



Finanšu ministrija

NACIONĀLAIS
ATTĪSTĪBAS
PLĀNS 2020



EIROPAS SAVIENĪBA

Eiropas Savienības
strukturfondu un
Kohēzijas fondu

I E G U L D Ī J U M S T A V Ā N Ā K O T N Ē

SIA “Konsorts”

ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējums

Iepirkuma ID numurs: FM2022/83 (TP IZV)

Ziņojums

2023. gada 23. novembrī

SATURS

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	4
ATTĒLU UN TABULU SARAKSTS.....	6
IEVADS	7
ANOTĀCIJA	9
KOPSAVILKUMS	13
IZMANTOTĀ METODOLOĢIJA.....	16
IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI.....	19
SAM raksturojums un atbilstība mērķiem	19
<i>Kādi ieguvumi bija plānoti no investīcijām?</i>	19
<i>Kāda ir ieguldījumu papildināmība?</i>	28
SAM ieguldījumu efektivitāte un ietekme	34
<i>Cik lielā mērā ir sasniegti plānotie SAM mērķi?</i>	34
<i>Kāda ir ieguldījumu efektivitāte dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā?</i>	41
<i>Kādi ir investīciju ietekme uz labuma guvējiem?</i>	46
<i>Kādi īpašie tirgus apstākļi pamato investīcijas?</i>	50
<i>Kādi ir SAM ieguldījumus veicinošie faktori ?</i>	53
<i>Kādi ir SAM ieguldījumus kavējošie faktori ?</i>	56
SAM ieguldījumu lietderība un rentabilitāte	60
<i>Kādi ir ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem?</i>	60
<i>Vai izpildās projektu izvirzītie pieņēmumi?</i>	64
SAM ieguldījumu rezultātu ilgtspēja	69
<i>Kāda ir rezultātu noturība?</i>	69
<i>Kāds ir rezultātu saglabāšanās potenciāls?</i>	71
Labo piemēru analīze	77
<i>Lidostas un gaisa telpas projekti (SAM 6.1.2.)</i>	77
<i>Valsts un reģionālo autoceļu projekti (SAM 6.1.5. un 6.3.1.)</i>	80
<i>Dzelzceļa infrastruktūras projekti (SAM 6.2.1.)</i>	82
SAM operacionālie ieteikumi, stratēģiskie ieteikumi	86
<i>Operacionālie ieteikumi</i>	86
<i>Stratēģiskie ieteikumi</i>	88

Pielikumi	90
1. Pielikums. Analizēto dokumentu un interneta vietņu saraksts	90
2. Pielikums. Izvērtējuma ietvaros veikto interviju un diskusiju saraksts	94

PIELIKUMI (pievienoti atsevišķā dokumentā)

3. Pielikums. SAM 6.1.1.
4. Pielikums. SAM 6.1.2
5. Pielikums. SAM 6.1.3.
6. Pielikums. SAM 6.1.4.
7. Pielikums. SAM 6.1.5.
8. Pielikums. SAM 6.1.6.
9. Pielikums. SAM 6.1.7.
10. Pielikums. SAM 6.2.1.
11. Pielikums. SAM 6.3.1.

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI UN TERMINI

6. PV	Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” sestais prioritārais virziens “Ilgspējīga transporta sistēma”	FM	Finanšu ministrija
ĀMP	Ārtelpas un mobilitātes departaments	GVDI	gada vidējā diennakts intensitāte
AS	akciju sabiedrība	IAS	Ilgspējīgas attīstības stratēģija
ATR	administratīvi teritoriālā reforma (2021. gadā)	IeM	Iekšlietu ministrija
ATD	VSIA Autotransporta direkcija	IIA	izmaksu ieguvumu analīze
BCR	<i>benefit-cost ratio</i> jeb ieguvumu / izdevumu īpatsvars	IKP	iekšzemes kopprodukts
BGK	Bezpilota gaisa kuģi (droni)	IP	ieguldījumu prioritāte
CAA	Civilās aviācijas aģentūra	IT	informāciju tehnoloģijas
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra	ITS	intelektiskās transporta sistēmas
		Izvērtējums	Šis “ES fondu 2014.–2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējums”
CO ₂ e	CO ₂ siltumnīcefekta gāzes ekvivalents	KEM	Klimata un enerģētikas ministrija
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija	KF	Kohēzijas fonds
CSNg	ceļu satiksmes negadījums	KP	Kohēzijas politika
CSP	Centrālā statistikas pārvalde	KPVIS	Kohēzijas politikas fondu vadības informācijas sistēma
DP	Darbības programma	LDZ	AS “Latvijas dzelzceļš”
EK	Eiropas Komisija	LĢIA	Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra
ERR	<i>economic rate of return</i> jeb ekonomiskā atdeves likme	LSEZ	Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde
ES	Eiropas Savienība	LTAB	Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs
Ex-ante	sākotnējais SAM ietekmes novērtējums	LVC	VSIA “Latvijas Valsts ceļi”

ENPV	<i>economic net present value</i> jeb ekonomiskā tagadnes vērtība		
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds	RVP	Rīgas valstspilsētas pašvaldība
LVC MN	VSIA “Latvijas valsts ceļi” Metodiskie norādījumi autoceļu projektu IIA sagatavošanai	SAM	specifiskais atbalsta mērķis
LVGMC	Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs	SEG	siltumnīcefekta gāzes
MK	Ministru kabinets	SIA	sabiedrība ar ierobežotu atbildību
NAP	Nacionālais attīstības plāns	SM	Satiksmes ministrija
n/a	nav attiecināms	TAP	Transporta attīstības pamatnostādnes
n/d	nav datu	TEN-T	Eiropas Savienības (ES) dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, auto, jūras, gaisa un multimodālā transporta infrastruktūras vienots tīkls
NPP	nacionālais piekļuves punkts		
NPV	<i>total economic net present value</i> jeb kopējā ekonomiskā neto tagadnes vērtība	VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
PaV	AS “Pasažieru vilciens”	VBP	Ventspils brīvdostas pārvalde
PI	pašvaldības iestāde	VGA	Valsts galvenie autoceļi
PL	Partnerības līgums	VRA	Valsts reģionālie autoceļi
PKC	Pārresoru koordinācijas centrs	VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību
PV	prioritārais virziens	VUGD	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests
RBP	Rīgas Brīvdostas pārvalde	VZD	Valsts zemes dienests
RD	Rīgas dome		

ATTĒLU UN TABULU SARAKSTS

Attēlu saraksts

Attēls Nr. 1. Intervences izvērtēšanas pieeja 6. PV ietvaros (balstoties uz EVALSED: Sociālās un ekonomiskās attīstības izvērtēšanas rokasgrāmatā minēto).....	16
Attēls Nr. 2. 2014. – 2020.gada plānošanas perioda 6. PV “Ilgspējīga transporta sistēma” ieguldījumi Latvijā.....	25
Attēls Nr. 3. 2014. – 2020.gada plānošanas perioda 6. PV “Ilgspējīga transporta sistēma” ieguldījumi Rīgas reģionā (kopējie, t.sk. neattiecināmās izmaksas)	27
Attēls Nr. 4. 6. PV investīciju sniegtie ieguvumi	49
Attēls Nr. 5. 6. PV ieguvumu raksturojums SAM griezumā	49
Attēls Nr. 6. 6. PV ieguvumu raksturojums pēc labuma veida.....	50
Attēls Nr. 7. 6. PV investīcijas, ieguvumi un ekonomiskais NPV (kopā un SAM griezumā).62	
Attēls Nr. 8. 6. PV ekonomiskie rādītāji SAM griezumā	63

Tabulu saraksts

Tabula Nr. 1. 6. PV SAM un labuma guvēju raksturojums.....	19
Tabula Nr. 2. 6. PV investīciju sadalījums reģionālā griezumā, milj. EUR	26
Tabula Nr. 3. 6. PV SAM 6.1.5. un 6.3.1. investīciju sadalījums reģionālā griezumā, km.....	26
Tabula Nr. 4. 6. PV ieguldījumu pievienotā vērtība ES un nacionāla līmeņa stratēģisko mērķu sasniegšanā.....	28
Tabula Nr. 5. 6. PV SAM ieguldījumu savstarpējā saskaņotība, un sasaiste ar citiem DP PV mērķiem	32
Tabula Nr. 6. 6. PV SAM rezultātu izpilde.....	34
Tabula Nr. 7. 6. PV ieguldījumu efektivitāte plānošanas un normatīvajos dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā	41
Tabula Nr. 8. 6. PV labuma guvēji un investīciju ietekme uz tiem	46
Tabula Nr. 9. Latvijai raksturīgie īpašie apstākļi, kas pamato investīcijas 6. PV	50
Tabula Nr. 10. 6. PV SAM ieguldījumus veicinošie faktori.....	53
Tabula Nr. 11. 6. PV SAM ieguldījumus kavējošie faktori.....	56
Tabula Nr. 12. 6. PV SAM ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem	60
Tabula Nr. 13. 6. PV SAM ieguldījumu uzturēšanas ilgtspēja.....	69
Tabula Nr. 14. 6. PV SAM pēctecība un sasaiste ar 2021.-2027. gada transporta politikas mērķiem	71
Tabula Nr. 15. SAM 6.1.2. labo piemēru atlasē kritēriji	77
Tabula Nr. 16. SAM 6.1.5. un SAM 6.3.1. labo piemēru atlasē kritēriji	80
Tabula Nr. 17. SAM 6.1.5. un SAM 6.3.1. atlasīto labo piemēru raksturojums	81
Tabula Nr. 18. SAM 6.2.1. labo piemēru atlasē kritēriji	83

IEVADS

Šī Izvērtējuma **mērķis** ir analizēt ES fondu 2014.–2020. gada plānošanas perioda DP “Izaugsme un nodarbinātība” 6. PV “Ilgtspējīga transporta sistēma” ieguldījumu **lietderību, efektivitāti, ietekmi un ilgtspēju**. Izvērtējums ir veikts, ņemot vērā DP 6. PV izvirzīto mērķi – nodrošināt ilgtspējīgu transporta infrastruktūru un labas kvalitātes transporta un loģistikas pakalpojumus, kas nodrošina darbavietas un pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumam.¹ Izvērtējums tiek īstenots saskaņā ar Regulas Nr. 1303/2013² 56. pantā noteikto, proti, vismaz reizi plānošanas periodā izvērtēšanā noskaidrot, kā atbalsts no ES fondiem ir veicinājis katras prioritātes mērķu sasniegšanu.

Termini efektivitāte (*effectiveness*), lietderība (*efficiency*), ietekme (*impact*) un ilgtspēja (*sustainability*) izvērtējumā tiek lietoti atbilstoši EVALSED Sociālās un ekonomiskās attīstības izvērtēšanas rokasgrāmatas terminu definīcijām.³ Terminu būtība ir šāda:

- ▽ Efektivitāte – vērtēt, vai ar intervenci tiek sasniegti definētie mērķi, kādi ir faktiskie ieguldījumu rezultāti, kādi ir bijuši panākumi un grūtības mērķu sasniegšanā, vai izvēlētie investīciju risinājumi ir bijuši atbilstoši un kāda ir ārējo faktoru ietekme mērķu sasniegšanā;
- ▽ Ietekme – kādas ir ieguldījumu izraisītās vai ierosinātās faktiskās pārmaiņas;
- ▽ Lietderība – cik labi tiek mobilizēti resursi mērķu sasniegšanai (ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem);
- ▽ Ilgtspēja – kāda ir sasniegto rezultātu noturība un saglabāšanās potenciāls.

DP ieguldījumu stratēģija transporta jomā ir veidota, balstoties uz PL⁴ analizētajiem Latvijas attīstību kavējošajiem faktoriem un piedāvātajiem risinājumiem. Kā viens no attīstību kavējošajiem faktoriem identificēta **ierobežojoša transporta infrastruktūras kvalitāte**, īpaši atzīmējot zemo autoceļu kvalitāti, kas savukārt ietekmē starptautiskos tīklus, preču un iedzīvotāju mobilitāti – tādējādi arī visu tautsaimniecības sektoru produktivitāti. Tādēļ viena no prioritātēm plānošanas periodā bijusi tieši **transporta infrastruktūras pilnveidošana**, kas veido pozitīvu efektu ne vien uz nozari, bet tautsaimniecību kopumā un iedzīvotāju vispārējo labklājību.

Lai ilgtspējīgi un efektīvi risinātu minētos izaicinājumus, investīcijas 6. PV ir tikušas kombinētas no diviem ES fondiem – ERAF un KF. PV veido šādas **IP** un šādi **SAM**⁵:

6.1. IP: atbalstīt multimodālu Eiropas vienoto transporta telpu, investējot TEN-T (KF):

- ▽ 6.1.1. SAM: palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti;

¹ Darbības programma “Izaugsme un nodarbinātība” (2014) (pieejams: <https://ej.uz/3vxq>)

² Eiropas Parlamenta un padomes regula (ES) Nr.1303/2013 (2013.gada 17.decembris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1083/2006 (pieejams: <https://ej.uz/dif3>)

³ EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development (pieejams: <https://ej.uz/j2vg>)

⁴ Partnerības līgums ES investīciju fondu 2014.–2020.gada plānošanas periodam, 2014 (pieejams: <https://ej.uz/fjb6>)

⁵ 6. PV īstenojamie SAM ir tikuši plānoti saskaņā ar Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2014.–2020. gadam, Transporta attīstības pamatnostādņem 2014.–2020. gadam, Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.–2020. gadam, Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016. gadam. Savukārt investīcijas ceļu satiksmes drošības uzlabošanā plānotas arī, lai izpildītu direktīvā 2008/96/EK noteiktās prasības.

- ▽ 6.1.2. SAM: veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”;
- ▽ 6.1.3. SAM: nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu;
- ▽ 6.1.4. SAM: pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu;
- ▽ 6.1.5. SAM: valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana;
- ▽ 6.1.6. SAM: Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide;
- ▽ 6.1.7. SAM: Multimodāla transporta sistēmas iespējošana.

6.2. IP: attīstīt un atjaunot visaptverošu, kvalitatīvu un savstarpēji savietojamu dzelzceļa sistēmu un veicināt trokšņa mazināšanas pasākumus (KF):

- ▽ 6.2.1. SAM: nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti.

6.3. IP: pastiprināt reģionālo mobilitāti, pievienojot sekundāros un terciāros transporta mezglus, tostarp multimodālos mezglus, TEN-T infrastruktūrai (ERAF):

- ▽ 6.3.1. SAM: palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti.

Šī Izvērtējuma rezultāti ir izmantojami kā pierādījumu bāze, lai uzlabotu turpmāko politiku ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstīšanai Latvijā. Secinājumus var izmantot ES fondu vadībā un īstenošanā iesaistītās institūcijas, pašvaldības un citi investīciju plānotāji un lēmumu pieņēmēji transporta sistēmas attīstības jomās, lai pilnveidotu nacionālos plānošanas dokumentus, izstrādātu priekšnoteikumus investīciju projektu plānošanai un īstenošanai, kā arī uzlabotu investīciju projektu īstenošanu, nodrošinot iespējami efektīvāku un racionālāku investīciju izlietojumu.

ANOTĀCIJA

Anotācija izvērtējumam “ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējums”

Annotation for the evaluation “EU funds 2014 – 2020 evaluation of the investment impact of the 2018 planning period on the development of a sustainable transport system”

Izvērtējuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti latviešu valodā

Izvērtējuma mērķis bija analizēt ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda DP “Izaugsme un nodarbinātība” 6. PV “Ilgtspējīga transporta sistēma” ieguldījumu lietderību, efektivitāti, ietekmi un ilgtspēju. Izvērtējums ir veikts, ņemot vērā DP 6. PV izvirzīto mērķi – nodrošināt ilgtspējīgu transporta infrastruktūru un labas kvalitātes transporta un loģistikas pakalpojumus, kas nodrošina darbavietas un pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumam.

Secināms, ka ieguldījumi 6. PV ietvaros ir veikti atbilstoši TAP 2014. – 2020. gadam, kā arī papildinot 2007. – 2013. gada plānošanas periodā veiktās investīcijas. 6. PV ieguldījumi ir saskaņoti gan savstarpēji, gan ar citiem saistītiem un papildinošiem ieguldījumiem ārpus 6. PV. Plānotie SAM mērķi kopumā ir izpildīti, plānotie rezultāti ir / tiks pilnībā sasniegti visos SAM, izņemot dzelzceļa infrastruktūras projektus.

Investīciju faktiskā ietekme uz labuma guvējiem ir brauciena laika un dīkstāves samazinājums, ietaupītas degvielas izmaksas, ietaupītas cilvēkstundas, mazāki izdevumi transportlīdzekļu remontam uzlabotās ceļu kvalitātes dēļ, trokšņa un vibrāciju samazinājums, gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazinājums, CSNg samazinājums. Nozīmīgākā ir izmaksu

The purpose, tasks, and main results of the assessment in English

The purpose of the evaluation was to analyse the EU fund 2014 – 2020 usefulness, efficiency, impact and sustainability of the investments of the Action program “Growth and employment” 6th priority “Sustainable transport system”. The evaluation has been carried out taking into account the goal set by the 6th priority – to provide sustainable transport infrastructure and good quality transport and logistics services, which provide jobs and contribute to the increase in the volume of service exports.

It can be concluded that the investments within the 6th priority were made in accordance with the Transport Development Guidelines for 2014 – 2020, as well as supplementing the investments made in the planning period of 2007 – 2013. The 6th priority investments are complementary with each other and with other related investments outside the 6th priority. The planned objectives of SAM have generally been fulfilled, the planned results are / will be achieved in all specific aims, except railway infrastructure projects.

The actual impact of the investment on the beneficiaries is the reduction of travel time, saved fuel costs, saved man-hours, lower expenditure on vehicle repairs due to improved road quality, reduction of noise and vibration, reduction of air pollution and GHG emissions, reduction of transport accidents.

ekonomija (56% no visa ieguvumu kvantificētā apmēra).

6. PV ieguldījumi pārlicinoši demonstrē realizēto projektu ekonomisko efektivitāti – katrs ieguldītais EUR vidēji sniedz vismaz divkārt lielāku sociāli-ekonomisko atdevi. Visu SAM kopējie novērtēto sociāli-ekonomisko ieguvumu diskontētā vērtība ir 3,6 miljardi EUR, bet visu SAM projektu kopējā ekonomiskā neto tagadnes vērtība (NPV) ir novērtēta 2,5 miljardu EUR vērtībā.

Operacionāla rakstura priekšlikumos galvenais uzsvars ir vērsts uz atbalsta nosacījumu plānošanu, būvprojekta risinājumu saskaņošanas veicināšanu, finanšu un sociāli-ekonomisko ieguvumu aprēķināšanu, novērtējumu, rezultātu un ietekmes monitoringu.

Stratēģiskajos ieteikumos akcentēta nepieciešamība turpināt ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un mobilitātes punktos, TEN-T pamattīklā ietilpstošajos VGA atbilstoši Regulā Nr. 1315/2013 noteiktajam, nepieciešamību autoceļu projektos rast risinājumus, kas ļautu mazināt CSNg riskus, kā arī nepieciešamību nodrošināt, ka pašvaldības uztur pārbūvēto TEN-T pievadceļu (ielu) infrastruktūru labā tehniskā stāvoklī visā projekta rezultātu dzīves cikla laikā.

Lai sekmētu vidēja un liela attāluma autopārvadājumu pārcelšanu uz dzelzceļu vai ūdens transportu, nepieciešams veicināt ieguldījumus autoceļu un dzelzceļa TEN-T tīkla, kā arī ostu infrastruktūras savstarpējā sasaistē, tādējādi sniedzot lielāku ieguldījumu arī Eiropas klimata mērķu sasniegšanā.

Galvenās izvērtējumā aplūkotās tēmas:

The most significant is cost savings (56% of the entire quantified amount of benefits).

6th priority investments demonstrate the economic efficiency of the implemented projects – each invested EUR on average provides at least twice socio-economic return. The total estimated discounted value of socio-economic benefits of all specific aims is EUR 3.6 billion, while the total economic net present value (NPV) of all projects is estimated at EUR 2.5 billion.

In operational proposals the main emphasis is focused on the planning of support conditions, promotion of coordination of construction project solutions, calculation, assessment of socio-economic benefits, results and impact monitoring.

The strategic recommendations emphasize the need to continue investing in railway infrastructure and mobility points, in the main national roads in TEN-T core network in accordance with Regulation No. 1315/2013, the need to find solutions in road projects that would reduce the risks of traffic accidents, as well as the need to ensure that municipalities maintain the rebuilt TEN-T road (street) infrastructure in good technical condition throughout the life cycle of the project.

To promote the transfer of medium and long-distance road transport to railway or water transport, it is necessary to promote investments in the interconnection of the road and railway TEN-T network, as well as the port infrastructure, thus contributing more to the achievement of European climate goals.

SAM raksturojums un atbilstība mērķiem

SAM ieguldījumu efektivitāte un ietekme

SAM ieguldījumu lietderība un rentabilitāte

SAM ieguldījumu ilgtspēja

	Labie ieguldījumu piemēri aviācijas, dzelzceļa un VGA, VRA projektos
	Operacionālie un stratēģiskie ieteikumi
Izvērtējuma pasūtītājs:	Finanšu ministrija
Izvērtējuma īstenotājs:	SIA “Konsorts” sadarbībā ar apakšuzņēmēju SIA “AC Konsultācijas”
Izvērtējuma īstenošanas gads	2023.
Izvērtējuma finansēšanas summa un finansēšanas avots:	57 000,00 EUR bez PVN Finanšu ministrija
Izvērtējuma ģeogrāfiskais aptvērums <i>(visa Latvija vai noteikts reģions/novads)</i>	Visa Latvija.
Izvērtējuma mērķa grupa/-as:	Finansējuma saņēmēji, labuma guvēji.
Izvērtējumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:	
1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze	Jā
2) statistikas datu analīze	Jā
3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze	Nē
4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze	Jā
5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze	Jā
6) gadījumu izpēte	Jā
7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	Jā
8) citas metodes (norādīt, kādas)	Izmaksu ieguvumu analīžu validācija
Kvantitatīvās metodes (ja attiecināms):	
1) aptaujas izlases metode:	Reprezentatīva izlase; aptaujas mērķa grupa visi finansējuma saņēmēji un visas pašvaldības

2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits: 17 finansējuma saņēmēji
24 pašvaldības

Kvalitatīvās metodes (*ja attiecināms*):

1) padziļināto/ekspertu interviju skaits (*ja attiecināms*): 10

2) fokusa grupu diskusiju skaits (*ja attiecināms*): 3

Izmantotās analīzes grupas (griezumi): Specifiskie atbalsta mērķi (SAM), plānošanas reģioni.

Izvērtējuma autori*** (*autortiesību subjekti*) SIA “Konsorts”, Reģ. Nr. 40003209785 un apakšuzņēmējs SIA “AC Konsultācijas”, Reģ. Nr. 40003586611
Dārta Gātere, Gints Birzietis, Kaspars Timofejevs, Kristīne Vībane, Ivars Bergs, Igors Voitešonoks

KOPSAVILKUMS

Kopumā 6. PV tika paredzēts finansējums 1 075,3 milj. EUR apmērā, no kuriem KF un ERAF finansējums līdz 85% apmērā. Faktiskais (attiecināmais un neattiecināmais) finansējums uz 2023. gada oktobri ir 1 175,0 milj. EUR. 6. PV investīciju labuma guvēji ir satiksmes dalībnieki, uzņēmēji un iedzīvotāji jeb sabiedrība kopumā. Galvenie ieguvumi saistās ar SEG emisiju mazināšanu, satiksmes drošības uzlabošanu, transportlīdzekļu kustības ātruma palielināšanu un attiecīgi – satiksmes dalībnieku braukšanas laika ekonomiju.

Ieguldījumi 6. PV ietvaros veikti atbilstoši TAP 2014. – 2020. gadam, kā arī papildinot 2007. – 2013. gada plānošanas periodā veiktās investīcijas, nodrošinot to papildinātību. KF un ERAF atbalsts ir ieguldīts, sekmējot kvalitatīvas transporta infrastruktūras (autoceļi, dzelzceļš, TEN-T infrastruktūras sasaiste ar pilsētām, lidosta “Rīga”, lielās ostas) nodrošināšanu, kas ir pamats konkurētspējīgas, ilgtspējīgas, komodālas transporta sistēmas attīstībai, vienlaikus veicinot augstas kvalitātes mobilitāti un efektīvi izmantojot resursus. Atbalsts ir sniegts dažāda mēroga nozīmes autoceļu un ielu infrastruktūras pilnveidošanai un attīstībai, novēršot TEN-T tīkla un VRA turpmāku sabrukšanu, lielo ostu un lidostas “Rīga” drošības pasākumu uzlabošanai un vides piesārņojuma mazināšanai, kā arī dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai, nodrošinot konkurētspējīgāku un vienotu transporta sistēmu.

6. PV ieguldījumi ir saskaņoti gan savstarpēji, gan ar citiem saistītiem un papildinošiem ieguldījumiem ārpus 6. PV. Plānotie SAM mērķi kopumā ir izpildīti, plānotie rezultāti ir / tiks sasniegti visos SAM, izņemot dzelzceļa infrastruktūras projektus (SAM 6.2.1).

Investīciju faktiskā ietekme uz labuma guvējiem ir brauciena laika un dīkstāves samazinājums, ietaupītas degvielas izmaksas, ietaupītas cilvēkstundas, mazāki izdevumi transportlīdzekļu remontam uzlabotās ceļu kvalitātes dēļ, trokšņa un vibrāciju samazinājums, gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazinājums, CSNg samazinājums. Nozīmīgākā ir izmaksu ekonomija (56% no visa ieguvumu kvantificētā apmēra).

Latvijas īpašie tirgus apstākļi / tradīcijas, kas pamato publisko investīciju ieguldījumus transporta sistēmā, ir: vēsturiski nelielās (iztrūkstošās) investīcijas autoceļu uzturēšanā, sasaiste starp Austrumu – Rietumu virziena tirgiem (kravām), relatīvi sliktāka sasaiste ar Eiropas transporta tīklu un transporta infrastruktūras neatbilstība Eiropas standartiem. Apstākļi, kas nav raksturīgi tikai Latvijai, bet pamato ieguldījumus, ir nepieciešamība sekmēt transporta drošību, kā arī virzīties uz noteikto Eiropas zaļo kursu.

Administratīvais slogs projektu īstenošanā kopumā vērtējams kā samērīgs, vienlaikus ir identificēti vairāki trūkumi, kurus, būtu nepieciešams novērst nākotnē, piemēram, zemju atsavināšana un īpašumtiesību nostiprināšana, izmaksu attiecināmības pierādīšana, būvprojektu saskaņošana. Nozīmīgākie faktori, kas negatīvi ietekmēja projektu tiešo realizāciju ir Covid-19 pandēmija un tās radītie ierobežojumi, kā arī karš Ukrainā, kā rezultātā tika sarautas loģistikas ķēdes, sadārdzinājās būvniecības materiāli, tika apgrūtināta materiālu un darbaspēka pieejamība, kā arī pieauga energoresursu cenas. Ģeopolitiskā situācija 2022. gadā atstāja fundamentālas sekas uz transporta nozares ilgtermiņa attīstību, pieprasot pārskatīt / aktualizēt nozares mērķus un sasniedzamos rezultātus.

6. PV ieguldījumi pārlicinoši demonstrē realizēto projektu ekonomisko efektivitāti – katrs ieguldītais EUR vidēji sniedz vismaz divkārt lielāku sociāli-ekonomisko atdevi. Uz projektu sagatavošanas brīdi faktiski visu projektu IIA demonstrē to, ka sociāli-ekonomiskie ieguvumi pārsniedz sociāli-ekonomiskās izmaksas un projekti ir lietderīgi sabiedrībai kopumā. Visu

SAM kopējie novērtēto sociāli-ekonomisko ieguvumu diskontētā vērtība ir 3,6 miljardi EUR, bet visu SAM projektu kopējā ekonomiskā neto tagadnes vērtība (NPV) ir novērtēta 2,5 miljardu EUR apmērā.

Projektu sagatavošanas laikā izvirzītie IIA pieņēmumi ne vienmēr ir izpildījušies. Būtiskākā ietekme uz tiem ir bijusi tieši Covid-19 pandēmijai un tās radītajām sekām uz transporta plūsmām (zemākas pasažieru plūsmas un GVDI uz autoceļiem un ielām). Ostas, lidostas un dzelzceļa projektos (SAM 6.1.1., 6.1.2., 6.2.1.) lielāka ietekme ir bijusi ģeopolitiskajiem notikumiem, t.sk. karam Ukrainā. Šie ir notikumi, kurus nebija iespējams ielānot projektu plānošanas un sagatavošanas procesā.

Dažos SAM (piemēram, VGA un VRA projektos (SAM 6.1.5, 6.3.1.)) jau ir iespējams pietiekami precīzi noteikt, kā izmaiņas ir ietekmējušas projektu ekonomisko efektivitāti, kamēr citos SAM objektīva novērtējuma sagatavošana uz Izvērtējuma veikšanas brīdi ir apgrūtināta. Jāņem arī vērā, ka daļas projektu sociāli-ekonomiskā ietekme izpaudīsies ilgtermiņā un ietekmi kvalitatīvi būs iespējams novērtēt vien 5 līdz 10 gadu periodā. Savukārt dzelzceļa jomas projektos (SAM 6.2.1.) rezultātus plānots sasniegt ne agrāk par 2024. gadu.

Visu SAM ietvaros ir priekšnosacījumi realizēto projektu ilgtermiņa uzturēšanai (ir gan struktūra, gan sistēma projektu ietvaros izveidoto aktīvu uzturēšanai). Projektu ietvaros sasniegto rezultātu saglabāšanās potenciālu nodrošina visu SAM ietvaros realizēto projektu atbilstība gan nacionālajiem, gan ES līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem attiecībā uz mobilitāti, sasniedzamību, konkurētspēju, ietekmi uz gaisa kvalitāti un klimatu, kā arī drošību. Tāpat redzams, ka veiktie ieguldījumi ir snieguši pievienoto vērtību 2021. – 2027. gada plānošanas perioda transporta politikas mērķu sasniegšanai. Kopumā jaunajā plānošanas periodā tiek secīgi turpinātas investīcijas, lai konkrētos autoceļu, dzelzceļu posmus padarītu pēc iespējas funkcionālākus un lietotājam ērtākus.

Labo piemēru analīzei atbilstoši darba uzdevumam izvēlēti projekti no aviācijas, dzelzceļa, kā arī autoceļu jomām (SAM 6.1.2.; 6.2.1.; 6.1.5. un 6.3.1.). Aviācijas sektorā (SAM 6.1.2.) aplūkots CAA īstenotais projekts “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide”, jo tas ir inovatīvs aviācijas nozarei un to raksturo augsta aktualitāte, projekts ir ieviests atbilstoši labiem projektu vadības principiem un ir ekonomiski izdevīgs.

No VGA projektiem (SAM 6.1.5.) labajai praksei identificēti un aplūkoti šādi projekti:

- ▼ Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja, km 24,40 – 38,18 segas pārbūve (tilts);
- ▼ Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas rob. (Veclaicene), km 15,40 – 25,50 segas pārbūve;
- ▼ Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja, km 163,28 – 185,80 segas pārbūve;
- ▼ Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja, km 38,24 – 60,15 segas pārbūve (tilts).

No VRA projektiem (SAM 6.3.1.) labajai praksei identificēti un aplūkoti šādi projekti:

- ▼ Valsts reģionālā autoceļa P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Atašiene – Ļūmāni (km 104,20 – 113,40) pārbūve (tilts);
- ▼ Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma Laučiņi – Augstroze km 19,22 – 27,70 pārbūve (tilts);
- ▼ Valsts reģionālā autoceļa P89 Ķekava – Skaistkalne posma Bārbele – Lietuvas robeža km 47,05 – 55,80 pārbūve (tilts);

- ▽ Valsts reģionālā autoceļa P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums posma km 0,00 – 5,30 pārbūve (tilts);
- ▽ Valsts reģionālā autoceļa P95 Jelgava – Tērvete – Lietuvas robeža (Žagare) posma km 28,36 – 43,55 pārbūve.

VGA un VRA projektu – labo piemēru izvēli noteica šādi kritēriji:

- 1) projekta sagatavošanas un ieviešanas process ir bijis bez nozīmīgām problēmām un kļūdām;
- 2) projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām projekta izmaksām nav mainījušās vai pat ir samazinājušās;
- 3) faktiskā satiksmes intensitāte uz autoceļiem ir bijusi vismaz tāda pati, kā ir prognozēts projekta iesniegumā, vai arī tā ir bijusi pat augstāka, kas netiešā veidā apstiprina plašākus reģionālos sociāli-ekonomiskos ieguvumus, kas saistās ar mobilitātes procesu nodrošināšanu;
- 4) faktiskais CSNg skaits laikā pēc projekta ieviešanas ir samazinājies vai pēc būtības palicis nemainīgs.

Savukārt dzelzceļa jomā (SAM 6.2.1.) analīzei izvēlēts projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”, jo projekts ir ekonomiski izdevīgs sabiedrībai un tas tiks īstenots termiņā, tas likvidē vienu no dzelzceļa tranzīta koridora šaurākajām vietām, veicina caurvedes spēju, kas ir nozīmīgi sasaistē ar ostu, kā arī projekts uzlabo satiksmes drošību un tuvumā dzīvojošo sabiedrības locekļu dzīves kvalitāti, rodot iespēju droši šķērsot dzelzceļa sliedes.

Izvērtējuma gaitā ir sagatavoti operacionāla un stratēģiska rakstura priekšlikumi. Operacionālie priekšlikumi ir vērsti uz laicīgāku atbalsta nosacījumu un projektu plānošanu, būvprojekta saskaņošanas procesa atvieglošanu un paātrināšanu, īpaši saistībā ar inženiertīklu turētājiem, uz objektīvu datu izmantošanu aprēķinos un to pastāvīgu uzkrāšanu, kā arī uz tādu SAM sasniedzamo rādītāju definēšanu, kas pēc iespējas precīzāk raksturotu ieguldījumu efektivitāti un ietekmi uz labuma guvējiem.

Attiecībā uz stratēģiskajiem ieteikumiem – izvērtējumā konstatēta nepieciešamība turpināt ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un mobilitātes punktos, veicinot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, mazinot SEG emisijas un CSNg riskus. Turpinot ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā Rīgas metropoles areālā, ir būtiski likvidēt tos posmus, kuros ir vienu sliežu ceļš, kas neļauj organizēt pasažieru vilcienu kustību pēc intervāla grafika principa, piemēram, posmos Zasulauks – Lāčupe, Lilaste – Inčupe, Krievupe – Vangaži.

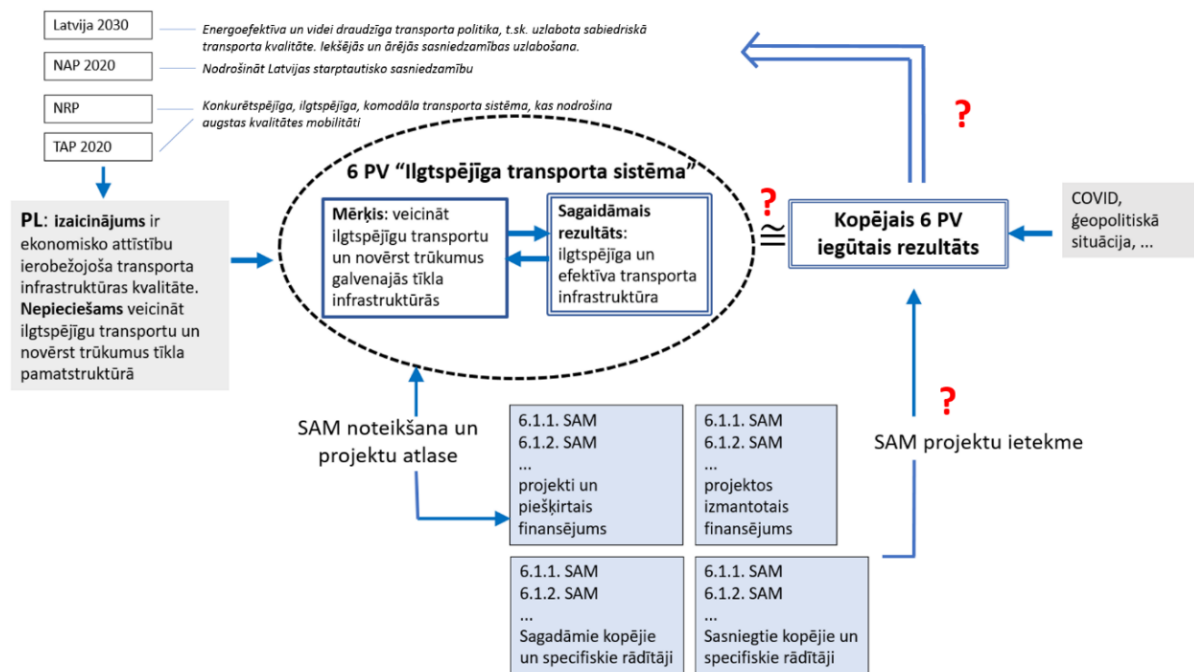
Tāpat stratēģiskā līmenī konstatēta nepieciešamība veicināt ieguldījumus autoceļu TEN-T tīkla un mazo ostu infrastruktūras sasaistē, lai nodrošinātu labāku mazo ostu sasniedzamību un konkurētspēju. Gadījumos, kad atbalsta saņēmējas ir pašvaldības vai ostu pārvaldes (kapitālsabiedrības), konstatēta nepieciešamība izmantot atklātas projektu atlases procedūras, lai nodrošinātu to, ka ieviešanai tiek virzīti projekti ar augstāko ekonomisko efektivitāti.

Visbeidzot, attiecībā uz autoceļiem un ielām, nepieciešams nodrošināt TEN-T Regulas (Nr. 1315/2013) 39. panta otrās daļas c) punktā noteikto par pamattīkla atbilstību ātrgaitas autoceļiem. Pārbūvējot VGA un VRA, lielāks fokuss liekams uz tehniskajiem un/vai operacionālajiem risinājumiem, kas samazina CSNg riskus. Pašvaldībām savukārt nepieciešams noteikt par pienākumu uzturēt pārbūvēto TEN-T pievadceļu (ielu) infrastruktūru labā tehniskā stāvoklī visā projekta rezultātu dzīves cikla laikā.

IZMANTOTĀ METODOLOĢIJA

Izvērtēšanas modelis ir balstīts uz vispārējo intervences loģikas shēmu saskaņā ar EVALSED Sociālās un ekonomiskās attīstības izvērtēšanas rokasgrāmatu (skat. attēlu Nr.1). Tajā programmas mērķi un rezultāti tiek plānoti, balstoties uz vajadzībām un identificētajām problēmām, kuras ar intervenci tiek risinātas. Programmas ietvaros īstenojamo projektu atlase un realizācija ir tā, kas rezultātā rada reālās izmaiņas, kuras ir izvērtējamas no dažādiem aspektiem, bet galvenokārt attiecībā pret to, ko bija plānots sasniegt.

Attēls Nr. 1. Intervences izvērtēšanas pieeja 6. PV ietvaros (balstoties uz EVALSED: Sociālās un ekonomiskās attīstības izvērtēšanas rokasgrāmatā minēto ⁶⁾



Būtiskākās transporta nozares problēmas un vajadzības saskaņā ar dažāda līmeņa plānošanas dokumentu definētajiem mērķiem un uzdevumiem ir:

- ▽ autoceļu tīkla kvalitāte un ilgtspējīga attīstība – autoceļu infrastruktūras kritiskais stāvoklis;
- ▽ augstais bojā gājušo skaits CSNg;
- ▽ nepietiekama dzelzceļa līniju caurlaides spēja atsevišķos līniju posmos, nepietiekama dzelzceļa tīkla jauda;
- ▽ pilsētu savienojumi ar TEN-T tīklu;
- ▽ pilsētu centru noslogojums ar tranzītkravu pārvadājumiem;
- ▽ gaisa satiksmes negatīvā ietekme uz vidi;
- ▽ ostu pieejamība, savienojumi ar sauszemi un to darbības ietekme uz vidi;
- ▽ multimodāli risinājumi kravu pārvadājumiem; vajadzīgi īpaši izveidoti kravu pārvadājumu koridori, kas ir gan optimizēti enerģijas patēriņa un emisiju izteiksmē;

⁶ European Commission. (2013). EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development - Evaluation guide (pieejams: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/evaluations-guidance-documents/2013/evalsed-the-resource-for-the-evaluation-of-socio-economic-development-evaluation-guide-en)

- ▽ multimodāli risinājumi pasažieru pārvadājumiem – lidostām, ostām, dzelzceļa stacijām un autoostām būtu jāklūst savstarpēji aizvien savienotākām un pārveidotām pasažieriem paredzētām multimodālām savienojumu platformām.

Izvērtējuma procesā ir **pielietotas šādas datu ieguves un informācijas validēšanas metodes:**

- ▽ **dokumentu analīze** (analizēto dokumentu sarakstu skatīt 1. pielikumā);
- ▽ **statistisko datu analīze** (analizēto informācijas sarakstu skatīt 1. pielikumā);
- ▽ **Izpildītāja iekšējās ekspertu diskusijas – darbnīcas** – kopumā visā izvērtējuma ciklā šādas darbnīcas tika organizētas ne retāk kā reizi divās nedēļās;
- ▽ **ieinteresēto pušu (stakeholder) intervijas** – kopumā izvērtējuma ietvaros tika veiktas 10 intervijas un 3 grupu diskusijas (kopsavilkumu par veiktajām intervijām un diskusijām skatīt 2. pielikumā);
- ▽ **divas aptaujas** – viena aptauja organizēta **finansējuma saņēmējiem**, lai aptvertu efektivitātes, ietekmes, ilgtspējas aspektus, otra aptauja tika **organizēta pašvaldībām kā labuma guvējiem (bet ne finansējuma saņēmējiem)**; aptaujas uzdevums bija noskaidrot pašvaldību viedokli par ieguldījumu faktisko ietekmi uz labuma guvējiem, ieguldījumu pamatotību un ilgtspēju; finansējuma saņēmēju aptaujas uzdevums bija noskaidrot viņu viedokli par ieguldījumu efektivitāti, ietekmi, ilgtspēju, kā arī par dažādu ārējo faktoru ietekmi uz projektu īstenošanu, un gūt informāciju par operacionālajiem priekšlikumiem nākamajiem fondu plānošanas periodiem;
- ▽ **gadījuma izpēte** veikta, lai padziļinātāk raksturotu četru SAM (6.1.2.; 6.1.5.; 6.2.1. un 6.3.1.) labās prakses piemērus aviācijas, dzelzceļa, VGA un VRA projektos;
- ▽ **izmaksu – ieguvumu analīžu verifikācija** (jeb pieņēmumu un efektivitāti raksturojošo parametru pārbaude), izskatot visu projektu sagatavotās IIA, kas bija pieejamas KPVIS vidē. Visos projektos, cik tālu tas bija iespējams, tika pārbaudīta kritisko mainīgo vērtību atbilstība projekta iesnieguma dokumentācijai. Galvenie pārbaudītie faktori bija gada vidējās diennakts intensitātes uz autoceļiem un ielām, ceļu satiksmes negadījumu izmaiņas, kā arī pasažieru prognozes un to faktiskie rezultāti 2022. gada laikā. Vienkāršotas modelēšanas veidā tika veikta konstatēto izmaiņu ietekmes uz sociāli-ekonomiskās atdeves rezultātiem novērtējums.
- ▽ **Noslēguma darbnīca / seminārs**, kura ietvaros ieinteresētās puses tika iepazīstinātas ar sākotnējiem izvērtējuma rezultātiem. Seminārs norisinājās 2023. gada 7. novembrī, dalību tajā reģistrēja vairāk nekā 50 dalībnieki, pārstāvot gan atbildīgo iestādi un ministriju, gan finansējuma saņēmējus, ostas un kapitālsabiedrības, gan pašvaldības.

Raksturojot informācijas ieguves procesu – izpēte tika uzsākta ar publiski pieejamo dokumentu, kā piemēram, plānošanas dokumentu un SAM regulējošo MK noteikumu analīzi, kā arī ar nozares attīstību raksturojošo datu izpēti, aplūkojot statistikas datus no publiski pieejamajām datubāzēm (CSP, Eurostat u.c.). Tālāk tika veikta padziļināta projektu izpēte, izmantojot KPVIS pieejamo informāciju gan par projektu līgumu statusu un veiktajiem līgumu grozījumiem, gan par projektu īstenošanas progresu un aktuālo finansējumu, par veikto projektu izmaksu ieguvumu analīzes aprēķiniem, lai novērtētu un kvantificētu projektu sociāli-ekonomiskos ieguvumus. Informāciju par projekta statusu un ieguvumiem, kura bija svarīga analīzē, bet kuru nebija iespējams izgūt no KPVIS, Izvērtējuma autori pieprasīja atbildīgajai

ministrijai – Satiksmes ministrijai, kura sadarbībā ar finansējuma saņēmējiem pieprasīto informāciju sagatavoja. Atsevišķi jautājumi, saņemot sākotnējos datu pieprasījumus, tika precizēti tiešā komunikācijā ar finansējuma saņēmējiem e-pasta sarakstēs un tiešajās intervijās.

Pēc informācijas saņemšanas no SM un finansējuma saņēmējiem, izvērtējuma autori veica finansējuma saņēmēju un pašvaldību anketēšanu (aptauju mērķi skatīt augstāk). Iegūtās atbildes tika analizētas un ietvertas ziņojumā, lielākoties sadaļā par ieguldījumu kavējošajiem un veicinošajiem faktoriem. Anketēšanas rezultāti bija pamats arī vairāku operacionālo ieteikumu sagatavošanā.

Pēc Izvērtējuma projekta sagatavošanas rezultāti tika prezentēti ieinteresētajām pusēm darbnīcā / seminārā, kā arī apspriesti gan ar atbildīgo iestādi, gan SM. Saņemtie ieteikumi ir iestrādāti šajā, izvērtējuma gala redakcijā.

IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI










SAM raksturojums un atbilstība mērķiem










Šajā Izvērtējuma tematiskajā blokā ietvertas atbildes uz jautājumiem:

- ▽ Kādi ieguvumi bija plānoti no publiskajām investīcijām jomā (SAM mērķis un problēmu izklāsts, SAM atbalstāmās aktivitātes, rezultāta rādītāji, labuma guvēji, finansējuma saņēmēji, pieejamais finansējums, iesniegtie un apstiprinātie projekti)?
- ▽ Kāda ir ieguldījumu saskaņotība un papildinātība (gan savstarpēji, gan ar citiem saistītiem un papildinošiem ieguldījumiem ārpus 6. PV)? Kāda ir ieguldījumu pievienotā vērtība ES līmeņa stratēģisko mērķu sasniegšanā?










Kādi ieguvumi bija plānoti no investīcijām?

Tabula Nr. 1. 6. PV SAM un labuma guvēju raksturojums

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
Nosaukums (īsi)	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
Risināmās problēmas (atslēgvārdi)	Kuģošanas drošība; pievadceļu kvalitāte; ostas termināļu sasniedzamība;	SEG emisijas; vides piesārņojums; trokšņa līmenis; GK sastrēgumi; lidojuma drošības	Pārslogotas ielas; ielu fragmentārais raksturs un “pudeles kakla” efekts; ielu, tiltu	Pilsētu maģistrālo ielu fragmentārais raksturs; pieaugoša transporta	Sliktā tehniskā stāvoklī esošs VGA segums – laika un CSNg izmaksas satiksmes	Decentralizēta autoceļu un transporta datu pārvaldība, neharmonizēta	Neefektīva transporta infrastruktūra un organizācija ap Rīgas Centrālo staciju, slikta tās	Caurlaides un caurvedes nepietiekamība; CSNg; nolietota infrastruktūra;	Sliktā tehniskā stāvoklī esošs VRA segums – laika un CSNg izmaksas satiksmes

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	kravas transporta kustības sabalansētība ar pārējo pilsētas transportu.	standartu uzlabošana.	un pārvadu sliktis tehniskais stāvoklis; vides piesārņojums.	intensitāte; neefektīvi pilsētu savienojumi ar TEN-T tīklu.	dalībniekiem; SEG emisijas.	efektīvai koplietošanai.	sasniedzamība; efektīvas multimodālas transporta sistēmas plāna neesamība Rīgas metropoles areālā.	vides nepieklūstamība; zema pārvadājumu pakalpojuma pievilcība.	dalībniekiem; SEG emisijas.
Finansējums MK not.	83,7 milj. EUR	15,3 milj. EUR	125,7 milj. EUR	58,5 milj. EUR	303,3 milj. EUR	5,9 milj. EUR	29,2 milj. EUR	153,5 milj. EUR	277,0 milj. EUR
<i>No tā, KF/ERAF, EUR</i>	71,1 milj. EUR	13,0 milj. EUR	106,8 milj. EUR	49,7 milj. EUR	257,8 milj. EUR	5,0 milj. EUR	24,8 milj. EUR	130,5 milj. EUR	235,5 milj. EUR
<i>No tā, KF/ERAF, %</i>	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
Faktiskās kopējās attiecināmās izmaksas, KPVIS (uz 8.11.23.)	86,7 milj. EUR	24,8 milj. EUR	125,7 milj. EUR	54,6 milj. EUR	305,4 milj. EUR	5,9 milj. EUR	29,2 milj. EUR	144,2 milj. EUR	270,2 milj. EUR
<i>No tā, KF/ERAF, EUR</i>	70,7 milj. EUR	13,0 milj. EUR	106,8 milj. EUR	45,1 milj. EUR	254,1 milj. EUR	5,0 milj. EUR	24,8 milj. EUR	122,6 milj. EUR	229,7 milj. EUR
<i>No tā, KF/ERAF, %</i>	82%	52%	85%	83%	83%	85%	85%	85%	85%
Kopējās izmaksas (attiecināmās un	134,6 milj. EUR	24,8 milj. EUR	195,4 milj. EUR	72,7 milj. EUR	305,4 milj. EUR	5,9 milj. EUR	29,2 milj. EUR	136,8 mij. EUR ⁷	270,2 milj. EUR

⁷ Neiekļaujot projektu "Nozogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos", pieņemts lēmums par tā pārtraukšanu.

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
neattiecināmās) (uz 8.11.23.)									
Finansējuma saņēmēji	RBP, VBP, LSEZ	Lidosta "Rīga"; CAA	RVP	Lielo pilsētu pašvaldības vai to izveidotas iestādes	SM	SM	RVP; SM	LDZ	SM
Labuma guvēji	Pasažieri, komersanti, auto un jūras satiksmes dalībnieki	Pasažieri, komersanti, satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieki, komersanti, iedzīvotāji	Satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieki, komersanti un iedzīvotāji; sabiedriskā transporta un saistīto pakalpojumu lietotāji	Pasažieri, kravu pārvadātāji, satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieki
Īstenotie (īstenošanā) esošie projekti	6	2	5	9	24	1	2	4	37
<i>no tiem – pabeigti:</i>	3	0	2	7	21	0	0	0	37
Īstenošanā esošo projektu	81%; 74%; 46% ⁸	64%; 33% ⁹	83%, 41%; 0% ¹⁰	34%; 62% ¹¹	78%, 60%, 41% ¹²	15%	37%; 77% ¹³	13%; 17%; 23%; 71% ¹⁴	n/a

⁸ Pievadceļu attīstība VBP esošajiem termināliem un industriālajām zonām – 81%, LSEZ Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana – 74%, RBP Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu – 46%.

⁹ "Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība Starptautiskā lidostā "Rīga"" – 64%; "Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide" – 33%










¹⁰ Faktiskā Projektu izpilde būtiski augstāka par norādīto, veicot Projektu priekšfinansēšanu t.sk. ar RVP un Valsts Kases aizdevuma finanšu līdzekļiem.

¹¹ "Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība – L. Laicena ielas līdz zemes vienībai "Vecais dzelzceļš" pārbūve/izbūve, Cēsu ielas pārbūve no zemes vienības "Vecais dzelzceļš" līdz Valmieras pilsētas robežai" – 34%; "Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepāja" – 62%.

¹² 78% – "Valsts galvenā A10 Rīga – Ventpils posma km 41,16 – 52,73 segas pārbūve"; 60% – "Valsts galvenā A13 Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi) posma km 2,90 – 14,08 segas pārbūve"; 41% – "Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), posma km 39,44 – 46,30 segas pārbūve (abas brauktuves)"

¹³ "Eiropas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica integrēšana Rīgas valstspilsētas centra infrastruktūrā" – 37%; "Pētījumu, novērtējumu un saistītās dokumentācijas izstrāde ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā." – 77%.

¹⁴ "Nozgojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos" – 13%; "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai" – 17%; "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija" – 23%; "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija" – 71%.

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
pieejamā finansējuma izlietojums, % (KPVIS)									

Atbilstoši MK noteikumiem, 6. PV kopumā tika paredzēti līdzekļi 1 075,3 milj. EUR apmērā, no kuriem KF finansējums – 85% apmērā. Vislielākie KF līdzekļi paredzēti un ieguldīti autoceļu un ielu infrastruktūrā (~70% no visa 6. PV pieejamā finansējuma).

Salīdzinot MK noteikumus ar faktisko situāciju KPVIS (uz 8.11.2023), redzams, ka vairākos SAM novērojamas finansējuma atšķirības. Tā, piemēram, SAM 6.1.2. kopējais attiecināmais finansējums ir par 65% lielāks nekā paredzēts MK noteikumos, finansējuma saņēmējam ieguldot savus līdzekļus. Arī SAM 6.1.1. faktiskais finansējums ir lielāks (par 4%). Savukārt SAM 6.2.1. un SAM 6.1.4. kopējais attiecināmais finansējums ir mazāks nekā noteikts MK noteikumos. Nelielas atšķirības no MK noteiktā novērojamas arī VSIA “Latvijas valsts ceļi” (LVC) projektos – 6.1.5. SAM projektos kopējās izmaksas ir nedaudz lielākas (1%), bet SAM 6.3.1. projektos – nedaudz mazākas (-2%).

6. PV ietvaros uz 10.2023. bija 90 īstenoti vai īstenošanā esoši projekti, no tiem pabeigti – 69 projekti (jeb 77%). Pilnībā uz Izvērtējuma brīdi ir pabeigti visi VRA pārbūves projekti (6.3.1. SAM), augsts īpatsvars pabeigtu projektu ir arī SAM 6.1.5., 6.1.3., un 6.1.4. Savukārt augsta riska projekti, t.i., projekti, kuri netiks pabeigti līdz 2023. gada nogalei, ir trīs dzelzceļa infrastruktūras (SAM 6.2.1.) projekti, no kuriem vienā projektā tiek gatavota dokumentācija par tā pārtraukšanu. Kopumā 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ietvaros četros SAM novērojama būtiska projektu mainība un finansējuma pārdale, kuru ir vērts īsumā izcelt.

▼ SAM 6.1.1. ietvaros –

- 6.1.1. projekta Nr.6.1.1.0/17/I/006 “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” esošais būvprojekts ir sadalīts divās tehnoloģiskajās kārtās un līdz 2023.gada 31.decembrim plānots īstenot tikai Kundziņsalas publiskās un slēgtās (valsts atbalsta) teritorijas daļu un savienojumu ar satiksmes pārvadu līdz estakādēm uz un no satiksmes pārvada. RBP projektam piešķirto KF finansējumu, kas ir atbrīvojies un ko nav iespējams izlietot līdz 2023.gada 31.decembrim, ir paredzēts novirzīt projekta satiksmes pārvadam, t.i. atbrīvotais KF finansējums ir paredzēts 6.1.3.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu” 6.1.3.1.pasākuma “Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība” ietvaros īstenojamam Pašvaldības projektam Nr.6.1.3.1/19/I/001 “Austrumu maģistrāles posma “Ieriķu

– Vietalvas iela” 1.kārta: posms no Ūnijas ielas līdz Staiceles ielai” papildu aktivitātes “Austrumu maģistrāles trūkstošam posmam “Austrumu maģistrāles posma “Ieriķu – Vietalvas iela” 2. kārtas izbūve (posms no Staiceles ielas līdz Vietalvas ielai)” īstenošanai.

▼ SAM 6.1.3. ietvaros –

- 6.1.3.1. projekta “Satiksmes pārvads pār sliežu ceļiem dzelzceļa līnijā Rīga–Skulte ar pievedceļiem” 2. kārtas īstenošana (kas ietvēra pārvada pievadceļa jeb Tvaika ielas pārbūvi), tika pārtraukta pēc RVP Ārtelpas un mobilitātes departamenta (iepriekš RD Satiksmes departaments) ierosinājuma – ņemot vērā saņemtos “Sarkandaugavas biedrības” iebildumus pret projekta 2.kārtas (Tvaika ielas trases novietojuma un citiem) risinājumiem, kuru atsevišķu komponentu (piemēram, gāzes vada novietojuma pārcelšana un promenādes izbūvi gar Sarkandaugavas kanālu) izmaksu sadārdzinājums tika novērtēts kā ļoti būtisks. Savukārt 2022. gadā RVP Ārtelpas un mobilitātes departamenta rosinātais alternatīvais projekts “Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu (1. kārta, 1.2. posms un 3.kārta) sasaiste ar Eiropas Transporta Tīklu (TEN-T)”, kas ietvēra arī Tvaika ielas daļēju pārbūvi, netika iesniegts, tā kā tā pabeigšana termiņā tika novērtēta ar augstu riska pakāpi (Ostas sniegtais risinājums būvprojekta sadalē nebija tehniski realizējams – pārvada uz Kundziņsalu posma savienojuma galā neparedzot balstus, kas nozīme, ka piedāvātais tehniskais risinājums nebija īstenojams, ja būvdarbus neveic vienlaicīgi). Tā vietā ES KF atlikušais SAM 6.1.3. ES KF finansējums 31,88 milj. apmērā 2023.gadā tika pārdalīts projekta „Austrumu maģistrāle posmā “Ieriķu iela – Vietalvas iela” 2. kārtas un projekta „Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas” īstenošanai.

▼ SAM 6.1.4. ietvaros –

- 6.1.4.1. pasākuma “Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā” projekts “Jāņa Čakstes gatves izbūve no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai” ar finansējumu 28,2 milj. EUR tika pārtraukts 2020. gada aprīlī. 6.1.4.1.pasākuma finansējums 24 milj. EUR apmērā novirzīts projektam “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde”.
- 6.1.4.2. pasākuma projekts 6.1.4.2/17/I/004 “Apvedceļa Kauguri – Sloka Jūrmalā izbūve (I kārta, pieslēgums 10/E22)” ar finansējumu 3,4 milj. EUR tika noraidīts sakarā ar projekta iesnieguma neatbilstību finansējuma piešķiršanas nosacījumiem. Tranzīta satiksmes samazināšanai caur Jūrmalas pilsētu tika plānots Slokas apkaimes savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve (savienojot VRA P128 ar VGA A10), taču, saskaņā ar finansējuma saņēmēja norādīto, piešķirtais finansējums projekta ieviešanai ir bijis nepietiekams, un šī iemesla dēļ projektu būtu bijis nepieciešams dalīt kārtās.
6.1.4.2. pasākuma projektu atlase ir bijusi ierobežota, kad jau iepriekš ir bijis noteikts atbalsta saņēmēju loks.

▼ SAM 6.2.1. ietvaros –

- 6.2.1.1. projekta 6.2.1.1/18/I/001 “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošana tika pārtraukta pēc LDZ ierosinājuma 2020. gada martā, ņemot vērā konstatēto neskaidro situāciju ar kravu pārvadājumu tendencēm nākotnē, ierobežoto finansējuma pieejamību LDZ un finanšu prognozes, kā arī iespējas pieejamo ES KF finansējumu pārdalīt alternatīviem un mazāk finansiāli

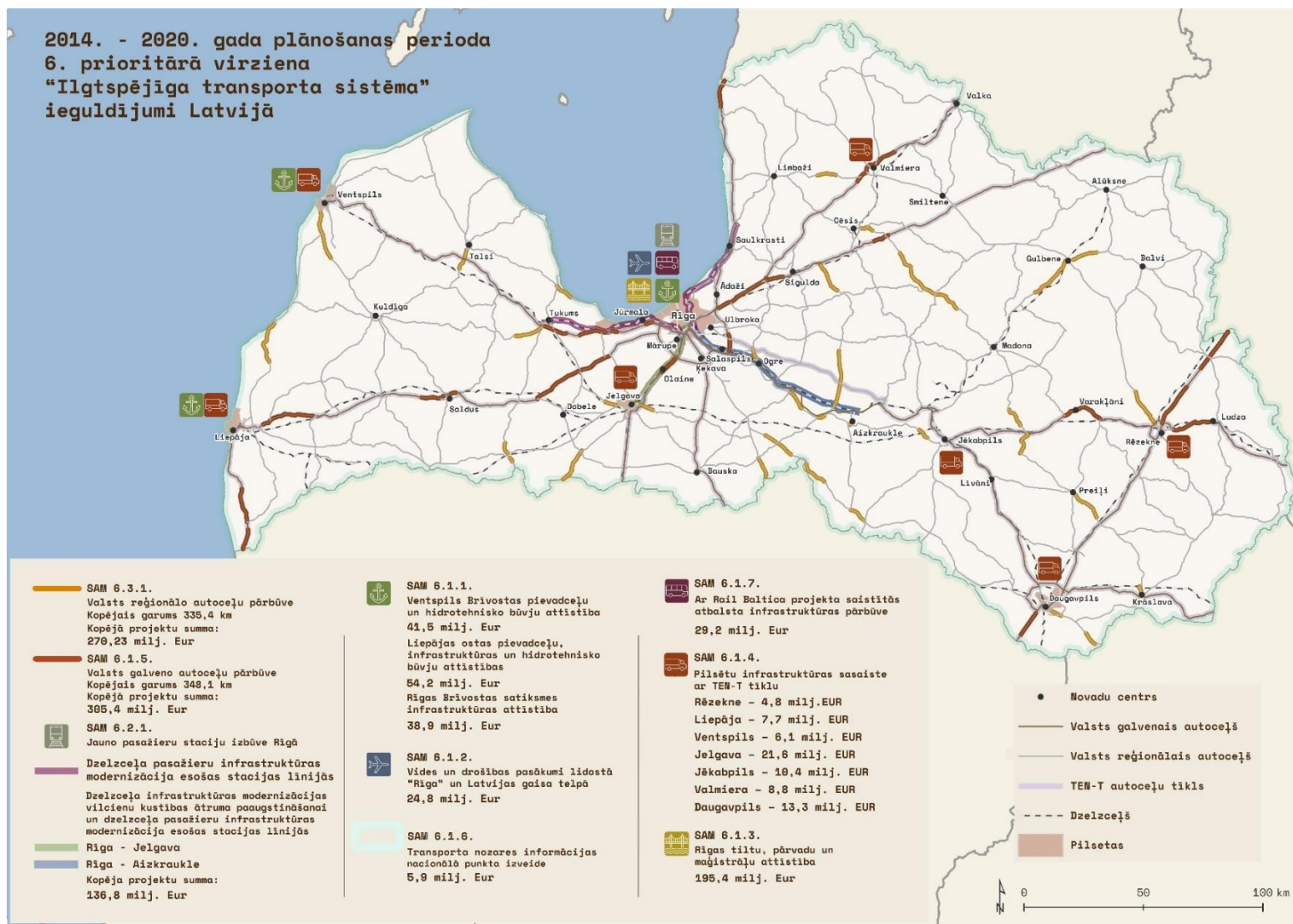
ietilpīgiem projektiem, kas spētu nodrošināt atbilstību DP 6.2.1. specifiskajam atbalsta mērķim “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti”. Paredzētais KF finansējums 346,6 milj. EUR apmērā tika novirzīts Covid-19 ārkārtas situāciju saistītām investīcijām veselībai, izglītībai un uzņēmējdarbībai, kā arī augstas gatavības dzelzceļa infrastruktūras projektiem, platjoslu infrastruktūrai, kā arī videi draudzīgam sabiedriskajam transportam. Šis lēmums, ņemot vērā esošo ģeopolitisko situāciju, vērtējams kā pamatots un tālredzīgs.

- Trīs no četriem uzsāktajiem 6.2.1.2. projektiem tika pārtraukti 2019. gada nogalē / 2020. gada martā, t.i.: “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana” (6.2.1.2/17/I/001), “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” (6.2.1.2/16/I/003), “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” (6.2.1.2/16/I/002)¹⁵. Daugavpilī īstenojamie projekti tika pārtraukti vienlaikus ar dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projektu, jo projekti bija savstarpēji papildinoši un vērsti uz Austrumu – Rietumu kravu plūsmu nodrošināšanu. Savukārt, vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana tika pārtraukta saistībā ar pārlieku augstām būvdarbu izmaksām vadības centra būvniecībai un pielāgošanai.
- 2021. gada vasarā un 2022. gada vasarā tika uzsākta trīs citu uz pasažieru pārvadājumu sekmēšanu vērstu projektu īstenošanā, kas saistīti ar vilcienu kustības ātruma paaugstināšanu, drošības paaugstināšanu un pasažieru infrastruktūras modernizāciju. Vienlaikus šo projektu pabeigšana termiņā jau sākotnēji tika novērtēta ar augstu riska pakāpi.
- Viens no īstenošanā esošajiem projektiem “Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos” (6.2.1.2/22/I/001) 2023. gada rudenī tiks pārtraukts saistībā ar nespēju iekļauties noteiktajā termiņā.

Investīcijas visos 6. PV SAM galvenokārt paredz šādus tiešus / netiešus ieguvumus: **SEG emisiju mazināšanu, satiksmes drošības uzlabošanu, transportlīdzekļu kustības ātruma palielināšanu un attiecīgi – satiksmes dalībnieku braukšanas laika ekonomiju**. Labuma guvēji šajos projektos ir satiksmes dalībnieki, t.sk. sabiedriskā transporta lietotāji, uzņēmēji un iedzīvotāji jeb sabiedrība kopumā (detalizētāku informāciju par katru no SAM skatīt pielikumos).










¹⁵ KPVIS

Attēls Nr. 2. 2014. – 2020.gada plānošanas perioda 6. PV “Ilgspējīga transporta sistēma” ieguldījumi Latvijā



Kopumā no visām 6. PV investīcijām, kurām ir iespējams noteikt reģionālu piederību, 40% ir ieguldītas Rīgas un Pierīgas reģionā, 19% Kurzemē, 15% Vidzemē, 13% Latgalē un 12% Zemgalē.



Tabula Nr. 2. 6. PV investīciju sadalījums reģionālā griezumā, milj. EUR

Indikatīvi milj. EUR ¹⁶ dalījumā pa SAM ¹⁷	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1.* 	6.3.1. 	Kopā, milj.	%
LV kopumā / starp reģionāls (nevar nodalīt)	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	5,9	0,0	3,1	0,0	10,8	1%
Vidzeme	0,0	0,0	0,0	8,8	40,5	0,0	0,0	26,6	99,1	175,0	15%
Zemgale	0,0	0,0	0,0	32,0	14,5	0,0	0,0	16,6	77,6	140,7	12%
Kurzeme	95,7	0,0	0,0	13,8	67,5	0,0	0,0	2,2	46,9	226,1	19%
Latgale	0,0	0,0	0,0	18,1	83,9	0,0	0,0	0,0	46,6	148,6	13%
Rīga un Pierīga	38,9	23,0	195,4	0,0	99,1	0,0	29,2	88,3	0,0	473,9	40%
Kopā	134,6	24,8	195,4	72,7	305,4	5,9	29,2	136,8	270,2	1175,0	100%

*Neskaitot projektu "Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos", kurš tiks pārtraukts.

Nākamā tabula papildus norāda pārbūvēto VGA un VRA garumus (km) sadalījumā pa reģioniem. Tabulā Nr.3 redzams, ka 26% no visiem izbūvētajiem km ir bijuši Kurzemē, 25% Vidzemē, 21% Latgalē, 15% Zemgalē un 12% Rīgā un Pierīgā.

Tabula Nr. 3. 6. PV SAM 6.1.5. un 6.3.1. investīciju sadalījums reģionālā griezumā, km

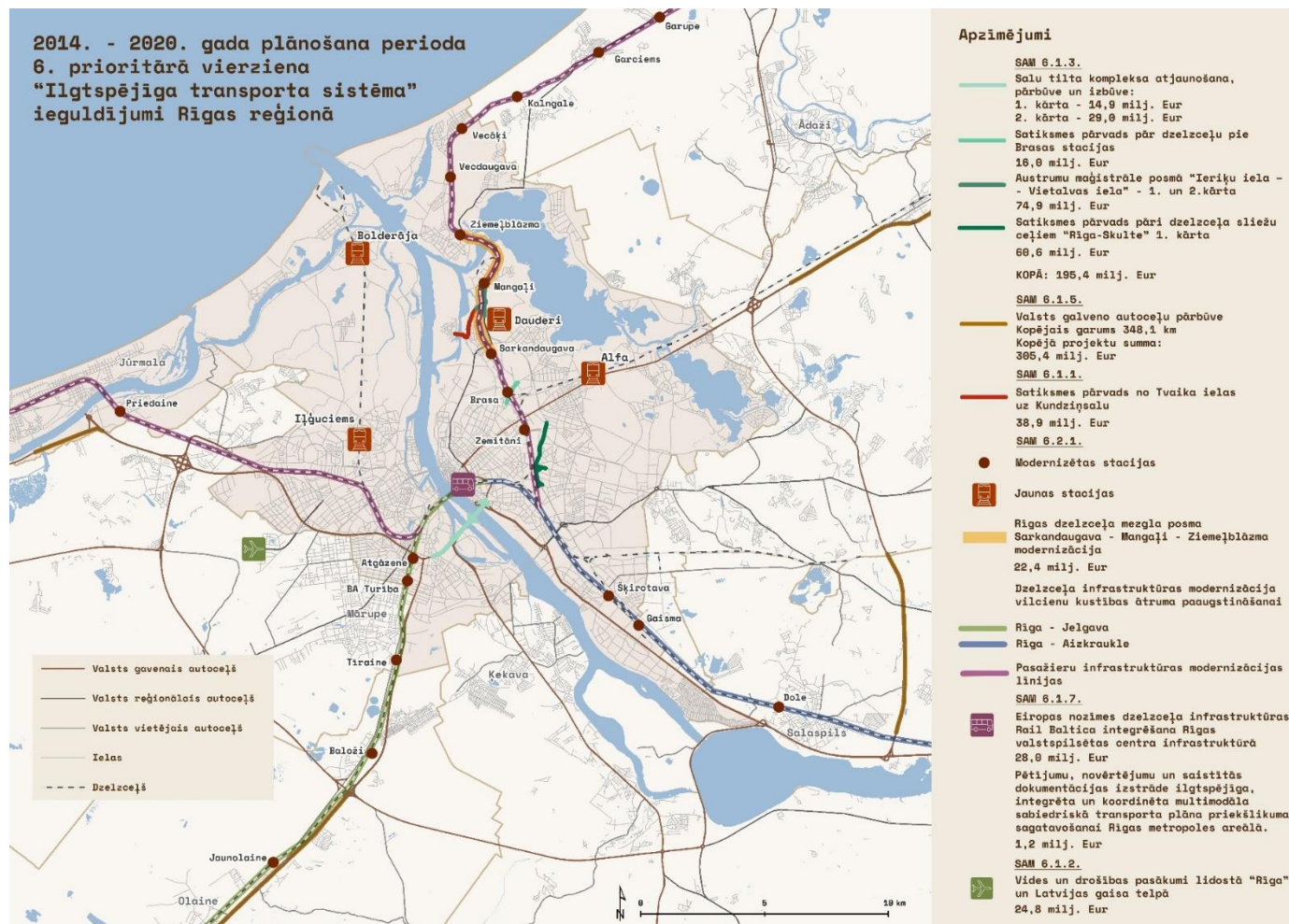
Reģions / izbūvētie autoceļi (km)	6.1.5. 	6.3.1. 	Kopā	%
Vidzeme	38,31	130,96	169,27	25%
Zemgale	13,78	91,92	105,70	15%
Latgale	88,43	55,21	143,64	21%










¹⁶ Kopējās izmaksas (attiecināmās un neattiecināmās)










¹⁷ KPVIS

Kurzeme	110,83	69,98	180,81	26%
Rīga un Pierīga	84,05	0,00	84,05	12%
Kopā	335,40	348,07	683,47	100%

Attēls Nr. 3. 2014. – 2020.gada plānošanas perioda 6. PV “Ilgtspējīga transporta sistēma” ieguldījumi Rīgas reģionā (kopējie, t.sk. neattiecināmās izmaksas)



	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
<i>pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.</i>									
<i>(7) Modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (SESAR) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. [..]</i>		x							
<i>(8) Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru</i>									
<i>(9) Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā</i>			x		x				x
Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam → prioritāte “Telpiskās attīstības perspektīva” → Sasniedzamības uzlabošana:									
<i>Transporta infrastruktūras plānošana</i>	x					x	x		
<i>Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošana</i>						x	x	x	
<i>Autoceļu tīkla attīstība</i>	x		x	x	x				x
<i>Dzelzceļa transporta attīstība</i>								x	
<i>Gaisa satiksmes attīstība</i>		x							
<i>Ostu attīstība</i>	x								
<i>Sakaru, masu mediju un datu pārraides pieejamības nodrošināšana</i>						x			
Nacionālais attīstības plāns 2020									
<i>Rīcības virziens “Izcila uzņēmējdarbības vide” → “Nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību”</i>	x	x	x	x	x	x	x		
<i>Rīcības virziens “Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai”</i>			x	x	x	x	x	x	x

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
<i>Rīcības virziens “Energoefektivitāte un enerģijas ražošana”</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam									
<i>Apakšmērķis – “Latvija – ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs”</i>	x	x	x	x	x	x		x	x
<i>Apakšmērķis – “Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība, un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā”</i>	x		x	x	x	x	x	x	x
<i>Apakšmērķis – Energoefektivitātes paaugstināšana un elektromobilitātes veicināšana”</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Katrs SAM sniedz ieguldījumu kādā no augstāk minēto plānošanas dokumentu mērķu, prioritāšu sasniegšanā. Visi SAM tiešā vai netiešā veidā risina tādas vajadzības kā SEG emisiju intensitātes mazināšanu, kā arī sniedz ieguldījumu TEN-T pamattīkla sakārtošanā (t.sk. nodrošinot savienojumu ar TEN-T pamattīklu). Laika gaitā 6. PV projektos veiktās korekcijas nemaina augstāk esošo plānošanas dokumentu mērķu sasniegšanu. Arī dzelzceļa elektrifikācijas projekta (SAM 6.2.1.1.) anulēšana un naudas pārvirzīšana citiem ar dzelzceļa infrastruktūru un ritošo sastāvu saistītiem projektiem joprojām nodrošina transporta mērķa sasniegšanu – dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pievilcības uzlabošanu un SEG emisiju mazināšanu, pārsēžoties no privātā autotransporta uz dzelzceļa transportu.










Ieguldījumi transporta infrastruktūrā ir veikti mērķtiecīgi, attīstība ir plānota secīgi – ieguldījumi šajā plānošanas periodā turpina jau aizsāktos ieguldījumus 2007. – 2013. gada fondu plānošanas periodā. Piemēram, turpinās dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizēšana; VGA un VRA visi projekti papildina ieguldījumus, kas ir veikti aktivitāšu 3.3.1.1. “TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi” (32 projekti) un 3.2.1.1. “Valsts pirmās šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana” (50 projekti) ietvaros; turpinās ostu hidrotehnisko būvju atjaunošana, lai uzlabotu kuģošanas drošību ostās, turpinās ostu pievadceļu atjaunošana, lai veicinātu CSNg samazināšanos, satiksmes dalībnieku (gan vieglā, gan kravas transporta) braucienu izmaksu samazināšanos, laika ekonomiju u.tml.). Detalizētu informāciju par katra SAM atbilstību plānošanas dokumentiem skatīt pielikumos.

SAM ieguldījumu savstarpējā sasaiste un sasaiste ar citiem PV

Attiecībā uz 6. PV ieguldījumu savstarpēju saskaņotību secināms, ka ieguldījumi kopumā ir saskaņoti – katrs SAM atbilstoši savai specifikai veicina TEN-T tīkla attīstību. Tieša sasaiste ir novērojama starp šādiem SAM mērķiem:

- ▽ SAM 6.1.3. un SAM 6.1.1. atsevišķiem projektiem – kopā tie uzlabo konkrēto ostu sasaisti ar TEN-T tīklu;
- ▽ SAM 6.1.4. un SAM 6.1.1. atsevišķiem projektiem – kopā tie uzlabo konkrēto ostu sasaisti ar TEN-T tīklu;
- ▽ SAM 6.1.1. un 6.2.1. projektu “Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma posma sakārtošana” – iecirknim ir būtiska loma pieostas staciju apkalpošanā, uz kura pievedceļiem tiek veikts eksportam nosūtāmo kravu, kā arī ar jūras transportu piegādājamo importa kravu pārkraušanas darbs;
- ▽ SAM 6.1.5. atsevišķi projekti ietilpst maršrutos, kas nodrošina Ventspils un Liepājas brīvostu teritoriju, kurās ir veikti ieguldījumi SAM 6.1.1. ietvaros, sasniedzamību;
- ▽ SAM 6.1.4. un SAM 6.1.5. atsevišķiem projektiem – kopā tie uzlabo konkrēto TEN-T tīklu atzaru funkcionalitāti no maģistrālajiem ceļiem lielajās pilsētās līdz TEN-T galvenajiem transporta mezgliem;
- ▽ 6.1.6. SAM galvenokārt ir tieša sasaiste ar visiem SAM (6.1.3., 6.1.4., 6.1.5. 6.3.1.), kas ietver autoceļus un autoceļu infrastruktūru (pārvadus, tiltus), jo SAM 6.1.6. ir vērsts uz to, lai veicinātu ar auto satiksmi saistītu datu pieejamību un uzlabotu ceļu satiksmes drošību, braukšanas komfortu, samazinātu ceļu satiksmes dalībnieku ceļā pavadīto laiku un uzlabotu sabiedrības mobilitāti;
- ▽ SAM 6.1.7. un SAM 6.2.1. – sakārtojot Rīgas Centrālās stacijas infrastruktūru un sabiedriskā transporta pieejamību ap to, uzlabojas dzelzceļa pasažieru mobilitāte, kas papildina ieguldījumus pasažieru infrastruktūrā un vilcienu kustību ātruma uzlabošanā, veicinot dzelzceļa transporta pievilcību iedzīvotāju skatījumā;
- ▽ SAM 6.3.1. būtiska daļa projektu nodrošina TEN-T pamattīkla vai vispārējā tīklā ietilpstošu VGA, kuru atsevišķi posmi ir tikuši pārbūvēti SAM 6.1.5. ietvaros, sasniedzamību.

Tabula Nr. 5. 6. PV SAM ieguldījumu savstarpējā saskaņotība, un sasaiste ar citiem DP PV mērķiem

Sasaiste SAM	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 	4 PV mērķis	3 PV mērķis	7 PV mērķis	2 PV mērķis
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana	SEG emisiju samazinājums	MVU konkurētspēja	Darbaspēka mobilitāte	IKT pieejamība
6.1.1.			x	x	x	x		x	x	x	x		
6.1.2.										x			
6.1.3.	x									x	x	x	
6.1.4.	x				x					x	x		
6.1.5.	x			x		x			x	x	x	x	
6.1.6.	x				x				x	x			x
6.1.7.								x		x		x	
6.2.1.	x						x			x	x	x	
6.3.1.	x				x	x				x	x	x	

Vērtējot 6. PV sasaisti ar citiem PV, secināms, ka visi 6. PV SAM veicina 4. PV mērķa “atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” sasniegšanu. Īpaši cieša papildinātība novērojama starp SAM 6.2.1. un SAM 4.5.1.1. “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru – elektrovilcieni” projektiem, jo jaunu elektrovilcienu iegāde saistībā ar vilcienu kustības ātruma paaugstināšanu un pasažieru infrastruktūras sakārtošanu veicinās pasažieru izvēli par labu dzelzceļa transportam.

Liela daļa no 6. PV SAM veicina arī 3. PV “Mazo un vidējo komersantu konkurētspēja” mērķa “uzlabot mazo un vidējo komersantu konkurētspēju” sasniegšanu, jo autoceļu infrastruktūras, ostu un dzelzceļa infrastruktūras sakārtošana ir vērsta uz labāku starptautisko un vietējo tirgu sasniedzamības nodrošināšanu, īpaši veicinot pārbūvēto autoceļu un ielu tuvumā esošo uzņēmēju konkurētspēju.

6. PV ieguldījumi sekmē arī 7. PV “Nodarbinātība un darbaspēka mobilitāte” mērķa “veicināt stabilas un kvalitatīvas darba vietas un atbalstīt brīvprātīgu darbaspēka mobilitāti” sasniegšanu, jo ieguldījumi autoceļu un dzelzceļa infrastruktūrā ir vērsti uz iedzīvotāju mobilitātes sekmēšanu,

uzlabojot drošību un veicinot ātrāku mobilitāti, kur tas iespējams. Visbeidzot, SAM 6.1.6. ieguldījumi transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveidei sekmē IKT pieejamību, izmantošanu un kvalitāti (2. PV).

Noslēguma secinājumi

- ▽ Kopumā 6. PV, atbilstoši MK noteikumiem, tika paredzēts finansējums 1 075,3 milj. EUR apmērā, no kuriem KF un ERAF finansējums – 85% apmērā. Faktiskais (attiecināmais un neattiecināmais) finansējums uz 8.11.2023. ir 1 175 milj. EUR.
- ▽ 6. PV investīciju labuma guvēji ir satiksmes dalībnieki, uzņēmēji un iedzīvotāji jeb sabiedrība kopumā. Galvenie ieguvumi saistās ar SEG emisiju mazināšanu, satiksmes drošības uzlabošanu, transportlīdzekļu kustības ātruma palielināšanu un attiecīgi – satiksmes dalībnieku braukšanas laika ekonomiju.
- ▽ Ieguldījumi PV veikti atbilstoši TAP 2014. – 2020.gadam, kā arī papildinot 2007. – 2013. gada plānošanas periodā veiktās investīcijas.
- ▽ KF un ERAF atbalsts ir ieguldīts, sekmējot kvalitatīvas transporta infrastruktūras (ceļi, dzelzceļš, TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta “Rīga”, lielās ostas) nodrošināšanu, kas ir pamats konkurētspējīgas, ilgtspējīgas, komodālas transporta sistēmas attīstībai, vienlaikus veicinot augstas kvalitātes mobilitāti un efektīvi izmantojot resursus.
- ▽ Atbalsts ir sniegts dažāda mēroga nozīmes autoceļu un ielu infrastruktūras pilnveidošanai un attīstībai, novēršot TEN-T tīkla un VRA turpmāku sabrukšanu, lielo ostu un lidostas “Rīga” drošības pasākumu uzlabošanai un vides piesārņojuma mazināšanai, kā arī dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai, nodrošinot vienotu transporta sistēmu.
- ▽ 6. PV ieguldījumi ir saskaņoti gan savstarpēji, gan ar citiem saistītiem un papildinošiem ieguldījumiem ārpus 6. PV.

SAM ieguldījumu efektivitāte un ietekme



Šajā Izvērtējuma tematiskajā blokā ietvertas atbildes uz jautājumiem:


- ▼ Cik lielā mērā ir sasniegti katra SAM mērķi un rezultāti?
- ▼ Kāda ir ieguldījumu efektivitāte 6. PV un nacionālās politikas plānošanas un normatīvajos dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā?
- ▼ Kāda ir investīciju faktiskā ietekme uz labuma guvējiem?
- ▼ Kādi Latvijā ir īpašie tirgus apstākļi vai tradīcijas, kas pamato publisko investīciju ieguldījumus transporta sistēmas attīstīšanas jomā?
- ▼ Kādi ir kavējošie un veicinošie faktori nacionālās politikas plānošanas un normatīvajos dokumentos noteikto mērķu sasniegšanai ES fondu 2014. – 2020. gada periodā? Kāds administratīvais slogs identificējams projekta īstenošanas un pēcuzraudzības stadijā? Kā projektu īstenošanu ietekmēja izmaiņas SAM īstenošanas normatīvajos aktos? Kāda ir Covid-19 un ģeopolitisko notikumu ietekme uz mērķu sasniegšanu?

*Ar terminu "Efektivitāte" tiek saprasts, vai ar intervenci tiek sasniegti definētie mērķi, kādi ir faktiskie ieguldījumu rezultāti, kādi ir bijuši vai sagaidāmi panākumi un grūtības mērķu sasniegšanā, vai izvēlētie investīciju risinājumi ir bijuši vai būs atbilstoši un kāda ir vai būs ārējo faktoru ietekme mērķu sasniegšanā. Savukārt ar terminu "Ietekme" tiek saprasts, kādas ir ieguldījumu izraisītās vai ierosinātās faktiskās pārmaiņas.

Cik lielā mērā ir sasniegti plānotie SAM mērķi?

Tabula Nr. 6. 6. PV SAM rezultātu izpilde

SAM iznākuma rādītāji (IR) un rezultāta rādītāji (RR)	Sasniedzamā vērtība 2023.	Izpilde no plānotā, %
6.1.1. - Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana		
		
IR – rekonstruēto hidrotehnisko būvju skaits	4 hidrotehniskās būves	200% (8 būves)
IR – rekonstruēto ielu un dzelzceļa garums	12 km	136% (16,3 km)
RR – laikapstākļu ietekmētās kuģu dīkstāves reidā vidēji gadā	100 stundas	105% (105 stundas (LSEZ))
RR – sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu pievadceļu īpatsvars	47%	0% LSEZ 37% VBP RBP projekts jaunas infrastruktūras būvniecību, līdz ar to šis rādītājs nav piemērojams
6.1.2. – Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā		
		
IR – izbūvēta peronu manevrēšanas ceļa otrā āra nobrauktuve	12 090 m ²	100%

SAM iznākuma rādītāji (IR) un rezultāta rādītāji (RR)	Sasniedzamā vērtība 2023.	Izpilde no plānotā, %
IR – modernizēto manevrēšanas ceļu kopējais garums	11 330 m	88% ¹⁸ (nav nepieciešamība sasniegt 100%, jo esošo 9977m modernizācija nodrošina pilnīgu infrastruktūras aprīkošanu)
IR – iegādātas BGK manevrēšanas iekārtas un izveidota gaisa telpas drošības uzlabošanas informācijas sistēma	viens komplekts	sagaidāms - 100% (BGK uztveršanas iekārta ir iegādāta, uzstādīta ¹⁹ ; BGK pārvaldības un uzraudzības sistēmas Informācijas sistēmas infrastruktūras izveides process aktīvi noris)
RR – ielidojošo reisu ar kursu RWY18 gaisa kuģu dzinēju radītais vidējais CO ₂ apjoms manevrēšanas laikā (taxi-in)	179 kg	109% (162,5 kg)
RR – notekūdeņu ķīmiskā skābekļa patēriņa vērtība	< 125 mg/l	252% (49,5 mg/l ²⁰)
6.1.3. – Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība		
		
IR – rekonstruēto vai izbūvēto tiltu, pārvadu un tuneļu, km	4,532 km	Sagaidāms - 110% (4,987 km) ²¹

¹⁸ Projekta ietvaros pēc aktivitāšu īstenošanas lidosta “Rīga” ir aprīkojusi 2. un 3. peronu ass līnijas ar gaismas sistēmu atbilstoši CAT II standartiem, nokļūšanai uz visām gaisa kuģu stāvvietām kā rezultātā ir pieejama Projektā plānotā funkcionalitāte. Jānorāda, ka atbilstoši 2. un 3. perona konfigurācijai lidostai “Rīga” nav iespējams palielināt jeb aprīkot papildus ass līnijas, lai pārsniegtu noteikto 11 330 m rādītāju, jo šī infrastruktūra ir pilnībā aprīkota. Rādītāja mērķis nav aprīkot konkrētu ass līniju garumu ar gaismas sistēmu atbilstoši CAT II standartiem, bet gan nodrošināt perona aprīkošana ar CAT II gaismas sistēmu, lai gaisa kuģiem nokļūšanai uz 2. un 3. peronā esošajām stāvvietām būtu iespējama ierobežotas redzamības laika apstākļos un gaisa kuģi varētu ātri nobraukt uz gaisa kuģu stāvvietām, atbrīvojot skrejceļu, tādējādi palielinot skrejceļa kapacitāti un samazinot manevrēšanas distanci un laiku, kas savukārt sekmēs gaisa kuģu radīto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņu samazinājumu. (Finansējuma saņēmēja sniegta informācija)



¹⁹ BGK iekārta ir uzstādīta un konfigurēta lidostā “Rīga” un Liepājā, kā arī citviet stratēģiskos objektos. Viena no iekārtām (pārvietojamā) tiek izmantota publiskos pasākumos situācijas monitorēšanai un kontrolei, ko izmanto tiesībsargājošās iestādes. 24.02.2023. noslēgts līgums ar SIA “ZZ Dats” par “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas Informācijas sistēmas infrastruktūras izveidi” (Finansējuma saņēmēja sniegta informācija)

²⁰ Lai pārliecinātos par noteiktā sniedzamā rādītāja izpildi lidosta “Rīga”, piesaistot akreditētu laboratoriju, pēc projekta īstenošanas ir veikusi sniedzamā rādītāja vērtības monitoringu.




Vienlaikus jānorāda, ka lidosta “Rīga” neveic tiešu piesārņojošo vielu monitoringu manevrēšanas laikā attiecīgajās vietās un zonā kopumā. To nav iespējams veikt, ņemot vērā, ka lidlaukā nav izveidotas speciālas ūdens paraugu ņemšanas vietas uz manevrēšanas ceļiem, kā arī nav iespējams noteikt kāda veida un apjoma piesārņojums tiek radīts no gaisa kuģu manevrēšanas, atrašanās gaisa kuģu stāvvietās vai citām darbībām. Visi lietūs notekūdeņi no lidostas “Rīga” manevrēšanas ceļiem nonāk vienotajā lietūs notekūdeņu savākšanas kanalizācijas sistēmā ar novadīšanu uz 4 izplūdes vietām Skultes pusē, kurās regulāri tiek veikts lietūs notekūdeņu monitorings. Ņemot vērā, ka notekūdeņu izplūdes vietās nokļūst notekūdeņi no visa lidlauka, nav iespējams noteikt tiešo piesārņojošo vielu rādītāju ūdenī, kas radies vidē g/k manevrēšanas laikā no manevrēšanas ceļiem. (FS sniegta info)


²¹ Uz 31.12.2023. sniedzamais iznākuma rādītājs – rekonstruēto vai izbūvēto tiltu, pārvadu un tuneļu 4,987 km apjomā no SAM 6.1.3.1. MK not. Nr.158. noteiktā 4,532 km jeb izpilde **110%**. Projektiem:

- “Salu tilta kompleksa izbūve, pārbūve un atjaunošana” 1.kārta 1,154 km (2019.gadā) un “Salu tilta kompleksa izbūve, pārbūve un atjaunošana” 2.kārta 1,681 km (2021.gadā);
- “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” ar apakšprojektu: “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga – Skulte” ar pievedceļiem 1.kārta” 0,778 km (2023.gadā);
- “Austrumu maģistrāle posmā “Teriķu iela – Vietalvas iela” 1. un 2.kārta” 1,252 km (līdz 2023.gada 31.decembrim);
- “Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas” 0,122 km (līdz 2023.gada 31.decembrim).

SAM iznākuma rādītāji (IR) un rezultāta rādītāji (RR)	Sasniedzamā vērtība 2023.	Izpilde no plānotā, %
RR – samazināts vidējais transportlīdzekļa aizkavējuma laiks, minūtes	no 23,83 līdz 15,77 minūtēm – samazinājums par 8,06 minūtēm	“nav precīzi nosakāms” % (no 25,71 ²² ; šobrīd esošie IIA dati liecina par sasniegtu rādītāju 14,85 minūtes - samazinājumu par 10,86 minūtēm).
6.1.4. Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu		
		
IR – izbūvēto, pārbūvēto vai modernizēto alternatīvo kravas ceļu, ielu un pārvadu kopējais garums sasaistei ar TEN-T tīklu	12,86 km	183% (23,58 km uz 18.09.2023)
RR – izveidoti alternatīvi maršruti TEN-T tīkla tranzīta un kravu transportam	vismaz trīs pilsētās	233% (7 pilsētas uz 18.09.2023)
6.1.5. - Valsts galveno autoceļu segu pārbūve		
		
IR – pārbūvēti vai modernizēti valsts galvenie autoceļi.	327 km	Sagaidāms - 105,1% (343,76 km)
RR – samazināts to valsts galveno autoceļu īpatsvars, kas ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī (t.i., sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvars).	10%	106% (sliktā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu īpatsvars - 7,7%) (2022)
Nacionālie rādītāji	Uzskaitīts vidējais laika ietaupījums sekundēs uz vienu kilometru, pārbūvējot valsts nozīmes galvenos autoceļus ar asfalta segumu.	100% (vidēji 10,9 sekundes km)
	Uzskaitīta GVDI, tai skaitā kravas transportlīdzekļi, pārbūvētajos ceļu posmos gadu pēc posma nodošanas ekspluatācijā.	100% (uzskaitē tiek veikta pastāvīgi)

²² Samazināts vidējais transportlīdzekļa aizkavējuma laiks, no 25,71 līdz 14,85 (samazinājums 10,86) minūtēm. Projektiem:
- “Salu tilta kompleksa izbūve, pārbūve un atjaunošana” 1.kārta no 2,95 minūtēm (2013.gadā) līdz 2,55 minūtēm (2018.gadā), un pēc 2.kārtas samazinājums līdz **2,40** minūtēm;
- “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” ar apakšprojektu: “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga – Skulte” ar pievedceļiem 1.kārta” samazinājums no 14,36 (2018.gadā) līdz “nav precīzi nosakāms” minūtēm. Rezultāta rādītājs nav noteikts, sakarā ar pieminētā projekta īstenošanas laikā tā 2.kārtas izbūves atcelšanu (rezultāta rādītājs IIA ietvaros ir aprēķināts pie nosacījuma, ka ir īstenota Projekta 1. un 2. kārtā – **7,93** minūtes 2022.gadā). Vienlaicīgi RVP Ārtelpas un mobilitātes departamentam īstenojot ārpus 6. PV budžeta plānoto Projektu “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” līdz 2026.gada beigām, kas nodrošinās transporta infrastruktūras sasaisti ar Ostu pabeigtību un satiksmes plūsmas atbilstošās izmaiņas, saskaņā ar tā sagatavoto IIA sagaidāmais kopējais “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga – Skulte” un “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” samazinātais vidējais transportlīdzekļa aizkavējuma laiks veidosies – līdz **8,61** minūtes (2027.gadā);
- “Austrumu maģistrāle posmā “Ieriķu iela – Vietalvas iela” 1. un 2. kārtā” samazinājums no 7,51 (2019.gadā) līdz **3,85** minūtēm (2024.gadā);
- “Satiksmes pārvads pāri dzelzceļu pie Brasas stacijas” samazinājums no 0,89 (2021.gadā) līdz **0,67** minūtēm (2024.gadā).

SAM iznākuma rādītāji (IR) un rezultāta rādītāji (RR)	Sasniedzamā vērtība 2023.	Izpilde no plānotā, %
6.1.6. – Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide		
		
IR – izveidots transporta nozares informācijas nacionālais piekļuves punkts	1	100% (LVC prognoze)
RR – transporta nozares informācijas nacionālajā (valsts) piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaits	20	100% (LVC prognoze)
6.1.7. – Multimodāla transporta sistēmas iespējošana		
		
RR – vidējais sabiedriskā transporta aizkavējuma laiks	samazināts no 4 līdz 3 minūtēm	100% (prognozētā izpilde uz 31.12.2023.; šobrīd (10.2023.) nav iespējams konstatēt, jo projekts vēl tiek īstenots)
IR – pārbūvēto krustojumu skaits	3	100% (prognozētā izpilde uz 31.12.2023.; šobrīd (10.2023.) nav iespējams konstatēt, jo projekts vēl tiek īstenots un darbi notiek visos objektos)
IR: - veikto pētījumu skaits - veikto novērtējumu skaits	vismaz 3 vismaz 1	100% (prognozētā izpilde uz 31.12.2023.; 30% jeb 1 pētījums uz 10.2023. pēc KPVIS)
RR – sagatavots ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāna priekšlikums Rīgas metropoles areālam	1	100% (prognozētā izpilde uz 31.12.2023.; Līgums noslēgts projekta pieteikumā paredzētajā laikā, pētījums risinās no 27.12.22 līdz 27.10. 2023)
6.2.1. – Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana		
		
IR – staciju skaits, kurās uzbūvēti paaugstinātie peroni, skaits	45	70%, FS prognoze (attiecīgo projektu plānots posmot, darbi pilnībā tiks pabeigti 2024.g.)
RR – modernizētās dzelzceļa pasažieru infrastruktūras īpatsvars, %	49%	70%, FS prognoze (attiecīgo projektu plānots posmot, darbi pilnībā tiks pabeigti 2024.g.)
IR – rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums, km	100	70%, FS prognoze (attiecīgo projektu plānots posmot, darbi pilnībā tiks pabeigti 2024.g.)
RR – vilcienu kustības ātruma palielināšanās modernizētajā līnijā, km/h	140	0% (vilcienu kustības ātrums var tikt mainīts brīdī, kad pilnībā pabeigti un pieņemti ekspluatācijā veiktie darbi; līdz tam vilcienu kustības ātrums saglabāsies esošajā maksimālā pieļaujamā kustības ātruma apjomā pa galvenajiem un stacijas ceļiem)

SAM iznākuma rādītāji (IR) un rezultāta rādītāji (RR)	Sasniedzamā vērtība 2023.	Izpilde no plānotā, %
6.3.1. – Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana		
		
IR – pārbūvēti vai modernizēti valsts reģionālie autoceļi.	305 km	354,42 km atbilstoši LVC informācijai (116,2%)
RR – samazināts to valsts reģionālo autoceļu īpatsvars, kas ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī (t.i., sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvars).	26%	116% (21,5% sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu īpatsvars) (2022)
RR – vidējais laika ietaupījums uz vienu kilometru, pārbūvējot VRA ar asfalta segumu.	Palielināts no 5 līdz 9 sekundēm	Rezultāts sasniegts

Vērtējot SAM rādītāju un mērķu sasniegšanu, izdarīti turpinājumā raksturotie secinājumi.

- ▼ **SAM 6.1.1** – kaut arī tikai 2 no 6 projektiem ir pilnībā pabeigti, ir skaidri prognozējams, ka iznākuma rādītāji tiks sasniegti un pārsniegti, jo projektos ietvertie objekti (hidrotehniskās būves un pievadceļi) un to parametri jau šobrīd to apliecina. Savukārt, attiecībā uz rezultāta rādītājiem 2022. gada Liepājas SEZ dati par kuģu dīkstāvēm jau apliecina rādītāja sasniegšanu un arī sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu pievadceļu īpatsvara samazinājumu apliecina LSEZ un VBP projektos ietvertie objekti un to gatavības stadija. SAM 6.1.1. noteiktais mērķis tiks sasniegts, t.i. ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana. Mērķis tiks sasniegts arī situācijā bez Rīgas brīvostas projekta realizācijas, jo Liepājas un Ventspils ostā realizētie projekti pilnībā nodrošina SAM 6.1.1. kopējā mērķa sasniegšanu.
- ▼ **SAM 6.1.2.** rādītāji ir sasniegti, to sasniegšanu sekmējuši ne vien ieguldījumi infrastruktūrā, bet arī citi faktori – piemēram, GK modernizācija un to ietekmes uz vidi mazināšanās. Attiecībā uz SAM 6.1.2. mērķi – *Uzlabot vides un drošības pasākumus starptautiskajā lidostā “Rīga” un Latvijas gaisa telpas drošību gaisa satiksmes vadības zonā* –, var secināt, ka mērķis 2023. gadā tiks sasniegts, jo visi ieguldījumi ir vērsti uz drošības sekmēšanu un ietekmes uz vidi mazināšanu.
- ▼ **SAM 6.1.3.** īstenošana kopumā sniedz ieguldījumu rezultātu sasniegšanā, taču pastāv risks attiecībā uz rādītāja “samazināts vidējais transportlīdzekļa aizkavējuma laiks, minūtes” nesasniegšanu līdz 2023. gada nogalei. Viens no 6.1.3.1. Projekta “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” rezultāta rādītājiem šobrīd nav precīzi nosakāms, sakarā ar to, ka tā 2.kārtas īstenošana tika atcelta (respektīvi rezultāta rādītājs IIA ietvaros tika aprēķināts kopējam Projekta 1. un 2. kārtas pabeigšanas rezultātā). Lai noteiktu korektu Projekta (kas ietver tikai tā īstenoto 1. kārtu) rezultāta rādītāju, nepieciešams veikt iesniegtā Projekta aprēķina IIA aktualizāciju. Vienlaicīgi var secināt, ka līdz ar projekta noslēgumu 2023. gadā Projekti sniedz ieguldījumus SAM 6.1.3. mērķa “*nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu*” sasniegšanā. Plašāk vērtējot Rīgas pilsētas maģistrālo ielu fragmentāro raksturu, ir identificējams potenciāli kritiskais punkts “Austrumu maģistrāles” Brīvības gatves un Gustava Zemgala gatves krustojumā, kurš var radīt būtiskus satiksmes sastrēgumus, pieaugot satiksmes plūsmai

pēc SAM 6.1.3.1. Projektu nodošanas ekspluatācijā. Jāatzīmē, ka RVP jau ir ieklānējusi veikt šī posma priekšizpēti.²³

- ▼ **SAM 6.1.4.** rādītāji ir sasniegti un pat ievērojami pārsniegti, neskatoties uz to, ka divi projekti vēl tiek īstenoti. Pasākuma mērķis ir novērst infrastruktūras pārrāvumus pilsētās un radīt alternatīvu maršrutu tranzīta un kravas transportam, to atdalot no vietējās nozīmes sabiedriskā transporta plūsmām. SAM ietvaros ir nodrošināta efektīva kravu pārvadājumu sasaiste ar TEN-T autoceļu tīklu nacionālās nozīmes pilsētās (Rēzeknē, Liepājā, Ventspilī, Jelgavā, Jēkabpilī, Valmierā un Daugavpilī), vienlaicīgi nodalot vietējā sabiedriskā transporta plūsmu no tranzīta kravas transporta un veidojot nepārtrauktu maģistrālo ielu infrastruktūru. Nav ticis realizēts projekts Jūrmalas pilsētā, kas ļautu būtiski atslogot tranzīta satiksmi Kauguru apkaimē, vienlaikus izveidojot ērtu un ātru VRA P128 pieslēgumu TEN-T pamattīklā ietilpstošajam VGA A10.

- ▼ **SAM 6.1.5. un SAM 6.3.1.** iznākuma un rezultāta rādītāji vai nu ir jau sasniegti, vai arī tiks sasniegti līdz 2023. gada beigām. 6.1.5. SAM nacionālais rādītājs “Uzskaitīts vidējais laika ietaupījums sekundēs uz vienu kilometru, pārbūvējot VGA ar asfalta segumu”, kā arī 6.3.1. SAM rezultāta rādītājs “Vidējais laika ietaupījums uz vienu kilometru, pārbūvējot VRA ar asfalta segumu, palielināts no 5 līdz 9 sekundēm” ir iegūti, balstoties uz LVC MN noteiktajām vērtībām, taču faktiski mērījumi pēcprojekta fāzē nav tikuši veikti. Balstoties uz LVC datiem par vidējo satiksmes ātruma mērīšanu punktos uz VGA, var izteikt pieņēmumu, ka faktiskie ātruma (laika) ieguvumi var atšķirties no tiem, kas ir norādīti LVC MN.

SAM 6.1.5. un 6.3.1. mērķi ciktāl tas saistās ar autoceļu kvalitātes uzlabošanu un virsmas nestspējas stiprināšanu ir sasniegti. Savukārt, mērķis par ceļu satiksmes drošības uzlabošanu varētu būt sasniegts tikai daļēji, tā kā pēcprojekta fāzē pārbūvētajos VGA un VRA posmos ir vērojami dažādas CSNg izmaiņas – ir novērots gan negadījumu pieaugums (ir virkne apstākļu, kas neskatoties uz seguma uzlabošanu var stimulēt CSNg pieaugumu – autobraucēju vēlme braukt ātrāk nekā tas ir atļauts, laika apstākļi, satiksmes plūsmas maksimuma stundās, mazāk aizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku klātbūtne, dzīvnieku klātbūtne u.c. faktori, kas autovadītājiem var radīt traucējumus), gan arī samazināšanās.

- ▼ **SAM 6.1.7.** projekti šobrīd vēl ir īstenošanā un pamatā notiek saskaņā ar plānoto grafiku. Nav konstatētu risku, ka mērķa rādītāji varētu netikt sasniegti.

SAM ietver divus pasākumus ar atšķirīgiem mērķiem. Pirmā pasākuma mērķis ir uzlabot gājēju un transporta piekļuvi Rīgas Centrālās stacijas multimodālajam sabiedriskā transporta mezglam saistībā ar Rail Baltica dzelzceļa stacijas izbūvei nepieciešamajiem transporta un infrastruktūras pārkārtojumiem Rīgas centrā. Otrā pasākuma mērķis ir veikt pētījumus, novērtējumus un saistītās dokumentācijas izstrādi ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā. Pirmā mērķa sasniegšanai tiek pārbūvēti trīs krustojumi Rīgas Centrālās stacijas multimodālā sabiedriskā transporta mezgla tuvumā, kas uzlabos gājēju un transporta piekļuvi Rīgas Centrālās stacijas multimodālajam mezglam. Otrā mērķa sasniegšanai ir pabeigts viens novērtējums un

²³ Rīgas attīstības programmas 2022. – 2027.gadam Investīciju plāns (25.lpp), Projekta ID 9270.10 “Austrumu maģistrāles 3. kārtā “Brīvības gatves un Gustava Zemgala gatves krustojums” – priekšizpēte”, kuru plāno uzsākt 2023.gada beigās.

viens pētījums, savukārt pārējie pētījumi norit saskaņā ar plānu un tos plānots pabeigt līdz 31.12.2023.

- ▼ **SAM 6.2.1.** projektam “*Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija*”, kurš no īstenošanā esošajiem projektiem ir uzsākts visagrāk, 2017. gadā, nav identificēti riski projekta pabeigšanai līdz 2023.gada nogalei. Savukārt citu projektu rādītāji līdz 2023. gada nogalei netiks sasniegti pilnā apmērā. To veicinājusi gan relatīvi vēlā projektu uzsākšana, gan, kā skaidro finansējuma saņēmējs – būvdarbu izpildītāja nepilnīgi sniegtā, maldinošā informācija:
- projekta “Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos” īstenošana, atbilstoši KPVIS pieejamajai informācijai, tiek pārtraukta, ņemot vērā būtiskas nobīdes no plānotā laika grafika un būvnieka bezdarbību, kā rezultātā KF līdzekļi 6 225 398,62 EUR apmērā projekta ietvaros netiks izmantoti;
 - projektā “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai” iznākuma rādītājs no sākotnēji noteiktā 150 km DP (10.05.2023.) ir koriģēts uz 100 km, vienlaikus grozījumi MK noteikumos Nr. 404 vēl nav veikti. Projekts tiks posmots, sagaidāms, ka daļa būvniecības darbu tiks noslēgti 2024. gadā – par finansējuma saņēmēja līdzekļiem;
 - projektā “*Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija*” augstākie riski, ka darbi netiks noslēgti 2023. gadā, atbilstoši KPVIS pieejamajai informācijai, novērojami Skultes un Aizkraukles līnijās. Projekts tiks posmots, tiks veikti grozījumi 2021. – 2027. gada DP (pārdales, rādītāji). Sagaidāms, ka daļa būvniecības darbu tiks noslēgti 2024. gadā – par finansējuma saņēmēja līdzekļiem.

Tādējādi SAM 6.2.1. pasākuma 6.2.1.2. mērķis “*Uzlabot TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti*” 2023. gadā tiks sasniegti daļēji. Taču pastāv iespēja SAM pasākuma mērķi plānotajā apmērā identificētajās līnijās izpildīt 2024. gadā.

- ▼ **SAM 6.1.6.** projekts šobrīd ir īstenošanas stadijā. Projekta aktivitāšu sablīvējums tā noslēdzošajā fāzē ir ļoti liels un ikviena problēma potenciāli var vairot citas no tā izrietošās problēmas. Lai mazinātu termiņu neievērošanas risku, regulāri notiek risku reģistra aktualizēšana un komunikācija ar visām iesaistītajām pusēm, t.sk. darba grupas, operatīvās sanāksmes, vadības grupas un uzraudzības padomes. Pašreiz nav konstatēti riski, ka mērķa rādītāji varētu netikt sasniegti. Realizējot šo projektu, SAM mērķis – transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide – tiks sasniegts.

Kāda ir ieguldījumu efektivitāte dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā?

Tabula Nr. 7. 6. PV ieguldījumu efektivitāte plānošanas un normatīvajos dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu
<p>Eiropa 2020 Viens no PAMATMĒRĶIEM:</p> <p>▽ samazināt SEG emisijas vismaz par 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni vai par 30 %, ja tam ir atbilstoši nosacījumi, palielināt līdz 20 % atjaunojamo enerģijas avotu izmantošanu galīgajā enerģijas patēriņā un par 20 % palielināt energoefektivitāti.</p>	<p>▽ Sagaidāmais 6. PV ieguldījumu radītais CO₂e emisiju samazinājums 2030. gadam ir vismaz 1032,2 tūkst. tonnu apmērā. <i>SAM 6.1.3. gadījumā sagaidāmais CO₂e emisiju daudzums 2030. gadam "nav precīzi nosakāms"²⁴, taču šobrīd esošie IIA dati liecina par CO₂e emisiju pieaugumu 0,9 tūkst. tonnu apmērā. Atsevišķa SAM 6.1.3. projekta ietvaros novērota CO₂e emisiju palielināšanās, to iemesli raksturojami jaunu maršrutu veidošanā ar mērķi atslogot Pilsētu centru no ievērojamas tranzīta plūsmas, tādā veidā panākot satiksmes radīto CO₂e emisiju pārvirzīšanu no Pilsētas centra uz citu tā daļu (Austrumu maģistrāli), vienlaicīgi šo Projektu ietvaros tiek veicināta IAS 2030 mērķa sasniegšana un satiksmes dalībnieku laika ieguvumu rādītāji.</i> Vislielākā ietekme uz SEG emisiju mazināšanu ir VGA un VRA projektiem SAM 6.1.5. un 6.3.1.), kā arī dzelzceļa infrastruktūras projektiem (SAM 6.2.1.).</p>
<p>IAS 2030 un NAP 2020 5. Daba kā kapitāls nākotnei INDIKATORI:</p> <p>▽ 36. SEG emisijas (NAP 199): Mērķa vērtība NAP (2020.g.) SEG emisiju CO₂ ekvivalenta apjoma attiecība pret IKP 1,13% un NAP (2030.g.) 1,07% un IAS SEG emisiju apjoma attiecība pret emisiju bāzi (1990.g.) gadā. (2030.g.) 45%.</p>	

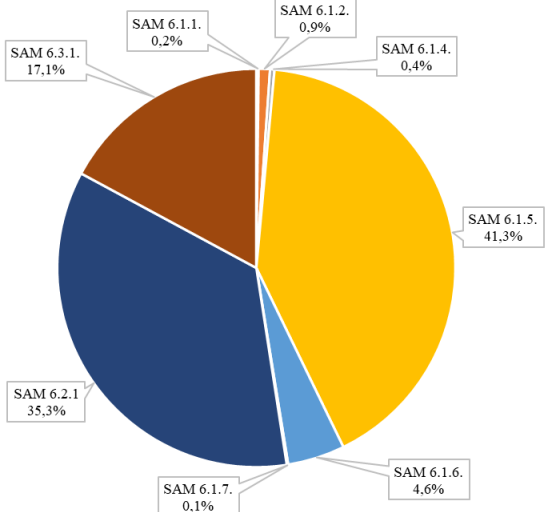
²⁴ Sagaidāmais CO₂e emisiju pieaugums 2030.gadam, 0,9 tūkst. tonnu apmērā. Projektiem:

- "Salu tilta kompleksa izbūve, pārbūve un atjaunošana" pēc 1. un 2. kārtas īstenošanas samazinājums par **0,13** tonnām gadā (2030.gadā);

- "Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide" ar apakšprojektu: "Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem "Rīga – Skulte" ar pievedceļiem 1.kārta" sagaidāmais CO₂e emisiju daudzums "nav precīzi nosakāms", sakarā ar pieminētā projekta īstenošanas laikā tā 2.kārtas izbūves atcelšanu (sagaidāmais CO₂e emisiju daudzums IIA ietvaros tika aprēķināts pie nosacījuma, ka ir īstenota Projekta 1. un 2. kārta, kur tas veidoja CO₂e emisiju pieaugumu 1144 tonnas gadā (2030.gadā). Vienlaicīgi, RVP Ārtelpas un mobilitātes departamentam īstenojot ārpus 6. PV budžeta plānoto Projektu "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" līdz 2026.gada beigām, kas nodrošinās maršruta pieslēguma ostai pabeigtību, saskaņā ar tā sagatavoto IIA, sagaidāmais CO₂e emisiju pieaugums veidos 780 tonnas gadā (2030.gadā);

- "Austrumu maģistrāle posmā "Ieriķu iela – Vietalvas iela" 1. un 2. kārta" sagaidāmais CO₂e emisiju samazinājums **242** tonnas gadā (2030.gadā);

- "Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas" sagaidāmais CO₂e emisiju samazinājums 0 tonnas gadā (2030.gadā).

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu																		
	<p>Sagaidāmais 6. PV ieguldījumu radītais CO₂ emisiju samazinājums 2030. gadam, tūkst. tonnas</p>  <table border="1"> <caption>Samazinājuma sadalījums SAM kategorijās</caption> <thead> <tr> <th>SAM Kategorija</th> <th>Procenti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAM 6.1.5</td> <td>41.3%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.2.1</td> <td>35.3%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.3.1</td> <td>17.1%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.1.6</td> <td>4.6%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.1.7</td> <td>0.1%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.1.2</td> <td>0.9%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.1.4</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>SAM 6.1.1</td> <td>0.2%</td> </tr> </tbody> </table>	SAM Kategorija	Procenti	SAM 6.1.5	41.3%	SAM 6.2.1	35.3%	SAM 6.3.1	17.1%	SAM 6.1.6	4.6%	SAM 6.1.7	0.1%	SAM 6.1.2	0.9%	SAM 6.1.4	0.4%	SAM 6.1.1	0.2%
SAM Kategorija	Procenti																		
SAM 6.1.5	41.3%																		
SAM 6.2.1	35.3%																		
SAM 6.3.1	17.1%																		
SAM 6.1.6	4.6%																		
SAM 6.1.7	0.1%																		
SAM 6.1.2	0.9%																		
SAM 6.1.4	0.4%																		
SAM 6.1.1	0.2%																		
IAS Telpiskās attīstības perspektīvas INDIKATORI																			
<p>▽ 44. un 45. Valsts autoceļi ar melno segumu (NAP 401): Mērķa vērtība reģ. Ceļiem NAP (2020.g.) 82% un NAP un IAS (2030.g.) 100%; Mērķa vērtība valsts vietējās nozīmes autoceļiem IAS (2030.g.) 50%.</p>	<p>▽ SAM 6.1.5. ietvaros ir veikta jau esošu asfaltētu autoceļu pārbūve, bet SAM 6.3.1. ietvaros VRA grants ceļi par asfaltētiem ir pārbūvēti 20,3 km garumā, kas ir relatīvi neliels apjoms, lai būtiski ietekmētu mērķa vērtības sasniegšanu.</p>																		
<p>▽ 48. Kravu apgrozījums Latvijas ostās (NAP 149): Mērķa vērtība NAP (2020.g.) 116, NAP (2030.g.) 140 un IAS 130 miljoni tonnu gadā.</p>	<p>▽ Kopumā raksturojot rādītāju – Covid-19 un Krievijas agresijas Ukrainā dēļ kravu apgrozījums (saņemtās un nosūtītās kravas) Latvijas ostās saruka (2020. gadā tās sasniedza 45,0 milj. tonnas; 2022.g. – 48,1 milj. milj. tonnas).</p> <p>▽ SAM 6.1.1. projektiem nav tiešas ietekmes uz kravu apgrozījumu Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās, jo veiktās investīcijas galvenokārt ir vērstas uz kuģošanas drošības uzlabošanu un vājo transporta infrastruktūras punktu radīto ierobežojumu TEN-T transporta infrastruktūras darbībā novēršanu.</p> <p>▽ Netiešā veidā SAM 6.1.4. īstenotais projekts Liepājā (Grīzupes ielas pārbūve) sekmē kravu apgrozījumu Liepājas ostā.</p> <p>▽ Īstenotajiem SAM 6.1.3. projektiem nav sagaidāma tieša ietekme uz kravu apgrozījumu Rīgas ostā.</p>																		
<p>▽ 50. Apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaits Lidostā “Rīga” (NAP 150): Mērķa vērtība NAP (2020.g.) 8,5, NAP (2030.g.) 12 un IAS (2030.g.) >10 milj., gadā.</p>	<p>▽ Īstnotajiem SAM 6.1.2. projektiem nav sagaidāma tieša ietekme uz apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaita pieaugumu.</p> <p>▽ Kopumā raksturojot rādītāju – Covid-19 rezultātā pasažieru skaits strauji saruka, 2020.g. sasniedzot</p>																		

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu
	2,0 milj.; savukārt 2022.g. tas jau nedaudz pieauga, radot 5,4 milj. pasažieru gadā.
<p>▽ 51. Pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā (NAP 151): Mērķa vērtība NAP (2020.g.) 360, NAP (2030.g.) 2 308 un IAS (2030.g.) >1150 milj. pasažierkilometru gadā.</p>	<p>▽ 2020. gadā pasažieru apgrozību investīcijas SAM 6.2.1. neietekmēja. Vienlaikus, CSP dati norāda, ka 2020.g. dzelzceļa transportā bija 413 milj. pasažierkilometri, līdz ar to NAP rādītājs tika sasniegts. Savukārt 2022.g. pasažieru skaits palielinājās līdz 541 milj. pasažierkilometru.</p> <p>▽ SAM 6.2.1. projektu ietekme sagaidāma no 2024. gada. Līdz 2030. gadam īstenotās pasažieru infrastruktūras modernizācija un ieguldījumi divu dzelzceļa līniju kustības ātruma paaugstināšanā (ja projekti tiks pabeigti pilnībā) ik gadu veicinās aptuveni papildu 2,7 milj. pasažieru piesaisti jeb 69,8 milj. pasažierkilometru gadā²⁵, kas veido aptuveni 6% no IAS sasniedzamās vērtības un 3% no NAP 2030. gada vērtības.</p>
<p>Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam Politikas plānotie rezultāti valstī kopumā</p>	
<p>▽ Līdz 2020.gadam (salīdzinot ar 2012. gadu) samazināts valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par 57%.</p>	<p>▽ 6.1.5. SAM – sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo VGA īpatsvars 2020. gadā sasniedza 15,3%. Tas nozīmē samazinājumu 67% apmērā pret 2012. gada datiem.</p> <p>▽ 6.3.1. SAM – sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo VRA īpatsvars 2020. gadā sasniedza 33,3%. Tas nozīmē samazinājumu 38% apmērā pret 2012. gada datiem.</p>
<p>▽ Uzlabota transporta drošība – līdz 2020. gadam (salīdzinot ar 2010. gadu) par 50% samazināts ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits, kā arī par 50% samazināts smagi ievainoto skaits.</p>	<p>▽ SAM 6.1.3. – sagaidāms (pēc IIA datiem), ka pēc projektu īstenošanas CSNg bojāgājušo skaits samazināsies par 13% un smagi ievainoto skaits samazināsies par 39%.</p> <p>▽ 6.1.5. SAM – 2010. gadā VGA tika reģistrēti 61 bojāgājušie un 538 ievainotie. 2020. gadā attiecīgi 35 (43% samazinājums) un 463 (14% samazinājums).</p> <p>▽ 6.3.1. SAM – 2010. gadā VRA tika reģistrēti 36 bojāgājušie un 400 ievainotie. 2020. gadā attiecīgi 26 (28% samazinājums) un 402 (0,5% pieaugums).</p> <p>▽ Transporta drošības mērķis valstī kopumā ir sasniegts tikai daļēji.</p>
<p>▽ Kravu apgrozījuma pieaugums ostās straujāks nekā konkurējošo valstu ostās par 3%.</p>	<p>▽ Precīzu SAM 6.1.1. ietekmi nav iespējams noteikt. Pārkrautās kravas Rīgas, Liepājas un Ventpils ostās laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam kopā ir samazinājušās par 39,4%. Tajā pašā laika periodā pārkrauto kravu apjoms Klaipēdā ir</p>

²⁵ Sagaidāms, ka pasažieru infrastruktūras modernizācija un divu dzelzceļa līniju ātrumu uzlabošana (ja tiek pabeigta pilnībā) līdz 2030. gadam ieskaitot veicinātu papildus 16,2 milj. pasažieru piesaisti (~405 milj. pasažieri kopā un vidēji papildus 57,8 milj. pasažieri gadā - (2024 -2030.gadu periods)) - pasažieru infrastruktūras projektā un līdz 2030.g. papildu +2,8 milj. pasažieru (~84 milj. pasažieri, kas ir vidēji 12 milj. pasažieri gadā (2024 - 2030. gadu periods))

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu
	<p>pieaudzis par 31,3%, bet Tallinā samazinājies par 24,7%.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ SAM 6.1.1. projektiem nav tiešas ietekmes uz kravu apgrozījumu Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās, jo veiktās investīcijas galvenokārt vērstas uz kuģošanas drošības uzlabošanu un vājo punktu radīto ierobežojumu TEN-T transporta infrastruktūras darbībā novēršanu. ▼ Netiešā veidā SAM 6.1.3. projekti Rīgā un SAM 6.1.4. īstenotais projekts Liepājā (Grīzupes ielas pārbūve) sekmē kravu apgrozījuma pieaugumu atbilstošajās ostās.
<ul style="list-style-type: none"> ▼ Nodrošināta iespēja visiem iedzīvotājiem nokļūt novada centrā, apmeklēt izglītības iestādes, nokļūt darba vietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā darba laikā ar sabiedrisko transportu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▼ Precīzu 6. PV ietekmi nevar novērtēt, bet nelielu (nenosakāmu) ieguldījumu sasniedzamības veicināšanā projekti sniedz (SAM 6.1.5., 6.3.1. 6.1.7. plāns – pirmais solis un 6.2.1. – pēc 2024. gada)
<p>Baltā grāmata KRITĒRIJI, lai sasniegtu mērķi par 60 % samazināt SEG emisijas</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▼ (3) 30% no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % – līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra. 	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 6. PV ietekme nav nosakāma. Neliela ietekme varētu iestāties ilgtermiņā pēc plānošanas perioda noslēgšanas. Ieguldījumi infrastruktūrā kopumā veicina mērķa sasniegšanu.
<ul style="list-style-type: none"> ▼ (4) [...] Līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▼ Sakārtojot Rīgas Centrālo staciju un dzelzceļa infrastruktūru, tiks sekmēts pasažieru skaita pieaugums dzelzceļa transportā.
<ul style="list-style-type: none"> ▼ (5) Pilnībā funkcionāls un ES mēroga TEN-T “pamattīkls” līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls līdz 2050. gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums. 	<ul style="list-style-type: none"> ▼ SAM 6.1.3., 6.1.4. un 6.1.5. projekti ir snieguši ieguldījumu TEN-T autoceļu labākas funkcionalitātes panākšanai, vienlaikus, mērķa pilnīgai sasniegšanai ir jāturpina būtiska ieguldījumu veikšana. ▼ 6.2.1. SAM projekti pēc to pabeigšanas sniegs ieguldījumu labākai TEN-T dzelzceļa pamattīkla infrastruktūras funkcionalitātes paaugstināšanai (līnija Rīga – Aizkraukle). ▼ SAM 6.1.7. – Rīgas Centrālās stacijas sakārtošana sniegs ieguldījumu TEN-T pamattīkla attīstībā. ▼ SAM 6.1.2. ieguldījumi ir veicinājuši starptautiskās lidostas “Rīga” infrastruktūras kvalitāti.

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu
	<ul style="list-style-type: none"> ▽ SAM 6.1.1. ieguldījumi Ventspils, Rīgas ostās veicinās labākas funkcionalitātes pievadceļus ostu sasniedzamībai gan no sauszemes, gan no jūras, kas cels TEN-T veikspēju kopumā. ▽ SAM 6.1.6. ietvaros izveidotais informācijas piekļuves punkts nodrošinās TEN-T vajadzībām atbilstošu informācijas pakalpojuma kopuma pirmo soli, t.i. tiks izveidota informācijas sistēma, kas nodrošinās statisko un dinamisko datu uzkrāšanas vidi, veicinās satiksmes datu pieejamību un attīstīs intelektisko transporta sistēmu lietotnes un to pakalpojumus.
<ul style="list-style-type: none"> ▽ (6) [...] Nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ SAM 6.1.1 ietvaros realizētā Liepājas SEZ projekta komponente “Dzelzceļa pievadceļa būvniecība”, kas savienos Liepājas dzelzceļa staciju un ostas dzelzceļa infrastruktūru ļaus divas reizes palielināt ostas dzelzceļa pievadceļu caurlaides spēju, vienlaicīgi nepalielinot dzelzceļa pārbrauktuves slēgšanas reižu skaitu pilsētas maģistrālajā ielā – Raiņa ielā.
<ul style="list-style-type: none"> ▽ (7) Modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (SESAR) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (ERTMS, ITS, SSN un LRIT, RIS). Eiropas Globālās satelītnavigācijas sistēmas (Galileo) ekspluatācijas uzsākšana. 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ SAM 6.1.2. sniedz ieguldījumu modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (SESAR) ieviešanā, stiprinot dimensiju, kas saistīta ar dronu satiksmes regulēšanu. Saskaņā ar finansējuma saņēmēja sniegto informāciju, kontekstā ar ģeopolitiskajiem notikumiem un BGK lomu ekonomikā, aviācijā un valsts drošības stiprināšanā, nākotnē arvien lielāks uzsvars būs jāliek Eiropas aviācijas stiprināšanā tostarp jo īpaši dronu jomā. ▽ SAM 6.1.6. sniedz ieguldījumu Intelektuālās transporta sistēmas (ITS) ieviešanā, kas vērsta uz mūsdienu IT tehnoloģiju veidotiem mobilitātes atbalsta pakalpojumiem, papildinot tradicionālo transporta infrastruktūru un satiksmes organizāciju.
<ul style="list-style-type: none"> ▽ (8) Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru. 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ SAM 6.1.6. ietvaros izveidotais informācijas piekļuves punkts nodrošinās TEN-T vajadzībām atbilstošu informācijas pakalpojuma kopuma pirmo soli, t.i. tiks izveidota informācijas sistēma, kas nodrošinās statisko un dinamisko datu uzkrāšanas vidi, veicinās satiksmes datu pieejamību un attīstīs intelektisko transporta sistēmu lietotnes un to pakalpojumus.
<ul style="list-style-type: none"> ▽ (9) Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Bojāgājušo skaits uz Latvijas autoceļiem kopumā laika posmā no 2010. līdz 2020. gadam ir samazinājies no 125 līdz 76 cilvēkiem jeb par 39%. Mērķa sasniegšanai ir jāturpina veikt ieguldījumi satiksmes drošības uzlabošanā, kā arī ceļu infrastruktūras atjaunošanā.

Mērķis, rādītājs	SAM ietekme uz mērķa, rādītāja sasniegšanu
transporta veidu drošības un drošuma jomā.	▽ SAM 6.1.3. un 6.1.4. projektu ietvaros veiktā kravas transporta plūsmas nodalīšana no kopējās satiksmes sniedz nelielu ieguldījumu satiksmes drošības uzlabošanā un ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanā.

Vērtējot 6. PV investīciju ietekmi uz transporta politikas mērķu un rādītāju sasniegšanu, secināms, ka ne visos gadījumos ir iespējams to novērtēt, jo politikas dokumentos mērķi nereti ir definēti vispārīgi un to sasniegšanu ietekmē dažādu faktoru kopums. Precīzāk 6. PV investīciju ietekmi var novērtēt attiecībā uz SEG emisiju mazināšanu un labā/teicamā stāvoklī esošu autoceļu īpatsvaru.

Turpmāk jebkādu ES fondu ieguldījumu novērtējumiem SAM ietvaros IIA nepieciešams precīzāk definēt un noteikt sasniedzamos (novērtējuma) rādītājus, vienotu rādītāju atskaites gadu, lai varētu pilnīgāk novērtēt (pierādīt) ieguldījumu ietekmi uz plānošanas dokumentos noteiktajiem sasniedzamajiem rādītājiem.

Kādi ir investīciju ietekme uz labuma guvējiem?

Veikto 6. PV investīciju tiešie labuma guvēji ir ikviens satiksmes dalībnieks, kā arī sabiedrība kopumā. Katra satiksmes segmenta ieguvēji un to ieguvums ir raksturots nākamajā tabulā.

Tabula Nr. 8. 6. PV labuma guvēji un investīciju ietekme uz tiem

Ieguvēja veids	Faktiskā ieguvuma (ietekmes) raksturojums ²⁶	SAM, uz kuriem attiecas
Autoceļu un ielu satiksmes dalībnieki	Galvenie ieguvēji – sabiedrības grupas: gājēji, mikro mobilitātes rīku izmantotāji, sabiedriskā transporta pasažieri, privātā un komerctransporta vadītāji un pasažieri. Identificēti astoņi galvenie satiksmes dalībnieku ieguvumi. (1) Zemākas braucienu izmaksas. Saskaņā ar LVC MN datiem vieglās automašīnas brauciena izmaksas vienā km 2019. gada cenās var būt par 6,7 centiem zemākas, braucot pa teicamas kvalitātes, nevis sliktā stāvoklī esošu asfaltbetona segumu. Kravas automašīnām ietaupījums var sasniegt pat 23 centus km. (2) Samazināts pārvietošanās laiks. Saskaņā ar LVC MN vidējais satiksmes ātrums būtiski atšķiras pie dažāda brauktuves tehniskā stāvokļa. Atšķirības dažādām transportlīdzekļu kategorijām ir vērojamas 12 km/h līdz 36 km/h amplitūdā. Šāds vidējā ātruma pieaugums nozīmē laika ietaupījumu orientējoši 14% līdz 33% amplitūdā. (3) Samazināti riski iekļūt CSNg. Saskaņā ar LVC MN autoceļa posmu pārbūve, uzlabojot tehniskos parametrus, lai nodrošinātu vienmērīgu braukšanas ātrumu, nodrošina CSNg skaita samazināšanos par vairāk nekā 50%. (4) Uzlabots brauciena komforts.	6.1.1., 6.1.3., 6.1.4., 6.1.5., 6.1.6., 6.1.7., 6.2.1., 6.3.1.

²⁶ Unit cost

Ieguvēja veids	Faktiskā ieguvuma (ietekmes) raksturojums ²⁶	SAM, uz kuriem attiecas
	<p>(5) Kvalitatīva un savlaicīga informācija par satiksmes statistiskajiem un dinamiskajiem datiem.</p> <p>(6) Samazināts sabiedriskā transporta aizkavējuma laiks.</p> <p>(7) Transporta plūsmas aizkavējuma samazinājums.</p> <p>(8) No vietējās nozīmes transporta plūsmām nodalītas tranzīta un kravas transporta plūsmas.</p>	
Jūras transporta dalībnieki	<p>Galvenās iegūstošās sabiedrības grupas – dažādu jūras transporta veidu satiksmes dalībnieki – tranzīta jūras kravu pārvadātāji, nosūtītāji un saņēmēji, pasažieri un pasažieru pārvadātāji ar jūras transportu, privāto ūdens transporta līdzekļu pasažieri, kā arī ikviens sabiedrības loceklis, kurš dzīvo vai strādā tiešā ostas ietekmes areālā.</p> <p>Ieguvumi no ieguldījuma hidrotehniskajās būvēs ir:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) maksimāli samazināts jūras negadījuma risks (t.sk. samazināts vides piesārņojuma risks); (2) maksimāli samazināts kravu piegādes aizkavēšanās risks, tādējādi, samazinot iespējamās kravu saņemamo valstu tautsaimniecību zaudējumus. <p>Galvenie ieguvumi izriet no tā, ka pārbūve Ventspils ostā nodrošina viļņu atstarošanās koeficienta vērtības samazināšanu no 0,7 līdz 0,5, tādējādi saglabājot ostas darbību pie vēja ātrumiem līdz 14 m/s. Savukārt Liepājas ostā kuģu kustībai būs pieejami regulārai kuģu satiksmei aprīkotie ostas Ziemeļu vārti, kuri ir vismazāk pakļauti Rietumu un Dienvidrietumu vēju iedarbībai.</p>	6.1.1.
Gaisa satiksmes transporta dalībnieki	<p>Galvenās iegūstošās sabiedrības grupas – gaisa satiksmes pasažieri, lidsabiedrības, BGK (dronu) izmantotāji.</p> <p>Galvenie ieguvumi saistās ar:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) samazinātu brauciena laiku pie GK nosēšanās – laika ietaupījums līdz 1 min²⁷; (2) uzlabotu lidojumu drošību; (3) novērsti zaudējumus, lidmašīnai saduroties ar BGK – <i>viena gadījuma izmaksas ap 2 milj. EUR 2022. gada salīdzināmajās cenās.</i> 	6.1.2.
Dzelzceļa transporta dalībnieki	<p>Galvenās iegūstošās sabiedrības grupas – dzelzceļa transporta pasažieri; jaunie pasažieri; kravu pārvadātāji.</p> <p>Galvenie ieguvumi saistās ar:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) samazinātu brauciena laiku pasažieriem; (2) jaunajiem pasažieriem – autobraucēju un autobusa braucēju autokilometru izmaksu ietaupījumu; (3) uzlabotu kravu piegādes ātrumu – vilciena sastāva dīkstāves samazinājumu; 	6.1.2. 6.1.7 6.1.1.

²⁷ Finansējuma saņēmēja sniegta informācija. Atbilstoši IIA: Gaisa kuģu īpatsvars, kas izmantos ātro nobrauktuvi RWY 18 – 80%.

Ieguvēja veids	Faktiskā ieguvuma (ietekmes) raksturojums ²⁶	SAM, uz kuriem attiecas
	(4) ātrāku un ērtāku piekļūšanu dzelzceļa sabiedriskajam transportam; (5) uzlabotu drošību: dzelzceļa negadījumu samazinājumu.	
Dienesti un pakalpojuma sniedzēji	Galvenās iegūstošās sabiedrības grupas – gaisa satiksmes operatori (SAM 6.1.2.). Dienesti un pakalpojumu sniedzēji – ceļu pārvaldītāji, VUGD, Valsts policija, navigācijas pakalpojumu sniedzēji u.c.) (SAM 6.1.6.). Galvenie ieguvumi saistās ar: (1) novērstiem zaudējumi operatoriem, lidojumam aizkavējoties BGK dēļ – 124 EUR / min (vid. 1240 EUR uz 1 gadījumu, ja lidmašīna aizkavējas; vid. 4960 EUR uz 1 gadījumu, ja lidmašīna jānovirza uz rezerves lidlauku) (SAM 6.1.2.); (2) saņemtu efektīvu instrumentu satiksmes vadībai, kontrolei, kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanai u.c. vajadzībām (SAM 6.1.6.).	6.1.2. 6.1.6.
Sabiedrība kopumā (vides ieguvumi)	Visi 6. PV SAM ir orientēti uz transportlīdzekļu brauciena izmaksu un/vai laika samazinājumu. Tas, savukārt, rezultējas energoresursu patēriņa un SEG emisiju samazinājumā. SAM 6.1.2. gadījumā labuma guvēji ir arī lidostas “Rīga” tuvumā dzīvojošie, kuri iegūst no trokšņa piesārņojuma samazinājuma. SAM 6.1.2. ieguvēji ir arī sabiedrība kopumā, kas iegūst no vides piesārņojuma mazināšanās notekūdeņos.	Viss 6. PV SAM 6.1.2.

Kopumā ieguvēji no investīcijām 6. PV ir praktiski visi satiksmes dalībnieki un sabiedrība kopumā. Tiešā veidā ieguvums pašiem satiksmes dalībniekiem galvenokārt izpaužas mazākās brauciena izmaksās (degvielas ekonomija, transportlīdzekļu ekspluatācijas izdevumu samazināšanās), samazinātā laika patēriņā, lielākā drošībā. Netiešā veidā mazākas izmaksas un uzlabotu pakalpojumu kvalitāti iegūst uzņēmēji, transporta un loģistikas kompānijas, pārvadātāji (mazāks transportlīdzekļu nolietojums, ātrākas un precīzākas preču piegādes, preču un pakalpojuma izmaksu samazināšanās dēļ mazākām pārvaldājumu izmaksām, zemāks risks preču un pārtikas produktu bojājumiem sliktas brauktuves stāvokļa dēļ). Sabiedrībā kopumā iegūst kvalitatīvāku, ilgtspējīgāku transportu ar mazāku ietekmi uz vidi (skat. attēlu Nr.4).

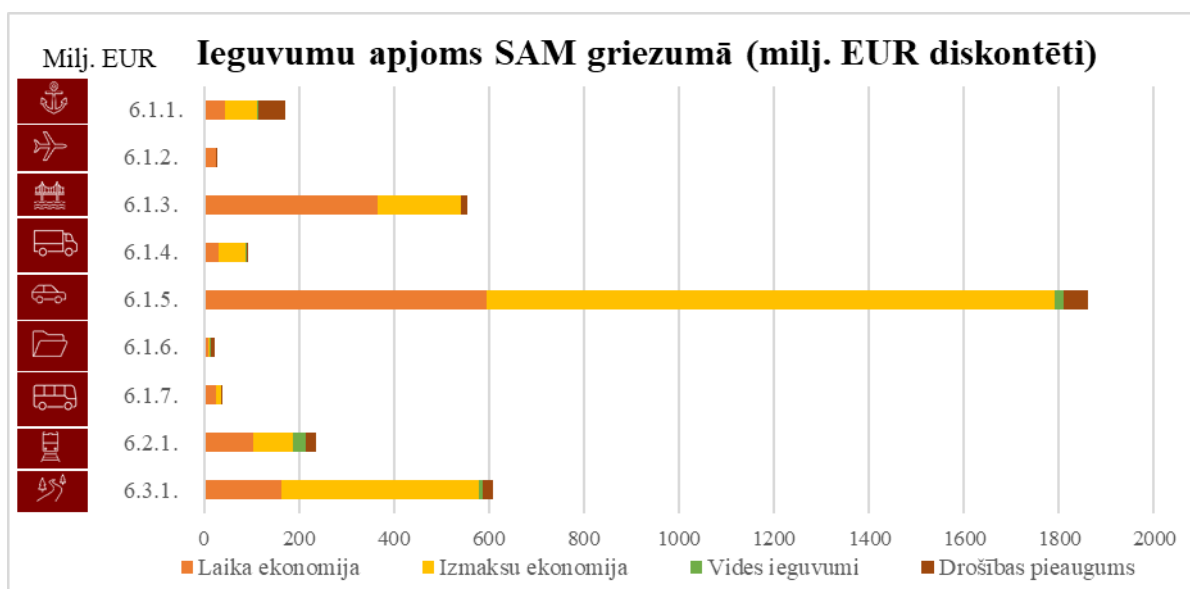
Lai varētu pilnīgāk izvērtēt ieguldījumu vērtību un jēgu, MK noteikumos jādefinē rādītāji, kuri ir regulāri jāmonitorē. Datus, kurus izmanto IIA, jāspēj uzturēt un monitorēt. IIA aktualizācija pēcprojekta fāzē būtu vēlama precīzākai ekonomisko ieguvumu novērtēšanai.

Attēls Nr. 4. 6. PV investīciju sniegtie ieguvumi

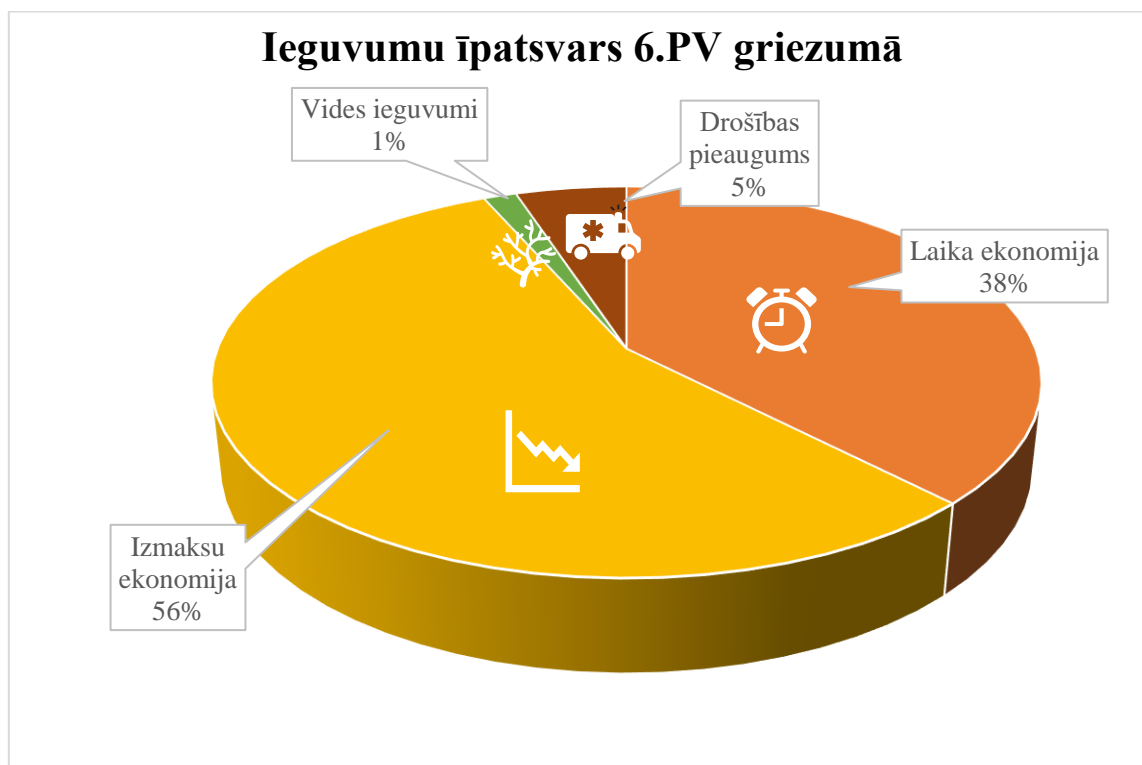


Katra SAM sniegtā ieguvumu īpatsvars ir atšķirīgs (skat. attēlu Nr. 5), piemēram, SAM 6.1.2. absolūti noteicošais ir laika ekonomijas ieguvums, savukārt VGA un VRA projektos lielāku ieguvumu sniedz izmaksu ekonomija.

Attēls Nr. 5. 6. PV ieguvumu raksturojums SAM griezumā



Attēls Nr. 6. 6. PV ieguvumu raksturojums pēc labuma veida



Lielāko ieguvumu tiešajiem satiksmes dalībniekiem sniedz izmaksu ekonomija (56% no visa ieguvumu kvantificētā apmēra) un laika ekonomija (38%). Drošības pieauguma un vides ieguvumu īpatsvars veido proporcionāli 5% un 1% no kopējiem ieguvumiem (skat. attēlu Nr.6).




Kādi īpašie tirgus apstākļi pamato investīcijas?

Tabula Nr. 9. Latvijai raksturīgie īpašie apstākļi, kas pamato investīcijas 6. PV

Autoceļi




- ▼ Sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu VGA un VRA īpatsvars 2012. gadā sasniedza attiecīgi 46,3% un 53,7%. Latvijā ilgstoši ir bijušas nepietiekamas investīcijas autoceļu pārbūvē un izbūvē. Saskaņā ar LVC informatīvo ziņojumu “Informācija stratēģiskās plānošanas vajadzībām” (2022), remontu deficīts 2022. gada cenās ir 2,91 miljardi EUR. To netieši apstiprina arī Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas dati par veiktajām investīcijām ceļu tīkla attīstībā Eiropas valstīs, kas norāda, ka investīcijas autoceļu tīkla attīstībā Latvijā ir bijušas zemākas nekā citur Eiropā (gan izteiksmē uz vienu km², gan uz vienu iedzīvotāju).
- ▼ Latvijā neviens TEN-T pamattīklā esošā autoceļa posms neatbilst TEN-T Regulas (Nr. 1315/2013) 39. panta otrās daļas (c) punktā noteiktajam.
- ▼ Lai arī pēdējos vairāk nekā 10 gados ir panākts būtisks progress bojāgājušo skaita samazināšanā, rādītājs – CSNg bojā gājušie uz 100 tūkst. iedzīvotājiem Latvijā joprojām ievērojami pārsniedz vidējās ES vērtības.

	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Pilsētu maģistrālo ielu un pārvadu (t.sk. pilsētu apvedceļu) infrastruktūras fragmentārs raksturs un brauktuvju parametri ir neatbilstoši satiksmes plūsmām.
<p style="text-align: center;">Dzelzceļš</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis nosaka to, ka vēsturiski valstī ir bijušas augstas tranzīta plūsmas Austrumu – Rietumu virzienā, un dzelzceļš ieņēmis nozīmīgu lomu tajā. Pēdējo gadu laikā tranzīts gan ir ievērojami sarucis, radot nepieciešamību pārvērtēt stratēģiskās prioritātes. ▽ Latvijā ir zemāks dzelzceļa kā sabiedriskā transporta / pārvietošanās transporta veida īpatsvars, salīdzinot ar citiem transporta veidiem (Latvijā – 2,2,%; ES vidēji – 5,6%²⁸). ▽ Dzelzceļa infrastruktūrai ir augsts nolietojums un tā neatbilst ES standartiem (Padomju mantojums).
<p style="text-align: center;">Ostas</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Latvijas ostas (it īpaši Rīgas un Ventspils) jau kopš Padomju laikiem ir bijušas orientētas uz tranzīta kravu apkalpošanu Austrumu – Rietumu virzienā. Tādēļ pēdējos gados, ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, ostu kravu apgrozījums Rīgas un Ventspils ostās ir būtiski sarucis. ▽ Liepājas osta kopš 20. gadsimta beigām orientējas galvenokārt uz vietējām kravām. Šī iemesla dēļ pēdējās desmitgades politiskie notikumi nav būtiski ietekmējuši kravu apgrozījumu šajā ostā. ▽ Ventspils brīvdostas teritorija veido lielu daļu no Ventspils pilsētas administratīvās teritorijas, tādēļ ostas teritorijā (kā jau pilsētai raksturīgi) ir plašs ielu tīkls, kas ostas pārvaldei ir jāuztur. Liepājas un Rīgas ostās šī situācija ir atšķirīga – ostas teritorijā atrodas galvenokārt ostai un kuģu ceļiem tiešāk piegulošas teritorijas. ▽ Ostu hidrotehniskās būves (moli, viļņlauži, krasta nostiprinājumi) ir uzskatāmi par koplietošanas infrastruktūru, turklāt tie ir kapitālietilpīgi objekti, kuri tiešā veidā nenodrošina ienākumus. Tā kā no tiem ir atkarīga kuģošanas drošība ostās, ES finansējuma pieejamība un izmantošana ir likumsakarīga izvēle.
<p style="text-align: center;">Gaisa transports</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Valsts atrodas pie Eiropas Austrumu, ārējās robežas. Tādējādi attāluma dēļ Rietumeiropas sasniedzamībā joprojām būtiska nozīme ir un būs aviācijas transportam. ▽ Latvija un Lidosta “Rīga” ir lielākais gaisa satiksmes mezgls Baltijas valstīs, nodrošinot visvairāk pārvadāto pasažieru un kravu tonnas, tādēļ ieguldījumi Lidostas attīstībā ir pamatoti: <ul style="list-style-type: none"> ○ pēc Eurostat datiem par 2023. gada 1. ceturksni, pārvadātie pasažieri aviācijā Latvijā bija 1,26 milj.; Lietuvā 1,17 milj. un Igaunijā – 0,62 milj.;²⁹ ○ lidostu griezumā lidostā “Rīga” 2023. gada 1. ceturksnī, pārvadātie pasažieri bija 1,26 milj.; Viļņas lidostā – 0,82 milj. un Tallinas lidostā – 0,62 milj.;³⁰ ○ lidostu griezumā kravu un pasta pārvadājumos 2023. gada 1. ceturksnī lidostā “Rīga” pārvadātas 3 676,1 tonnas kravu;

²⁸Modal split of air, sea and inland passenger transport (pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_MS_PSMOD/default/table?lang=en)

²⁹Air passenger transport by reporting country (pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOC/default/table?lang=en)

³⁰Air passenger transport by main airports in each reporting country (pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOA/settings_1/table?lang=en)

	Viļņas lidostā – 2454,7 tonnas un Tallinas lidostā – 1989,2 tonnas. ³¹
<p style="text-align: center;">Dati</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▼ Publiskajā pārvaldē ir decentralizēta autoceļu un transporta datu pārvaldība. ▼ Datus par autoceļiem un to izmaiņas uztur vairākas publiskās pārvaldes organizācijas (LVC, LĢIA, VZD u.c.). Nav skaidri definētas atbildības datu izmaiņu uzturēšanai un apziņošanai. ▼ Nav izveidota vienojoša publiskā pārvaldes organizācija ITS jomā, kuras mērķis būtu pārraudzīt un virzīt ITS ieviešanu visās transporta un saistītajās nozarēs, tai skaitā nodrošinot politiku saskaņotību un savstarpējo koordināciju starp iesaistītajām pusēm, ieskaitot ministrijas.

Vēsturiski Latvijas transporta sistēma ir veidojusies, lai apkalpotu lielu kravu plūsmu virzienā Austrumi – Rietumi, līdz ar to ieguldījumi 2014. – 2020. gadu plānošanas periodam bija daļēji plānoti, rēķinoties ar tobrīd esošajām kravu plūsmas attīstības tendencēm, kas neliecināja par būtiska kravu apjoma samazinājumu šajā virzienā pārskatāmā nākotnē. 2014. gadā transporta un uzglabāšanas nozares īpatsvars kopējā IKP veidoja 9,7%, salīdzinājumam 2022. gadā – vien 6,7% no IKP³² (pievienotā vērtība transporta un loģistikas nozarē šajā laika periodā ir augusi tikai par 18,7%, kamēr vidējais ekonomikas pieaugums faktiskajās cenās ir bijis 65,5%; tādējādi, nozares nozīme kopējā ekonomikas struktūrā šajā laika posmā ir mazinājusies un to lielā mērā ir veicinājis pa dzelzceļu pārvadāto kravu kritums 62,6% apmērā). Ņemot vērā kravu plūsmas ilgtermiņa prognozes, Latvijai ir nepieciešama lielāka sasaiste ar Eiropas transporta tīkliem un infrastruktūras sakārtošanu atbilstoši Eiropas standartiem.




Apstākļi, kas nav īpaši tikai Latvijai, bet pamato ieguldījumus, ir nepieciešamība sekmēt drošību dažādos transporta modalitātes kanālos, kā arī nepieciešamība virzīties uz Eiropas zaļo kursu.

³¹ Freight and mail air transport between main airports in each reporting country and partner reporting countries (pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_GOOAC/default/table?lang=en)

³² CSP, Atsauces kods - IKP060 Bruto pievienotās vērtības sadalījums pa darbības veidiem (NACE 2.red.)










Kādi ir SAM ieguldījumus veicinošie faktori?

Tabula Nr. 10. 6. PV SAM ieguldījumus veicinošie faktori

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
SAM nosaukums (īsi)	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
Administratīvie³³	Apstiprinātie projektu grozījumu stājas spēkā, nevis ar grozījumu apstiprināšanas brīdi, bet ar grozījumu iesniegšanas brīdi	Uzlabota projektu kvalitāte, īstenošanas uzraudzības process; caurskatāmība; sadarbība ar IUB, CFLA	Cieša sadarbība ar nozares ministriju gan plānošanas, gan likumdošanas stadijā	Pašvaldības iesaistīšanās. Projekta plānošana, iesniegšana, vērtēšana, realizācija skaidri, saprotama, veikta saprātīgos termiņos	Labā sadarbība ar CFLA	Labā sadarbība ar CFLA	Laicīga plānošana un pieredzējusi projekta komanda	Noslēgti līgumi, kas dod iespējas uzlabot infrastruktūru	Labā sadarbība ar CFLA
Politiskie³⁴	Sekmīga sadarbība ar SM; politiskais atbalsts izmaiņām, problemātisko jautājumu risināšanai	Sekmīga sadarbība ar SM; politiskais atbalsts izmaiņām, problemātisko jautājumu risināšanai	Sekmīga sadarbība ar SM; politiskais atbalsts izmaiņām, problemātisko jautājumu risināšanai	Deputātu atbalsts visu projekta izdevumu segšanai; politiskais atbalsts ietekmēja procesu pozitīvā virzienā	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Ievēroti ES politiskie mērķi	Nav identificēti

³³ Piem., projekta plānošana, ieviešanas process, zemes piederības jautājumi un saskaņojumi, projekta iesniegšana, projekta vērtēšanas process, iepirkumu process, maksājuma pieprasījumi, dokumentu aprīte, projekta uzraudzība un pēcuzraudzība u.c.










³⁴ Piem., politiskie mērķi, finansējuma sadale / pārdale, politiskais atbalsts ieviešanā u.c.

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
Normatīvais regulējums ³⁵	Nav identificēti	Skaidri projekta ieviešanas nosacījumi; atlases kritēriji raiti saskaņoti; MK noteikumu grozījumi vērsti uz jomas attīstību	MK not. un to grozījumi vērsti uz jomas attīstību	Skaidrs, saprotams regulējums; MK noteikumi netika grozīti un nebija izmaiņas	Nav identificēti	Nav identificēti	MK noteikumi netika grozīti un izmaiņas nebija.	Saprotami atlases kritēriji	Nav identificēti
Covid-19	Attālinātā darba iespējas ir veicinājušas efektīvāku darba organizāciju operatīvā līmenī	Attālinātā darba organizācija	Nav identificēti	Projekti īstenoti pirms vai pēc Covid – 19 ierobežojumiem	Nav identificēti	Attālinātā darba iespējas ir veicinājušas efektīvāku darba organizāciju operatīvā līmenī; IT speciālistu darbs netika ietekmēts	Nav identificēti	Jaunas darba formas, digitalizācija	Nav identificēti
Krievijas agresija Ukrainā	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti
Citi ģeopolitiskie notikumi un makroekonomiskās tendences ³⁶	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti
Finansējuma pieejamība ³⁷	Finansējuma saņēmēju finanšu kapacitāte ir ļāvusi piesaistīt	Nav identificēti	Valsts Kases aizņēmumu un Valsts budžeta dotācijas pieejamība visā	Iespēja aizņemties, kā rezultātā projektā izmaksu pieaugumu	Prognozējams un stabils līdzfinansējums no valsts budžeta	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Prognozējams un stabils līdzfinansējums no valsts budžeta

³⁵ Piem., projektu atlases kritēriji, izmaksu attiecināmība u.c.; izmaiņas MK noteikumos u.c.

³⁶ Piem., eksporta – importa tirgu izmaiņas, izmaiņas starpvalstu pārvadājumos, izmaiņas starptautiskajās loģistikas ķēdēs, inflācija, procentu likmju izmaiņas u.c.

³⁷ Piem., finansējuma saņēmēja finansiālais stāvoklis, ārējā līdzfinansējuma pieejamība (neskaitot ES fondu finansējumu), spēja aizņemties u.c.

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	kopējo nepieciešamo finansējumu projektu ieviešanai		Projektu īstenošanā	varēja kompensēt un projektu noslēgt					
Citi	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti

Vērtējot tabulā Nr.10 minēto, secināms, ka finansējuma saņēmēju aptaujā identificētie ieguldījumus veicinošie faktori ir bijuši būtiski sekmīgai līdzšinējo projektu īstenošanai, tāpēc līdzvērtīgi tie būtu jānodrošina arī turpmākajos fondu plānošanas periodos. No administratīvajiem faktoriem kā īpaši nozīmīga ir uzsvērtā laba sadarbība ar finansējuma administrēšanas iestādēm, nozares institūcijām un pašvaldībām. Svarīga ir bijusi arī paredzamība, savlaicīga plānošana un pieredzējusi projektu vadības komanda.










Kā nozīmīgs veicinošs faktors ir minēta sadarbība ar nozares ministriju (SM), politiskais atbalsts un atbilstība Eiropas politiskajiem mērķiem. Finansējuma saņēmēji pozitīvi novērtē, ka normatīvais regulējums ir labi izprotams, ar skaidriem projektu ieviešanas nosacījumiem un atlases kritērijiem, pamatā nemainīgs (ja arī ir ticis mainīts, tad kopumā par labu jomas attīstībai). Savukārt, sasniedzamos rādītājus (iznākuma un rezultāta) projektos (piemēram, attiecībā uz ostām) būtu nepieciešams noteikt vai nu vienojošākus, t.i. attiecināmus uz visām lielajām ostām kopumā, vai tieši pretēji – izdalīt specifiski katrai ostai.










Covid-19 pandēmija nav bijis ieguldījumus veicinošs faktors, vienlaikus tas atsevišķiem finansējuma saņēmējiem ir ļāvis apgūt jaunas darba formas – rast efektīvākus problēmu risinājumus projektu īstenošanā, t.sk. rodot iespējas tos risināt tiešsaistes platformās.










Kā būtisks ieguldījumus veicinošs faktors ir bijusi pareiza finanšu plānošana, prognozējamība un finanšu nodrošinājums. Plānotie finansējuma apmēri bija reālistiski, t.i. projekta saņēmēju finanšu kapacitāte kopumā bija atbilstoša projektu realizācijas nodrošināšanai. Vairāku projektu virzību sekmēja arī papildu līdzfinansējuma pieejamība – iespēja aizņemties finansējumu nepieciešamības gadījumā.

Kādi ir SAM ieguldījumus kavējošie faktori ?

Tabula Nr. 11. 6. PV SAM ieguldījumus kavējošie faktori

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
Nosaukums (īsi)	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
Administratīvie	Neuzsākot projektu plānošanu perioda sākumā, ir apgrūtināta projektu īstenošana līdz 2023.gada 31.decembrim	Nav identificēti	Zemju atsavināšana un īpašumtiesību nostiprināšana un neplānoti ilgstošie iepirkuma procesi aizkavē projekta virzību	Finansējums piešķirts krietni pirms projektu īstenošanas, izmaksas ir dubultojušas	Zemju atsavināšana un īpašumtiesību nostiprināšana – tās dēļ kavējas maksājumu pieprasījumu apstiprināšana	Neuzsākot projekta plānošanu perioda sākumā, ir apgrūtināta projekta īstenošana līdz 2023.gada 31.decembrim	Kopumā projektu administrēšanas procesi varētu noritēt vēl ātrāk	Ilgstoša projektu apstiprināšana. Maksājumu pieprasījumu izskatīšana, pārbaudes resursu ietilpīgas un birokrātiskas	Zemju atsavināšanas un īpašumtiesību nostiprināšana – tās dēļ kavējas maksājumu pieprasījumu apstiprināšana
Politiskie	Nav identificēti	Nav identificēti	Politisko lēmumu ietekme projektu realizācijās procesos	Nav identificēti	Nav identificēti	Nav identificēti	FS ieskatā, nebija jūtams politiskais atbalsts	FS ieskatā, politiskā atbalsta trūkums	Nav identificēti
Normatīvais regulējums	Izmaksu attiecināmības ierobežojumi negatīvi ietekmē projektu realizāciju	Nav identificēti	Izmaksu attiecināmības pierādīšana un attiecināmā finansējuma nepietiekamība – veido būtisku neattiecināmu izmaksu īpatsvaru	MK noteikumos paredzēto izmaksu ierobežojumu (10%) dēļ nebija iespējams attiecināt daļu izmaksu	Normatīvo aktu nianse ir grūti uztveramas. Ne vienmēr ir skaidrība par izmaksu attiecināmību un ierobežojumiem	Nav identificēti	Nav identificēti	Izmaksu attiecināmības pierādīšana – interpretējama, nesaprotama; Izmaiņas MK not. – lēnas	Normatīvo aktu regulējums ar katru ES fondu plānošanas periodu kļūst arvien sarežģītāks un birokrātiskāks

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
Covid-19	Piegāžu ķēžu pārrāvumi būvmateriālu piegādēm, izmaksu pieaugums	Ierobežojumu ietekme, pasažieru apgrozības kritums – finanšu riski uzņēmumam, projektu “iesaldēšana”	Pagarināta projekta realizācija	Nav identificēti	Būtiski neietekmēja, tā kā būvdarbi notika ārpus telpām	Būtiski neietekmēja	Būtiska ietekme nebija, taču sekas attiecībā uz būvmateriālu piegādēm bija novērojamas	Traucēta infrastruktūras būvdarbu realizācija	Būtiski neietekmēja, tā kā būvdarbi notika ārpus telpām
Krievijas agresija Ukrainā	Loģistikas piegāžu ķēžu izmaiņas, izmaksu pieaugums, kravu apgrozījuma samazinājums	Loģistikas piegāžu ķēžu izmaiņas	Pārskatītas izmaksas un pagarināta projekta realizācija	Nav identificēti	Ietekmēja projektu realizācijai nepieciešamo finansējumu (materiālu cenu straujš pieaugums); viens līgums tika pārtraukts un iepirkts atkārtoti, kā arī divos līgumos tika veikta cenu indeksācija	Loģistikas piegāžu ķēžu izmaiņas (IT aprīkojuma pieejamība)	FS ieskatā, ietekmēja preču piegādes termiņus, piegādātāju maiņa notika, kā arī ietekme uz sadārdzinājumu/cenām	Līgumu pārskatīšana – termiņu kavējumi; Materiālu nepieejamība; sankciju piemērošana; loģistikas piegāžu ķēžu izmaiņas	Pieauga materiālu cenas. Vairākos projektos tika veikta cenu indeksācija. Materiālu piegāžu kavēšanos un Loģistikas ķēžu maiņu dēļ tika negatīvi ietekmēti projektu termiņi
Citi ģeopolitiskie notikumi un makroekonomiskās tendences	Augsta inflācija, būvmateriālu pieejamība, kopš 2022.gada – arī kredītprocentu likmju kāpums	Augsta inflācija; būvmateriālu pieejamība	Nav identificēti	Nav identificēti		Nav identificēti	Saistībā ar būvmateriālu piegādēm notika dažādu loģistikas ķēžu maiņa	Augsta inflācija; robežu slēgšana, izmaiņas starptautiskajos pārvadājumos	
Finansējuma pieejamība	Finansējuma pieejamības jomā nozīmīgākais	Neskaidrības par tālāko tirgus attīstību, orientācija uz	Projektu sadārdzinājumi, palielina neattiecināmo	Projektu sadārdzinājuma jautājumu risināšana tika	Nav identificēti	Nav identificēti	Spēja aizņemties šajā plānošanas periodā nebija ļoti viegla.	LDz finansiālās stabilitātes pasliktināšanās	Nav identificēti

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	risks ir ienākumu nodrošināšana kredītsaistību, tekošo izmaksu un jaunu investīciju segšanai risks, jo kravu apgrozījuma kritums būtiski ietekmē ostas ienākumu bāzi	darbības izmaksu segšanu, ne ieguldījumiem	izmaksu īpatsvaru	atstāta īstenotāju atbildībā					
Citi	Nav identificēti	Nav identificēti	Būvprojektu kvalitāte, kas balstās gan uz trešo pušu (novecojušas) informācijas (piemēram, zemes uzmērījumu), gan izmaksām, gan izmaiņu būvprojektā skaitu; atsevišķu biedrību neapmierinātība ar esošajiem atsevišķu projekta tehniskajiem risinājumiem	Iedzīvotāju neapmierinātība ar izmaiņām esošajā situācijā ar projekta tehniskajiem risinājumiem	Ieviešot daudz projektus vienlaicīgi, nozarē atsevišķos brīžos bija novērojama atbilstoša būvuzraugu vai atbildīgo būvdarbu vadītāju kapacitātes trūkums	Nav identificēti	Būvniecības nozares kapacitāte šajā periodā bija diezgan liela, t. sk. uz projektēšanas darbiem, kas saskaņā ar finansējuma saņēmēja novērtējumu atstāja ietekmi uz cenām (tās palielinājās, jo kvalitatīva konkurence būvnieku un projektētāju starpā nav pietiekama)	Būvprojektu ilgstošs saskaņošanas process (inženiertehnisko sistēmu turētāju prasības, TN prasības) un trešo pušu prasības (piemēram, biedrību prasības)	Projektētāju kļūdas būvprojektos, kā arī nepietiekams nodarbināto skaits būvuzraudzībā dažkārt kavēja projektu savlaicīgu uzsākšanu

No būtiskākajiem kavējošiem administratīvajiem faktoriem (skat. tabulu Nr.11) atzīmējama zemju atsavināšana un īpašumtiesību nostiprināšana, kas ievērojami aizkavē projektu īstenošanu un maksājumu pieprasījumu apstiprināšanu. Uzlabojamas būtu izmaksu attiecināmības pierādīšanas un attiecināmā finansējuma nepietiekamības identificēšanas procedūras. Izteikti laikietilpīga un sarežģīta ir infrastruktūras projektu saskaņošana, t.sk. ar inženiertehnisko komunikāciju turētājiem/pārvaldītājiem, un iedzīvotājiem, kuru vidū valdīja neapmierinātība ar izvēlētajiem risinājumiem. Infrastruktūras projektus negatīvi ietekmēja arī kļūdas būvprojektos. Covid-19 ietekmēja infrastruktūras projektu ieviešanu, radot aizkavējumus būvmateriālu piegādēs, paaugstinot izmaksas, tāpat arī atstājot būtisku ietekmi uz pasažieru apgrozību, kas attiecīgi samazināja ieņēmumus. Arī karš Ukrainā un ģeopolitiskie, globālie makroekonomiskie notikumi ietekmēja projektu ieviešanu, radot loģistikas ķēžu pārrāvumus, mazinot materiālu pieejamību, radot inflāciju (sadārdzinājumu). FS trūka metodisku risinājumu, politisku uzstādījumu, kā risināt būtisko sadārdzinājumu. Plašāku informāciju par veicinošo un kavējošo faktoru ietekmi SAM griezumā skatīt pielikumā.

Noslēguma secinājumi

- ▽ Plānotie SAM mērķi kopumā ir izpildīti; plānotie rezultāti ir / tiks pilnībā sasniegti visos SAM, izņemot dzelzceļa infrastruktūras projektus (SAM 6.2.1.).
- ▽ Precīzu ieguldījumu efektivitāti 6. PV un nacionālās politikas plānošanas un normatīvajos dokumentos noteikto mērķu sasniegšanā ne visos gadījumos ir iespējams novērtēt, jo mērķi nereti ir definēti vispārīgi un to sasniegšanu ietekmē dažādu faktoru kopums. Precīzāk 6. PV investīciju ietekmi var noteikt attiecībā uz SEG emisiju mazināšanu un labā/teicamā stāvoklī esošu autoceļu īpatsvaru.
- ▽ Investīciju faktiskā ietekme uz labuma guvējiem ir brauciena laika un dīkstāves samazinājums, ietaupītas degvielas izmaksas, ietaupītās cilvēkstundas, mazāki izdevumi transportlīdzekļu remontam uzlabotās ceļu kvalitātes dēļ, trokšņa un vibrāciju samazinājums, gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazinājums, transporta negadījumu samazinājums. Nozīmīgākā ir izmaksu ekonomija (56% no visa ieguvumu kvantificētā apmēra).
- ▽ Latvijas īpašie tirgus apstākļi / tradīcijas, kas pamato publisko investīciju ieguldījumus transporta sistēmā, ir: vēsturiski nelielās (iztrūkstošās) investīcijas autoceļu uzturēšanā, sasaiste starp austrumu – rietumu virziena tirgiem (kravām), relatīvi sliktāka sasaiste ar Eiropas transporta tīklu un transporta infrastruktūras neatbilstība Eiropas standartiem. Apstākļi, kas nav īpaši Latvijai, bet pamato ieguldījumus, ir nepieciešamība sekmēt transporta drošību, kā arī virzīties uz noteikto Eiropas zaļo kursu.
- ▽ Administratīvais slogs projektu īstenošanā kopumā vērtējams kā samērīgs, vienlaikus ir identificēti vairāki trūkumi, kurus, būtu nepieciešams novērst nākotnē. Nozīmīgākie faktori, kas negatīvi ietekmēja projektu tiešo realizāciju ir Covid-19 pandēmija un tās radītie ierobežojumi, kā arī karš Ukrainā, kā rezultātā sadārdzinājās būvniecības materiāli, tika apgrūtināta materiālu un darbaspēka pieejamība, kā arī pieauga energoresursu cenas. Ģeopolitiskā situācija 2022. gadā atstāja fundamentālas sekas uz transporta nozares ilgtermiņa attīstību, pieprasot pārskatīt / aktualizēt nozares mērķus.

SAM ieguldījumu lietderība un rentabilitāte





Šajā Izvērtējuma tematiskajā blokā ietvertas atbildes uz jautājumiem:

- ▽ Kādi ir ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem – ERR, BCR, ENPV?
- ▽ Vai izpildās projektu gatavošanas laikā IIA izvirzītie pieņēmumi? Vai un kas ir mainījies, kā izmaiņas var mainīt projektu ekonomisko efektivitāti?

*Ar terminu “Lietderība” tiek saprasts tas, cik labi tiek mobilizēti resursi mērķu sasniegšanai (ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem). Un rentabilitāte tiek skatīta kā viens no lietderības rādītājiem.

Kādi ir ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem?

Tabula Nr. 12. 6. PV SAM ieguldījumi pret faktiskajiem rezultātiem

Faktors SAM	Investīciju izmaksas, milj. EUR (KPVIS)	Diskontētie ekonomiskie ieguvumi, milj. EUR			Projektu ENPV, milj. EUR			Projektu ERR, %		Projektu BCR	
		SAM kopā	Max. vērtība	Min. vērtība	SAM kopā	Max. vērtība	Min. vērtība	Max. vērtība	Min. vērtība	Max. vērtība	Min. vērtība
6.1.1. 	134,6	179,3	50,2	11,4	32,9	31,0	1,9	31,5	5,8	5,8	1,1
6.1.2. 	24,8	28,6	25,1	3,5	5,3	4,3	1,0	15	1,2	8,1	1,4
6.1.3. 	195,4	554,8 ³⁸	322,7	32,2	408,8	265,7	11,3	31,9	11,5	5,5	1,9
6.1.4. 	72,7	93,9	19,4	5,4	36,4	7,3	0,37	19,1	5,4	3	1,1






³⁸ Saskaņā ar projektu IIA, nediskontēto ekonomisko ieguvumu kopsumma veido 554,8 milj. EUR apmērā un ENPV 408,8 milj. EUR. Projektam:

- “Salu tilta kompleksa izbūve, pārbūve un atjaunošana” pēc 1. un 2. kārtas īstenošanas 115,5 milj. EUR apmērā un ENPV 90,3 milj. EUR;

- “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” ar apakšprojektu: “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga – Skulte” ar pievedceļiem 1.kārta” “nav precīzi nosakāms”, saistībā ar pieminētā projekta 2.kārtas izbūves atcelšanu (ekonomiskie ieguvumi IIA ietvaros tika aprēķināti pie nosacījuma, ka ir īstenota Projekta 1. un 2. kārtā, kas veido 84,4 milj. EUR un ENPV 41,5 milj. EUR. Vienlaicīgi, RVP Ārtelpas un mobilitātes departamentam īstenojot ārpus 6. PV budžeta plānoto Projektu “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” līdz 2026.gada beigām, kas nodrošinās maršruta pieslēguma ostai pabeigšanu, saskaņā ar tā sagatavoto IIA (kas ietver arī Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga – Skulte” ar pievedceļiem 1.kārta projekta izmaksas un ekonomiskos ieguvumus) sagaidāmā diskontēto ekonomisko ieguvumu kopsumma veidos 133,8 milj. EUR un ENPV 44,3 milj. EUR;

- “Austrumu maģistrāle posmā “Ieriķu iela – Vietalvas iela” 1. un 2. kārtā” 322,7 milj. EUR un ENPV 265,7 milj. EUR;

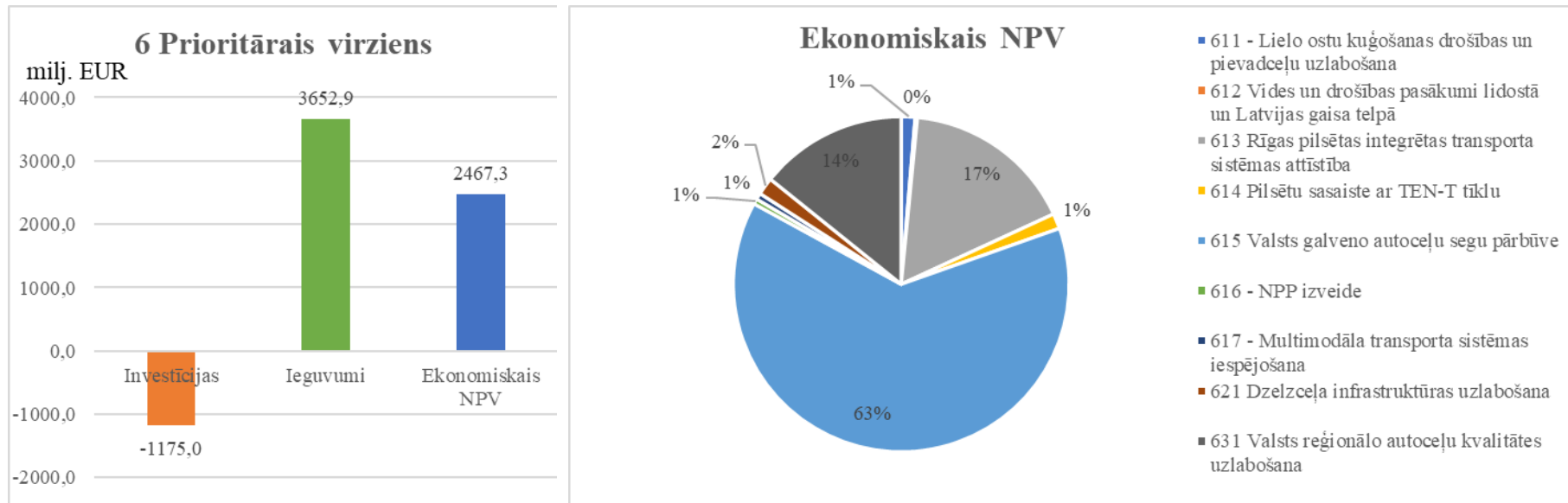
- “Satiksmes pārvads pāri dzelzceļiem pie Brasas stacijas” – 32,2 milj. EUR un ENPV 11,3 milj. EUR.

Faktors SAM	Investīciju izmaksas, milj. EUR (KPVIS)	Diskontētie ekonomiskie ieguvumi, milj. EUR			Projektu ENPV, milj. EUR			Projektu ERR, %		Projektu BCR	
		SAM kopā	Max. vērtība	Min. vērtība	SAM kopā	Max. vērtība	Min. vērtība	Max. vērtība	Min. vērtība	Max. vērtība	Min. vērtība
6.1.5. 	305,4	1 861,6	362,9	7,5	1563,7	324,4	3,7	116,8	9,0	20,5	1,5
6.1.6. 	5,9	21,4			12,8			39,0		2,5	
6.1.7. 	29,2	36,1			15			9,6		1,7	
6.2.1.* 	136,8	269,6	141,6	25,5	41,6	26,4	4,6	7,2	6,6	1,2	1,1
6.3.1. 	270,2	607,6	62,0	3,3	350,8	51,2	-3,6	49,5	1,33	9,81	0,64
Kopā	1 175,0	3652,9	n/a	n/a	2467,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

*Neskaitot projektu "Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos", kurš tiks pārtraukts

Vērtējot visu SAM projektu sociāli-ekonomiskās atdeves rādītājus, ir secināms, ka katra ieguldītā EUR atdeve atkarībā no projekta ir vērtējama amplitūdā no 1,1 līdz pat 20,5 EUR. Saskaņā ar tabulas Nr.12 otro kolonnu kopējās investīcijas 6. PV ir 1,2 miljardi EUR (dati uz 8.11.2023), vienlaikus šo investīciju radītie diskontētie sociāli-ekonomiskie ieguvumi ir trīs reizes lielāki (3,6 miljardi EUR).

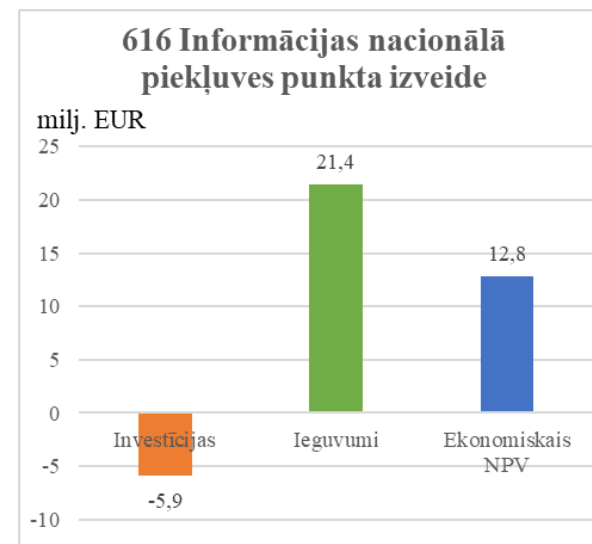
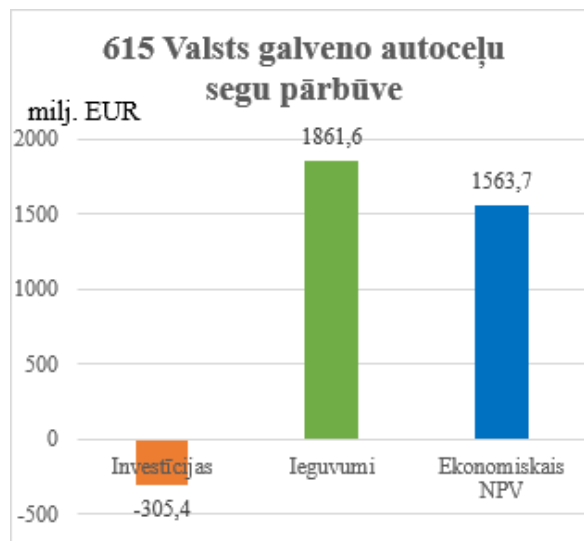
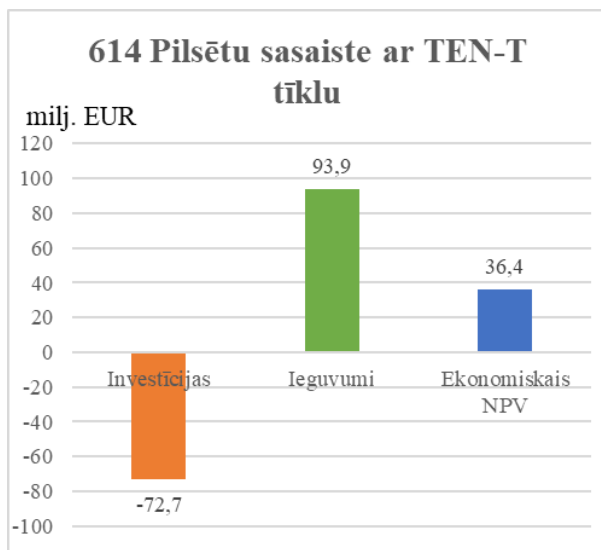
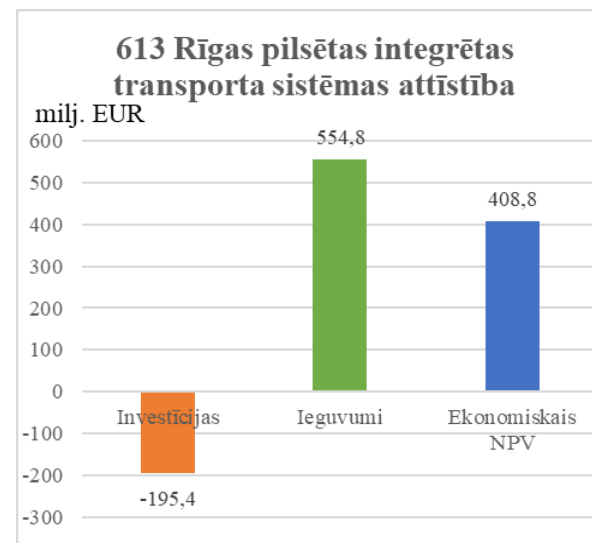
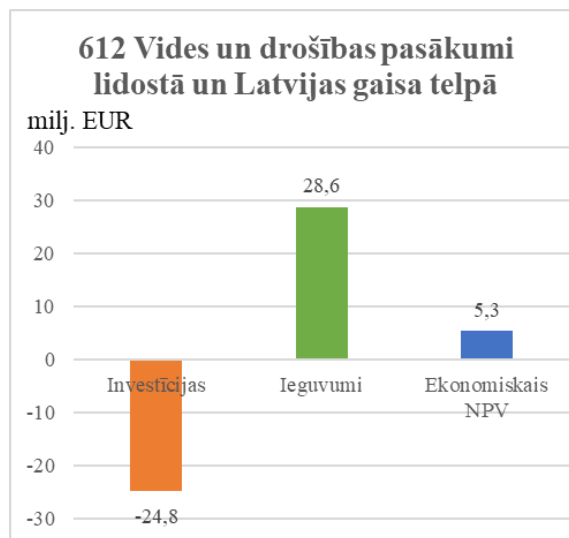
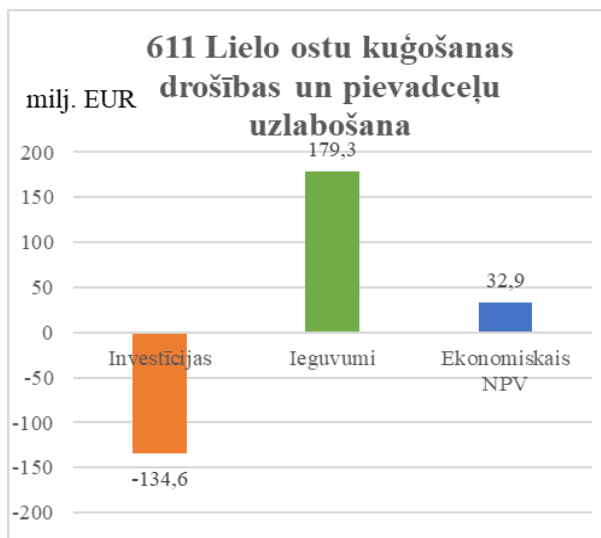
Attēls Nr. 7. 6. PV investīcijas, ieguvumi un ekonomiskais NPV (kopā un SAM griezumā)

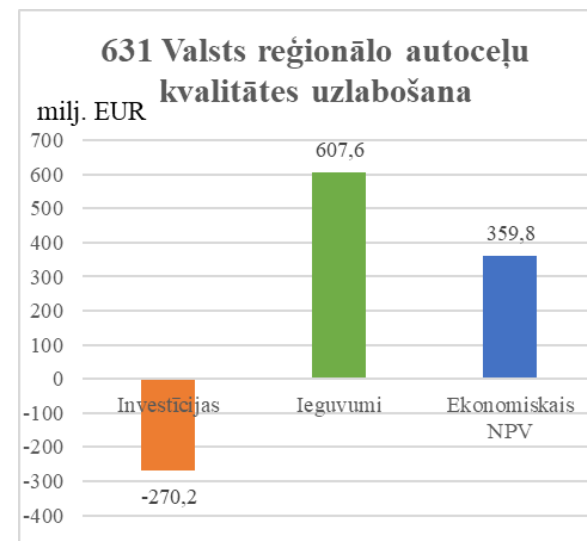
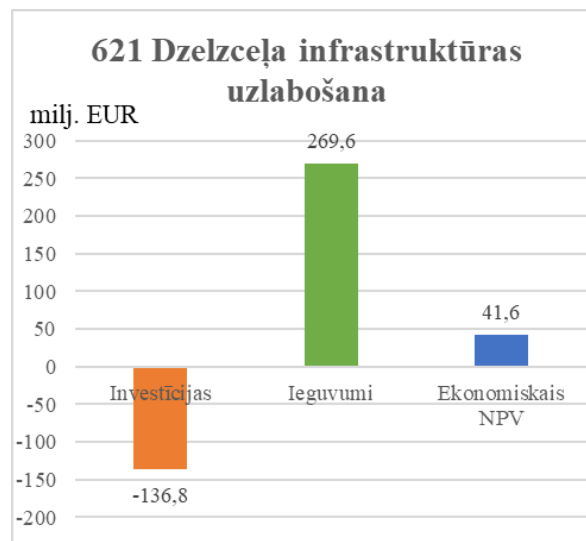
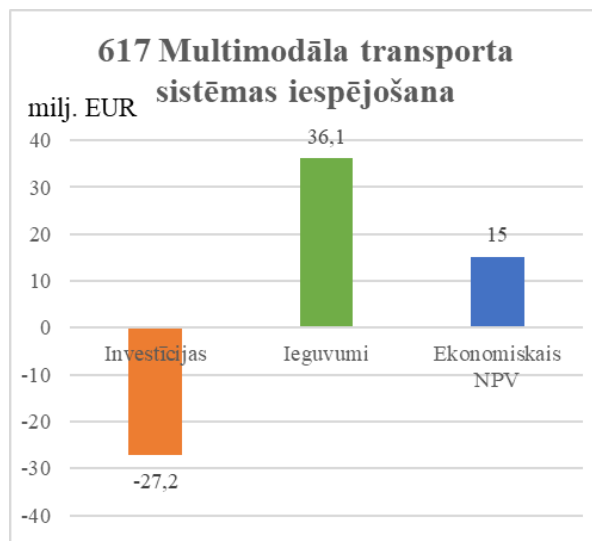


Projektu ENPV (sociāli-ekonomiskā projekta neto tagadnes vērtība (sestā līdz astotā kolonna tabulā Nr.12) norāda sociāli-ekonomisko ieguvumu pār kopējām ekonomiskajām izmaksām.

Saskaņā ar tabulā Nr.12 norādītajiem rezultātiem redzams, ka uz projektu apstiprināšanas brīdi gandrīz visu SAM projektu ekonomiskā lietderība sabiedrībai kopumā ir tikusi pierādīta. Izņēmums ir bijuši SAM 6.3.1. projekti VRA P32 “Augšlīgatne – Skrīveri” posms no km 0,006 līdz km 13,96, posms no km 61,265 līdz km 71,271, un posms no km 47,20 līdz km 60,29, kur projektu prognozētie sociāli-ekonomiskās atdeves rādītāji (laika un brauciena, CSNg un SEG emisiju samazinājums) ir bijuši zemāki nekā to vēlamie lielumi, lai būtu iespējams droši apgalvot, ka projekts ir sabiedrībai nepieciešams un izdevīgs. Šie projekti ir tikuši apstiprināti, papildus ņemot vērā kvalitatīva rakstura apsvērumus par pakalpojuma pieejamības nodrošināšanu reģionā ar zemāku iedzīvotāju blīvumu. Uzreiz gan jāatzīmē, ka GVDI šajos VRA P32 autoceļa posmos pēc projekta fāzē ir būtiski pieaugusi (visdrīzāk, ka satiksmes dalībnieki, ņemot vērā VRA P32 uzlabojumus, ir pārplānojuši savus reģionālos maršrūtus), padarot tos ekonomiski pamatotus arī scenārijā, ja tiek pielietota tradicionālā autoceļu ekonomiskās novērtēšanas analīze.

Attēls Nr. 8. 6. PV ekonomiskie rādītāji SAM griezumā





Vai izpildās projektu izvirzītie pieņēmumi?

Vērtējot projektu IIA ekonomiskos aprēķinus un to, kā tos ietekmējuši dažādi ārējie faktori, secināms, ka daļā gadījumu nav iespējams izvērtēt situāciju pēc fakta, jo projekti vēl tiek īstenoti un / vai to ietekme sagaidāma pēc zināma laika, un / vai IIA pēc projekta nav aktualizētas. Vienlaikus šī izvērtējuma ietvaros tika vērtēti galvenie pieņēmumi (piemēram, plūsmas, apgrozījums u.c.) un kā tie varētu ietekmēt projektu lietderību un rentabilitāti.

Veicot šādu izvērtējumu, secināms, ka karš Ukrainā un Covid-19 ir ārējie faktori, kas būtu iestājušies neatkarīgi no tā vai 6. PV SAM būtu realizēti vai nebūtu. Tie radīja jaunus apstākļus, kuri ietekmē projektus un prasa investīciju pārplānošanu. Inflācija, ko radījuši minētie faktori, lai arī ir sadārdzinājusi projektu investīciju izmaksas, vienlaikus ir arī veicinājusi sociāli-ekonomiskos ieguvumus – piemēram, līdz ar inflāciju augusi laika (cilvēkstundas) vērtība, augusi degvielas cena (pieaugusi ietaupījumu vērtība) u.tml. Tādējādi joprojām projektu ekonomiskie ieguvumi, visdrīzāk, saglabājas pozitīvi.

Turpinājumā sniegti secinājumi par ieguldījumu lietderību un rentabilitāti katra SAM griezumā.

- ▼ **6.1.1. SAM** – kā tika akcentēts iepriekš, Liepājas osta orientējas galvenokārt uz vietējo kravu apstrādi, savukārt Rīgas un Ventspils ostu kravu apgrozījumā jau vēsturiski lielu īpatsvaru veido tranzīta kravas. Kopš projekta iesnieguma dokumentācijas (t.sk. IIA) sākotnējās izstrādes līdz šī izvērtējuma sagatavošanas brīdim kravu plūsmu izmaiņas ietekmēja ģeopolitiskā situācija – 2014. un 2022. gada notikumi Ukrainā ar tiem sekojošajām ekonomiskajām sankcijām pret Krieviju.

SAM projekti, kas paredz kuģošanas drošības uzlabošanu ostās (Liepājas un Ventspils ostas projekti), jau sākotnēji nav tieši orientēti uz kravu apgrozījuma kāpināšanu vai saglabāšanu, t.i. projektu ekonomiskais ieguvums ir sagaidāms tāds pats, kā projekta iesnieguma dokumentācijā, jo ietekme ir saistīta ar kuģošanas drošības un sauszemes kravu kustības apstākļu uzlabošanu, kas tiešā veidā nav saistīta ar kravu pārvadājumu nozarē valdošo situāciju. Veiktie ieguldījumi primāri nodrošina atjaunotās infrastruktūras kvalitatīva dzīves cikla palielināšanu. Savukārt, RBP projekta ietekmes pārvērtēšana objektīvi būs aktuāla un iespējama tikai pēc šī projekta pabeigšanas un RVP finansētā projekta “Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu būvniecība” darbības uzsākšanas, t.i. pēc 2026. gada 1. janvāra.

- ▼ **6.1.2. SAM** – Lidostas “Rīga” gadījumā laikā no projekta iesnieguma dokumentācijas, t.sk. IIA, izstrādes līdz šī izvērtējuma sagatavošanas brīdim pasažieru plūsmas ir mainījušās, izmaiņas ietekmēja divi būtiski faktori – Covid-19 pandēmija un karš Ukrainā³⁹. Tomēr novērojamas atkopšanās tendences. 2022. gadā Lidostas “Rīga” apkalpoto pasažieru skaits sasniedza 5,4 miljonus (prognozēs bija paredzēti aptuveni 6,5 miljoni, līdz ar to, lai arī novērojama aviācijas nozares atkopšanās, apgrozība joprojām ir zemāka par prognozēto).

Validējot IIA aprēķinus, secināms, ka tajos ir lietoti Boeing 737 lidmašīnu izmaksu pieņēmumi, taču jāņem vērā, ka pašlaik nacionālā aviokompānija “AirBaltic” (tirgus daļa lidostā “Rīga” 2022. gadā – 50,9%) izmanto jaunās paaudzes Airbus A220 – 300 lidaparātus. Izmaksu līmenis un arī emisiju līmenis šiem lidaparātiem ir būtiski atšķirīgs – tie ir videi draudzīgāki, salīdzinot ar Boeing modeli. Jau 2018.gada datos redzams, ka CO₂ emisiju apjoms bija zemāks, nekā projektu plānojot.

Tāpat secināms, ka IIA nav nodalīti pašu gaisa kuģu flotes radītie emisiju / izmaksu ietaupījumi un emisiju / izmaksu ietaupījumi īsāka manevrēšanas ceļa (taxi-way) dēļ. Līdz ar to IIA rezultāti, iespējams, ir optimistiskāki par projekta ekonomiskajiem ieguvumiem realitātē. Kontekstā ar ārējiem faktoriem (Covid-19 un karš Ukrainā), sagaidāms, ka tas, iespējams, mazina projekta sociāli-ekonomisko atdevi (ERR un ENPV), tomēr arī situācijā bez projekta būtu sagaidāma ārējo faktoru ietekme. Vienlaikus secināms, ka kopumā un ilgtermiņā nebūtu sagaidāms, ka projekts zaudētu savu ekonomisko lietderību un pamatotību.

Ņemot vērā aviācijas attīstības tendences, globāli, ES līmenī un Latvijas līmenī, projekts ir vairāk vērst uz aviācijas ietekmes uz vidi mazināšanu, nevis būtiskiem vides / klimata mērķu sasniegumiem, t.i. projekts novērš tālāku emisiju pieaugumu / trokšņu pieaugumu, bet, tā kā aviācijas bizness ir augšupejošs, projekts relatīvā izteiksmē sniedz samazinājumu, absolūtā – palielinājumu, jo pieaugs gaisa kuģu skaits.

Attiecībā uz CAA īstenoto projektu “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide” secināms, ka realitātē atšķiras IIA veiktie pieņēmumi par atgadījumiem ar BGK – 2022. gadā un 2023. gadā rādītājs ir bijis augstāks par prognozēto. Šādas atšķirības ir skaidrojamas ar to, ka CAA rīcībā ir vairāk informācijas par šādiem lidojumiem projekta ietvaros iegādāto detektēšanas ierīču dēļ. Proporcioniāli nav pieaudzis oficiālo atgadījumu skaits. Lai arī CAA projekta sociāli-ekonomiskos ieguvumus ietekmē apkalpoto gaisa kuģu skaits, kas ārējo faktoru ietekmē ir samazinājies, nav indikāciju, ka izmaiņas negatīvi ilgtermiņā ietekmēs projekta sociālekonomiskos rādītājus.

- ▼ **6.1.3. SAM** – laikā no projekta iesnieguma dokumentācijas, t.sk. IIA, izstrādes līdz šī izvērtējuma sagatavošanas brīdim:

³⁹ Pasažieri no Krievijas, Ukrainas un Baltkrievijas pirms krīzēm 2019. gadā veidoja 1,25 miljoni pasažierus gadā jeb 16% no kopējā pasažieru skaita (pieejams: <https://jauns.lv/raksts/bizness/571364-lidosta-riga-cerigi-skatas-nakotne-un-tuvojas-pirmskovida-apjomam>)

- faktiski ietekme saistībā ar kara Ukrainā radīto izmaksu sadārdzināšanos ir skārusi tikai atsevišķus projektus, kuru īstenošana netika pabeigta līdz 2022. gada februāra beigām; kopumā secināms, ka projektu faktiskās izmaksas ir atbilstīgas KPVIS sistēmā iesniegtajiem PIV un IIA, un to aktualizācijām, izņemot “[...] Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga-Skulte” ar pievedceļiem 1.kārta” projektu, kuram ir nepieciešama IIA aktualizācija, lai būtu iespējams korekti noteikt tā ietekmi uz projektu efektivitātes raksturojošiem lielumiem;
- faktiskās GVDI izmaiņas pret IIA plānotajām līdz 2023.gada beigām ir bijušas nebūtiskas. Ieguldījumu ietvaros Projektu galvenā ietekme ir veicināt satiksmes dalībnieku (galvenokārt kravas transporta) paradumu maiņu, izmantot jaunus braucienu maršrutus, tādā veidā atslogojot pilsētas centru – no 2024. gada tranzīta satiksmi organizējot pa salīdzinoši nepārtrauktiem maģistrālo ielu maršrutiem, līdz ar to šī izvērtējuma sagatavošanas laikā faktiski nav iespējams pārliecināties par plānotās satiksmes plūsmas izmaiņu prognozi.

Projektu IIA jūtīguma analīze rāda, ka projektu efektivitāti raksturojošie lielumi arī pie pesimistiskiem scenārijiem, koriģējot iespējamās investīciju un ikdienas uzturēšanas, satiksmes dalībnieku laika, CSNg izmaksas un SEG emisiju sociāli-ekonomisko vērtību, balstoties uz apsvērumiem, kuri ir definēti pielikumā Nr. 5, joprojām ir pārliecinoši pozitīvi un kopumā apliecina projektu izdevīgumu sabiedrībai.

- ▼ **6.1.4. SAM** – projektu gatavošanas laikā IIA izvirzītos pieņēmumus izvērtējuma ietvaros tiešā veidā nav iespējams pārbaudīt, jo tie pamatā ir balstīti uz transportlīdzekļu satiksmes intensitātes mērījumiem pilsētu teritorijā, kas ir attiecīgās pašvaldības atbildība. Pēc pieprasījuma ir pieejama arī attiecīgā SAM MK noteikumos noteiktā monitorējamā informācija par projekta ietekmi uz transporta plūsmas aizkavējuma samazinājumu (minūtes) ielās, kuras paredzēts atslogot, izbūvējot alternatīvos maršrutus, pirms un pēc ieguldījumu veikšanas, kā arī informācija par projekta ietekmi uz vidējo satiksmes intensitātes samazinājumu kravas transportam (automašīnu skaits/diennaktī) uz ielām, kuras tiek atslogotas, izbūvējot alternatīvos maršrutus, pirms un pēc ieguldījumu veikšanas. Kopumā projektos minētajos rādītājos konstatētas pozitīvas izmaiņas, tomēr šī informācija ir ļoti atšķirīga pēc formāta un kvalitātes, un nav savstarpēji salīdzināma. Satiksmes intensitātes dati ar pārbūvētajām ielām saistītajos VGA posmos norāda, ka kravas auto intensitāte pārsvarā ir bijusi mazāka nekā iepriekšējos gados, kas, iespējams, būtu skaidrojams ar Covid-19 un kara Ukrainā ietekmi uz starptautiskām kravu plūsmām.
- ▼ **6.1.5. SAM** – Izvērtējuma ietvaros ir veikta visu 6.1.5. SAM projektu IIA vienkāršota aktualizācija, ņemot vērā:
 - faktiskās GVDI izmaiņas uz VGA posmiem, kuri ir tikuši pārbūvēti (GVDI lielākoties ir zemāka nekā sākotnēji ir ticis prognozēts IIA ietvaros);
 - koriģējot iespējamās satiksmes dalībnieku laika, CSNg un SEG ieguvumus, balstoties uz izvēršiem apsvērumiem, kuri ir definēti Izvērtējuma pielikumā Nr. 7.

Aktualizētie rezultāti rāda, ka projektu efektivitāti raksturojošie lielumi vidēji ir par 14% līdz 28% zemāki nekā sākotnēji ir ticis vērtēts, taču vienlaikus projektu rezultāti joprojām ir pārliecinoši pozitīvi un kopumā apliecina projektu izdevīgumu sabiedrībai. Jāuzsver, ka šie rezultāti ir situācijas fiksēšana tikai uz Izvērtējuma sagatavošanas brīdi. Projektu ietekme izpaužas ilgtermiņā un faktisko precīzo ietekmi ir iespējams noteikt tikai projekta dzīves cikla beigās atkarībā no virknes mainīgo faktoru (galvenie no tiem – GVDI un CSNg izmaiņas), sagaidāmā sociāli-ekonomiskā ietekme var būt gan augstāka, gan zemāka nekā sākotnēji vai šajā Izvērtējumā ir ticis novērtēts.

- ▼ **6.1.6. SAM** – Izvērtējuma ietvaros nav konstatēti faktori, kas varētu liecināt par sagaidāmo projekta nākotnes sociāli-ekonomisko ieguvumu neatbilstību prognozēm, kas ir iekļautas IIA (projekta pabeigšana plānota līdz 2023. gada beigām). Turklāt ir konstatēts, ka atbilstoši IIA

pieņēmumiem, aprēķinos sociāli-ekonomisko ieguvumu noteikšanai atsevišķos parametros ir izmantoti tikai 20% no teorētiski pieļaujamās parametra vērtības. Tas norāda, ka iespējamie rezultāti ir tikuši novērtēti ļoti piesardzīgi.

- ▼ **6.1.7. SAM** – Izvērtējuma ietvaros nav konstatēti faktori, kas varētu liecināt par sagaidāmo projekta nākotnes sociāli-ekonomisko ieguvumu neatbilstību prognozēm, kas ir iekļautas IIA (projekta pabeigšana plānota līdz 2023. gada beigām). Jāuzsver, ka daļa no ieguvumiem ir saistīta ar Rail Baltica komponentu pieejamību un funkcionalitāti. Šādi ieguvumi ir tikuši aplēsti, sākot ar 2027. gadu. Ja Rail Baltica komponentes Rīgas pilsētas Centra apkaimē netiek pabeigtas līdz 2027. gadam, arī SAM 6.1.7. projektu sagaidāmie ieguvumi nobīdīsies noteiktā laika periodā.
- ▼ **6.2.1. SAM** – Izvērtējuma ietvaros nav konstatēti faktori, kas varētu apšaubīt projektu sociāli-ekonomisko ieguvumu pamatotību. Lai arī preču, izejvielu un būvmateriālu investīciju izmaksas inflācijas rezultātā ir augušas, auguši ir arī sociāli-ekonomiskie ieguvumi, jo ir pieaugusi vienas laika vienības vērtība gan pasažieriem, gan komersantiem, kā arī augušas ir citas izmaksas, kuras tiek izmantotas sociāli-ekonomisko ieguvumu novērtēšanai.
- ▼ **6.3.1. SAM** – Izvērtējuma ietvaros ir veikta visu projektu vienkāršota IIA aktualizācija, balstoties uz identiskiem apsvērumiem kā SAM 6.1.5. projektiem. Orientējošās sociāli-ekonomisko ieguvumu izmaiņas atkarībā no projekta ir lēstas no negatīvām izmaiņām 46% apmērā līdz pozitīvām izmaiņām 99% apmērā. Neskatoties uz iespējamajiem mazākiem ieguvumiem, visi SAM 6.3.1. projekti (t.sk. trīs VRA P32 posmi, kuru sākotnēji aplēstā ekonomiskā efektivitāte bija zemāka nekā vēlamais sliekšnis) ir ekonomiski, pamatoti un to ieviešanas lietderība nav apšaubāma.

Noslēguma secinājumi

- ▼ 6. PV ieguldījumi pārlicinoši demonstrē realizēto projektu ekonomisko efektivitāti – katrs ieguldītais EUR sniedz vismaz divkārt lielāku ekonomisko atdevi.
- ▼ Uz projektu sagatavošanas brīdi faktiski visu projektu IIA demonstrē to, ka sociāli-ekonomiskie ieguvumi pārsniedz sociāli-ekonomiskās izmaksas un projekti ir lietderīgi sabiedrībai kopumā. 6. PV SAM kopējie novērtētā sociāli-ekonomisko ieguvumu diskontētā vērtība ir 3,6 miljardi EUR, bet visu SAM ekonomiskā neto tagadnes vērtība (NPV) ir 2,5 miljardu EUR.
- ▼ Projektu sagatavošanas laikā izvirzītie IIA pieņēmumi ne vienmēr ir izpildījušies. Būtiskākā ietekme uz tiem ir bijusi Covid-19 pandēmijai un tās radītajām sekām uz transporta plūsmām (zemākas pasažieru plūsmas un GVDI uz autoceļiem un ielām). Kravu plūsmu apstrādes infrastruktūrai (ostas, lidosta, dzelzceļš) lielāka ietekme ir bijusi ģeopolitiskajiem notikumiem, t.sk. karam Ukrainā. Šie ir notikumi, kurus nebija iespējams paredzēt un ieplānot projektu sagatavošanas procesā.
- ▼ Dažos SAM (piemēram, VGA un VRA projektos) jau ir iespējams pietiekami precīzi noteikt, kā dažādu faktoru izmaiņas pēc projekta fāzē ir ietekmējušas projektu ekonomisko efektivitāti, kamēr citos SAM vai nu objektīvu datu trūkuma dēļ (ostu, Rīgas pilsētas, TEN-T projekti), vai arī tādēļ, ka SAM vēl ir ieviešanā (informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide, multimodāla transporta sistēmas iespējošana) objektīva novērtējuma sagatavošana ir apgrūtināta. Jāņem arī vērā, ka daļas šo projektu sociāli-ekonomiskā ietekme

izpaušies ilgtermiņā un to kvalitatīvi būs iespējams novērtēt vien 5 līdz 10 gadu periodā. Savukārt visos dzelzceļa infrastruktūras projektos, izņemot vienu, valda augsta nenoteiktība saistībā ar projektu īstenošanu.

- ▽ Lidostas, VGA un VRA projektu ekonomiskā efektivitāte kopumā varētu būt nedaudz zemāka nekā sākotnēji ir plānots, tomēr kopumā visi projekti joprojām ir ekonomiski pamatoti un izdevīgi sabiedrībai. Jāuzsver, ka atsevišķu projektu sociāli-ekonomiskās atdeves rādītāji (jo sevišķi VRA projektiem) ir pat labāki nekā sākotnēji plānots, ņemot vērā, ka ir būtiski pieaudzis autoceļu izmantotāju skaits, pārsniedzot sākotnējās prognozes.

SAM ieguldījumu rezultātu ilgtspēja










Šajā Izvērtējuma tematiskajā blokā ietvertas atbildes uz jautājumiem:










- ▽ Kāda ir rezultātu noturība – vai ir izstrādāta sistēma ieguldījumu ilgtermiņa uzturēšanai / apsaimniekošanai / izmantošanai? Vai ir riski un trūkumi ilgtermiņa uzturēšanai / apsaimniekošanai / izmantošanai?
- ▽ Kāds ir rezultātu saglabāšanās potenciāls – vai uzņemtais kurss un sasniegtie rezultāti atbilst Nacionālajam attīstības plānam 2021. – 2027. gadam, Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021. – 2027. gadam, Eiropas mērķiem un globālajām tendencēm?

*Ar terminu “Ilgspēja” tiek saprasta sasniegto rezultātu noturība un saglabāšanās potenciāls.

Kāda ir rezultātu noturība?

Tabula Nr. 13. 6. PV SAM ieguldījumu uzturēšanas ilgtspēja

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
Nosaukums (īsi)	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
Finansējums ilgtermiņa uzturēšanai	Finansējums nodrošināts no ostu pārvaldes ienākumiem; kravu apgrozījuma kritums ostās var radīt riskus finansējuma nodrošināšanā	Ir pieejams atbilstošs finansējums	Finansējums nodrošināts no RVP budžeta	Finansējums uzturēšanai pieejams no pašvaldību budžeta	Finansējums pieejams no valsts budžeta saskaņā ar MK 2012. gada 20. marta sēdes protokola Nr.16, 47.§, 1. punkta lēmumu	Finansējums NPP uzturēšanai ir paredzēts no valsts budžeta	Finansējums nodrošināts no RVP budžeta	Ir pieejams atbilstošs finansējums. Kravju apgrozījuma kritums un valsts dotāciju trūkums var rezultēties grūtībās uzturēt	Finansējums pieejams no valsts budžeta saskaņā ar MK 2012. gada 20. marta sēdes protokola Nr.16, 47.§, 1. punkta lēmumu

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
								dzelzceļa infrastruktūru	
Sistēma (struktūra) ieguldījumu ilgtermiņa apsaimniekošanai	Ostas pārvaldes kā finansējuma saņēmēji ir izveidotās infrastruktūras īpašnieki un uzturētāji	Ir izveidota sistēma	Ir sistēma – pirmie trīs gadi garantijas periods no būvdarbu veicēja, turpmākie gadi saskaņā ar pašvaldības ielu/tiltu/pārvalu uzturēšanas līgumiem	Ir sistēma ikdienas uzturēšanai, bet nav sistēma segumu atjaunošanai	Uzturēšanas darbus VGA tīklā veic VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” atbilstoši pieejamajam finansējumam un MK noteikumiem Nr. 26 (07.01.2021.)	LVC ir NPP sistēmas uzturētājs	Garantijas periods no būvdarbu veicēja, turpmākie gadi saskaņā ar pašvaldības ielu/tiltu/pārvalu uzturēšanas līgumiem	Ir izveidota sistēma	Uzturēšanas darbus VRA tīklā veic VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” atbilstoši pieejamajam finansējumam un MK noteikumiem Nr. 26 (07.01.2021.)
Citi faktori	Riska faktors – kravu apgrozījuma kritums Rīgas un Ventspils ostā, kas samazina šo ostu pārvalžu ienākumus	CAA projekta gadījumā iespējama risks saistās ar licenču atjaunošanas jautājumu	Pašvaldību līmenī nav normatīvā vide ilgtermiņa uzturēšanas izmaksu obligātai paredzēšanai	Pašvaldību līmenī nav normatīvā vide ilgtermiņa uzturēšanas izmaksu obligātai paredzēšanai	Valsts budžeta nesabalansētība	Valsts budžeta nesabalansētība	Pašvaldību līmenī nav normatīvā vide ilgtermiņa uzturēšanas izmaksu obligātai paredzēšanai	Nav	Valsts budžeta nesabalansētība
Aizņēmuma % likmes	Lielākā daļa finansējuma saņēmēju līdzfinansējuma nodrošināšanai ir piesaistījuši aizņēmumus. Aizņēmumu piesaistes laikā procentu likmes atradās vēsturiski zemākajos līmeņos. Laika posmā no 2022. janvāra līdz 2023. gada septembrim aizņēmuma procentu likmes ir būtiski kāpušas no 2,6% līdz 6,7% ⁴⁰ , un sagaidāms, ka turpinās vēl nedaudz augt 2023. gada nogalē un 2024. gada pirmajā pusē. Prognozējams, ka vidējā termiņā finansējuma saņēmējiem tas var radīt papildu slogu naudas plūsmai. Sliktākajā scenārijā finansējuma saņēmējiem var nākties pārskatīt un samazināt citas budžeta pozīcijās, t.sk. līdzekļus infrastruktūras uzturēšanai.								










Lielākajā daļā SAM ir izstrādāta sistēma (struktūra) ieguldījumu uzturēšanai un ir paredzēti līdzekļi uzturēšanas darbiem, vienlaikus jāsecina, ka pašvaldību īstenotajiem projektiem nav izstrādāta normatīvā vide ilgtermiņa uzturēšanas izmaksu obligātai segšanai (t.i., autoceļu, ielu seguma virskārtas atjaunošanai, kas ir nepieciešama projekta rezultātu ilgtspējas nodrošināšanai). Savukārt, tajos SAM, kuri ir cieši saistīti un ir finansiāli










⁴⁰ Latvijas Bankas dati (07.09.2023). (pieejams: <https://www.bank.lv/statistika/dati-statistika/procentu-likmju-statistikas-raditaji#procentu-likmju-statistikas-galvenie-raditaji>)










atkarīgi no starptautiskajiem kravu, pasažieru pārvadājumiem, pastāv risks, ka ģeopolitiski, makroekonomiski notikumi var atstāt negatīvas sekas, mazinot finansējuma pieejamību infrastruktūras uzturēšanas darbiem.

Kāds ir rezultātu saglabāšanās potenciāls?

Tabula Nr. 14. 6. PV SAM pēctecība un sasaiste ar 2021.-2027. gada transporta politikas mērķiem

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
ES Zaļais kurss: zaļāki kravu pārvadājumi lielāku, vidi mazāk ietekmējošu ekonomisku ieguvumu vārdā (4. Pamatiniciatīva – Zaļāks kravu transports)									
līdz 2030. gadam par 55 % samazināt vieglo automobiļu emisijas	-	-	x	x	x	x	x	-	x
līdz 2030.gadam par 50 % samazināt furgonu emisijas	x	-	x	x	x	x	x	-	x
līdz 2030. gadam samazināt SEG emisijas par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni	x	x	x	x	x	x	x	x	x
līdz 2050. gadam divkārtot dzelzceļa kravu pārvadājumus	x	-	-	-	-	-	x	x	
līdz 2050. gadam par 90 % samazināt ar transportu saistītās SEG emisijas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nacionālais attīstības plāns -> Rīcības virziens “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi”									
Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaulu” izveidošana,	-	-	x	x	x	x	x	x	x

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, turpinot dzelzceļa elektrifikāciju, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot pieklūstamības prasības									
Starptautiskās savienojamības uzlabošana, īstenojot Rail Baltica projektu, tālāk attīstot starptautisko lidostu "Rīga" un vienlaikus paaugstinot tranzīta pakalpojumu konkurētspēju un jaunu tirgu apguvi, veidojot Rīgu par nozīmīgu un modernu multimodālu transporta mezglu, tai skaitā uzlabojot infrastruktūru, tādējādi palielinot Eiropas vienotā transporta tīkla produktivitāti un sekmējot vides mērķu ievērošanu	x	x	x	-	-	-	x	-	-
Transporta sistēmas pilnveidošana, lai palielinātu velosipēdu un citu videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu un AER izmantošanu, veidojot atbilstošu infrastruktūru un veicinot autoparka nomaiņu, vienlaikus panākot pieejamību dažādām sociālajām grupām	-	-	-	-	-	-	x	-	-
Rādītājs: Pieaugošs dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos (2027.g. – 12%)	-	-	-	-	-	-	x	x	-

	6.1.1. 	6.1.2. 	6.1.3. 	6.1.4. 	6.1.5. 	6.1.6. 	6.1.7. 	6.2.1. 	6.3.1. 
	Lielo ostu kuģošanas drošības un pievadceļu uzlabošana	Vides un drošības pasākumi lidostā un Latvijas gaisa telpā	Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība	Pilsētu sasaiste ar TEN-T tīklu	Valsts galveno autoceļu segu pārbūve	Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide	Multimodāla transporta sistēmas iespējošana	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Valsts reģionālo autoceļu kvalitātes uzlabošana
Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam⁴¹									
Politikas mērķis “Zaļāka un noturīgāka Eiropa ar zemām oglekļa emisijām, kurā notiek pāreja uz bezoglekļa ekonomiku neto izteiksmē, veicinot taisnīgu pārkārtošanos uz tīru enerģiju, “zaļās” un “zilās” investīcijas, aprītes ekonomika, klimata pārmaiņu seku mazināšana un pielāgošanās tām, risku novēršana un pārvaldība un ilgtspējīga mobilitāte pilsētvidēs” -> 2.3.1.SAM “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās”	-	-	-	-	-	-	x	x	-
Politikas mērķis “Ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti” -> 3.1.1.SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru”	x	-	x	x	x	x	x	x	-

6. PV SAM rezultāti sniegs ieguldījumu 2021. – 2027. gada plānošanas perioda politikas mērķu sasniegšanā. Piemēram, attiecībā uz dzelzceļu ieguldījumi plānoti secīgi, papildinoši 2014. – 2020. gada plānošanas periodam. Indikatīvi plānota elektrifikācija dzelzceļa līnijā Rīga – Krustpils; dzelzceļa līnijās Rīga – Cēsis un Rīga – Aizkraukle – Krustpils – Rēzekne plānota dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu ātruma paaugstināšanai; iecirkņos Rīga – Lugaži – valsts robeža, Krustpils – Daugavpils, Krustpils – Rēzekne, Rēzekne – Zilupe – valsts robeža, Jelgava– Liepāja, Tukums 2 – Ventspils, Pļaviņas – Gulbene plānota dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija; plānota drošības un digitalizācijas pasākumu īstenošana.⁴²

⁴¹ ES fondi. 2021. – 2027. gada plānošanas dokumenti (pieejams: <https://www.esfondi.lv/profesionali/planosana/planosanas-dokumenti/2021-2027-gada>)

⁴² Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam

Jaunajā plānošanas periodā liels uzsvars likts uz multimodālo sabiedrisko transporta tīklu ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu un dzelzceļa “zaļināšanu”, elektrificējot dzelzceļa līnijas maršrutos, kur šobrīd pasažieru pārvadājumi notiek ar dīzeļvilcieniem. Tāpat uzsvars likts uz infrastruktūras attīstību Rīgā un Pierīgā, kas veicinātu darbaspēka mobilitāti un pāreju no automobiļiem uz sabiedrisko transportu, primāri – dzelzceļa transportu.

Jaunajā plānošanas periodā nav plānoti tieši ES fondu ieguldījumi lidostā “Rīga”. Vienlaikus attiecībā uz lidostas kā nozīmīga transporta mezgla attīstību izceļami ieguldījumi Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrā, kas to savienos ar Rīgas Centrālo staciju un pārējām Baltijas valstīm, veicinot pasažieru mobilitāti un lidostas sasniedzamību. Tāpat lidosta “Rīga” plāno īstenot sestās kārtas projektu, piesaistot investoru un ieguldot investīcijas aptuveni 200 milj. EUR apmērā.⁴³

Latvija ir viena no nedaudzajām ES valstīm, kur nav automaģistrāļu, savukārt, pilsētu apvedceļu trūkums TEN-T pamattīklā novedis pie smago kravas automobiļu satiksmi cauri blīvi apdzīvotām teritorijām, palielinot sastrēgumus un gaisa piesārņojumu. Veiktie ieguldījumi TEN-T tīkla attīstībā (t.sk. SAM 6.1.5.) ir nodrošinājuši VGA brauktuves labā tehniskā un funkcionālā kārtībā, kas rada priekšnoteikumus turpmāko darbu veikšanai – TEN-T pamattīkla vismaz daļas autoceļu pārbūvi par ātrgaitas autoceļiem, vienlaikus veidojot apvedceļus pilsētām (piemēram, Iecavai un Bauskai).

Iepriekšējos plānošanas periodos ES fondu ieguldījumi tika tieši vērsti uz koplietošanas infrastruktūras attīstību ostās veicinot kuģošanas drošību un ostu sasniedzamību. Savukārt jaunajā plānošanas periodā akcents tiek likts uz ieguldījumiem infrastruktūrā klimatneitralitātes mērķa sasniegšanai, AER izmantošanai un digitalizācijai. Tādējādi jaunajā plānošanas periodā ostas plāno ES finansējums piesaistīt kuģu satiksmes vadības sistēmu atjaunošanai, kas arī ir vērsts uz kuģošanas drošības uzlabšanu, kā arī uz investīcijām, kas mazinās Latvijas ostu ietekmi uz pilsētvidi, klimatu, risinot alternatīvo degvielu jautājumu, elektrotīkla pieslēgumus pie piestātnēm u.tml.

Noslēguma secinājumi

- ▽ Visu SAM ietvaros ir priekšnosacījumi realizēto projektu ilgtermiņa uzturēšanai (ir gan struktūra, gan sistēma projektu ietvaros izveidoto aktīvu uzturēšanai), t.sk.:
 - ostu, lidostas un dzelzceļa projekti tiek uzturēti no finansējuma saņēmēja/īpašnieka naudas plūsmas; riski – ostu, dzelzceļa kravu apgrozījuma un lidostas pasažieru skaita svārstības var ietekmēt finansējuma saņēmēja ienākošo naudas plūsmu;

⁴³ Nacionālā informācijas aģentūra LETA. Lidosta “Rīga” cerīgi skatās nākotnē un tuvojas pirmskovida apjomam (pieejams: <https://jauns.lv/raksts/business/571364-lidosta-riga-cerigi-skatas-nakotne-un-tuvojas-pirmskovida-apjomam>)

- Rīgas pilsētas, TEN-T savienojumu un multimodālas transporta sistēmas iespējošanas projekti tiek uzturēti no pašvaldību budžeta līdzekļiem; risks – nav normatīvās bāzes obligātas ilgtermiņa uzturēšanas izmaksu segšanai;
 - Valsts un reģionālo autoceļu, kā arī informācijas nacionālās piekļuves punkta izveides projekti tiek uzturēti no valsts budžeta, ko paredz atbilstošais normatīvais regulējums (MK 2012.gada 20.marta sēdes lēmums (protokols Nr.16).
- ▽ Projektu ietvaros sasniegto rezultātu saglabāšanās potenciālu nodrošina visu SAM ietvaros realizēto projektu atbilstība gan nacionālajiem, gan ES līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem attiecībā uz mobilitāti, sasniedzamību, konkurētspēju, ietekmi uz gaisa kvalitāti un klimatu, kā arī drošību. Tāpat redzams, ka veiktie ieguldījumi ir snieguši pievienoto vērtību 2021. – 2027. gada plānošanas perioda transporta politikas mērķu sasniegšanai. Jaunajā plānošanas periodā tiek secīgi turpinātas investīcijas, lai konkrētos autoceļu, dzelzceļu posmus padarītu pēc iespējas funkcionālākus un lietotājam ērtākus.

Labo piemēru analīze

Šajā Izvērtējuma sadaļā tiks ietvertas atbildes uz jautājumu:

▼ Kādi ir ieguldījumu labās prakses piemēri šādu SAM ietvaros: 6.1.2.; 6.1.5.; 6.2.1. un 6.3.1. Kāda ir šo ieguldījumu pievienotā vērtība?

Lidostas un gaisa telpas projekti (SAM 6.1.2.)

SAM 6.1.2. labo piemēru atlase balstījās uz šādiem salīdzināmajiem kritērijiem:

- 1) projekts pabeigts Līguma par projekta īstenošanu plānotajā termiņā;
- 2) projektā ir bijuši līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu;
- 3) projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs;
- 4) projektā sākotnēji plānotie materiāli ir aizstāti ar citiem materiāliem / risinājumiem;
- 5) projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums īstenošanas fāzē nav novērots;
- 6) aizkavētie, novirzītie lidojumi pēc infrastruktūras izbūves ir mazinājušies / aizkavētie, novirzītie lidojumi pēc iekārtas iegādes un sistēmas izveides ir mazinājušies.

Tabula Nr. 15. SAM 6.1.2. labo piemēru atlases kritēriji

Kritērijs	SAM 6.1.2. Projektu atbilstība kritērijiem	
	Drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstība Starptautiskā lidostā "Rīga"	Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide
Projekts tiks pabeigts Līguma par projekta īstenošanu sākotnēji plānotajā termiņā	Daļēji (līdz 2023. gada nogalei netiks noslēgta tehniskā dienesta ēkas pārbūve)	Jā
Projektā ir bijuši līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu	Jā	Nē
Projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs	Nē	Nē
Projektā sākotnēji plānotie materiāli ir tikuši aizstāti ar citiem materiāliem / risinājumiem	Jā	Nē

Projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums īstenošanas fāzē nav bijis novērots	Nē, nav	Nē, nav
Projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām izmaksām <u>nav</u> pieaugušas	Nē (ir pieaugušas)	Jā
Aizkavētie, novirzītie lidojumi pēc infrastruktūras izbūves ir mazinājušies / Aizkavētie, novirzītie lidojumi pēc iekārtas iegādes un sistēmas izveides ir mazinājušies	Nav veikta šādu datu analīze	Nav konstatēti. Varēs novērtēt pēc BGK informācijas sistēmas darbības uzsākšanas ar 2024.gada 1.janvārī

Kā labās prakses piemērs tālākam raksturojumam izvēlēts **CAA īstenotais projekts “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide”**, jo atbilstoši kritērijiem tas ir ieguvis augstāku novērtējumu, kā arī kopumā šis projekts pēc būtības ir atšķirīgs no pārējiem izvēlētajiem gadījumiem (nav tipisks būvniecības projekts, to negatīvi nav ietekmējuši tādi ārējie faktori kā Covid-19 un karš Ukrainā).

Projekta “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide” (*ID Nr. 6.1.2.0/20/I/001*) mērķis ir līdz 2023.gada 31.decembrim izveidot BGK pārvaldības un uzraudzības sistēmu, lai nodrošinātu BGK un BGK lietotāju precīzu reģistrāciju, kā arī infrastruktūru BGK signālu uztveršanai.

Galvenās projekta darbības ietver BGK pārvaldības sistēmas koncepta izstrādi un datu apmaiņas saskarnes izveidi ar ārējām sistēmām, kā arī BGK pārvaldības un uzraudzības sistēmas IT infrastruktūras izveidi un BGK uztveršanas iekārtu iegādi, uzstādīšanu un konfigurēšanu. Projekta rezultāta rādītājs ir autorizēto lidojumu ar BGK skaita pieaugums starptautiskās Lidostas “Rīga” gaisa satiksmes vadības zonā, kas ir palielinājies no 1% (2020.gadā) uz 10% (2028.gadā).

Projekta galvenā pievienotā vērtība laikā, kad strauji aug BGK popularitāte un pievienotā vērtība valsts ekonomikā, ir:

- ▽ sistēma un iekārtas, kas sniegs informāciju CAA, ļaus izdarīt secinājumus par gaisa telpas izmantotāju ieradumiem un ļaus samazināt riskus, kas ir saistīti ar traucētiem komercaviācijas un vispārējās aviācijas gaisa kuģu lidojumiem;
- ▽ juridiski sakārtota un uz skaidriem noteikumiem balstīta gaisa telpa BGK dinamiskai ienākšanai sadzīvē, hobijos, darbā un biznesā;
- ▽ sistēma, kurā labuma guvēji – BGK lietotāji – ērtā, viegli saprotamā un digitālā veidā varēs pieprasīt un saņemt pakalpojumus, saskaņot BGK lidojumus;
- ▽ uzlabota iedzīvotāju izpratne par BGK drošu un normatīvo aktu prasībām atbilstošu izmantošanu, jo BGK lietošana kopumā ietekmē plašu sabiedrības daļu (nereti BGK pārlido privātīpašumus u.tml.);
- ▽ funkcionāla sistēma, kas nodrošina reģistra sistēmu un tās savietojamību, datu apmaiņu ar BGK jomu saistītām valsts, pašvaldību institūcijām.

Projekta pamatotību nosaka Komisijas 2019. gada 24. maija īstenošanas Regula (ES) 2019/947 par BGK ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām; 2012.gada 26.septembra Īstenošanas Regula (ES) Nr. 923/2012, kas nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem; Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regula (ES) 2018/1139, kas paredz, ka dalībvalstīm ir jāievieš BGK lietotāju reģistrs ar pamatnosacījumu, ka tā ir digitāla, saskaņota, sadarbībspējīga valsts reģistrācijas sistēma, kas savietojama ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) repositoriiju.

Projekta ietvaros iegādātās BGK uztveršanas iekārtas jau šobrīd nodrošina pārskatāmu uzraudzību Lidostas “Rīga” gaisa satiksmes vadības zonas, kā arī lidostas “Liepāja” satiksmes informācijas zonas robežās. Saskaņā ar finansējuma saņēmēja sniegto informāciju, pašlaik CAA rīcībā ir 4 dronu uztveršanas iekārtas jeb radari. Tās izvietotas lidostas “Rīga” un Liepājas lidlauka teritorijās, un datu piekļuve ir sniegta gan lidostām, gan Valsts policijai, gan pašvaldības policijai, gan NBS. Tomēr vēl joprojām ir jāstiprina sadarbība dronu jomā starp visām iesaistītajām iestādēm, tostarp IT tehnisko risinājumu ziņā (piem., API savietojamības).

Vērtējot iegūtos datus par BGK lidojumiem, var secināt, ka iegādātā BGK uztveršanas iekārta ir pierādījusi savu nepieciešamību, jo ir strauji pieaudzis reģistrēto lidojumu ar BGK skaits, t.i., projekta īstenošanas rīcībā ir būtiski vairāk datu par šādiem gadījumiem, salīdzinot ar laiku pirms iekārtas iegādes.

Saskaņā ar projekta IIA, projekta ekonomiskie ieguvumi gaidāmi 3,5 milj. EUR apmērā (vērtība diskontēta), kas divas reizes pārsniedz investīciju izmaksas (1,78 milj. EUR)⁴⁴. No visiem ekonomiskajiem ieguvumiem, 92% veido potenciāli novērstie zaudējumi, lidmašīnai saduroties ar BGK, atlikušie 8% ieguvumi paredz zaudējumu mazināšanu operatoriem, veicot izmaiņas lidojumos, kā arī ietver potenciāli novērsto ieņēmumu trūkumu Lidostai incidenta iestāšanās gadījumā. Papildus izceļami arī ieguvumi sabiedrībai, kas rodas no sakārtotas, pārskatāmas sistēmas, ērtākas datu apmaiņas, kuru ekonomiskais efekts nav kvantificējams.

Rezumējot iepriekš izklāstīto, var secināt, ka projekts kā labais piemērs ir izceļams šādu iemeslu dēļ:

- ▽ projekts ir inovatīvs aviācijas nozarei;
- ▽ projektu raksturo augsta aktualitāte;
- ▽ projekts ir ieviests atbilstoši labiem projektu vadības principiem,
- ▽ projekts ir ekonomiski izdevīgs.

⁴⁴ Saskaņā ar IIA, projekta ERR = 15%; ENPV = 1,0 milj. EUR; BCR = 1,39.

Valsts un reģionālo autoceļu projekti (SAM 6.1.5. un 6.3.1.)

SAM 6.1.5. un 6.3.1. labo piemēru projektu atlase, ņemot vērā abu SAM līdzīgos ieguldījumus, balstījās uz sekojošiem starp SAM vienādiem kritērijiem apgalvojumu veidā:

- 1) projekts pabeigts būvniecības līguma sākotnēji plānotajā termiņā;
- 2) projektā ir bijuši līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu;
- 3) projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs;
- 4) projektā sākotnēji plānotie materiāli ir aizstāti ar citiem materiāliem;
- 5) projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums būvniecības fāzē;
- 6) projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām izmaksām;
- 7) pēc faktisko būvdarbu noslēgšanās ilgstoši saglabāti ātruma vai citi ierobežojumi;
- 8) faktiskā 2022. gada GVDI salīdzinājumā ar prognozēto GVDI projekta sākotnējā iesnieguma IIA ziņojumā ir pieaugusi vai vismaz līdzīga (līdz -3% pret plānoto);
- 9) faktiskais CSNg skaits 2022. gadā salīdzinājumā ar 2014. gadu ir samazinājies vai pēc būtības palicis nemainīgs.

Tabula Nr. 16. SAM 6.1.5. un SAM 6.3.1. labo piemēru atlases kritēriji

Kritērijs	SAM 6.1.5.				SAM 6.3.1.			
	Projekta atbilstība kritērijiem				Projekta atbilstība kritērijiem			
	Atbilst	Daļēji atbilst	Neatbilst	Kopā	Atbilst	Daļēji atbilst	Neatbilst	Kopā
Projekts ir pabeigts būvniecības līguma sākotnēji plānotajā termiņā	14	0	10	24	23	0	14	37
Projektā ir bijuši līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu	23	0	1	24	37	0	0	37
Projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs	0	0	24	24	0	0	37	37
Projektā sākotnēji plānotie materiāli ir aizstāti ar citiem materiāliem	0	1	23	24	1	3	33	37
Projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums būvniecības fāzē nav bijis novērots	3	17	2	22*	2	26	9	37
Projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām izmaksām nav pieaugušas	17	3	3	23*	35	2	0	37

Pēc faktisko būvdarbu noslēgšanās ilgstoši saglabāti ātruma vai citi ierobežojumi	0	0	22	22*	2	2	33	37
Faktiskā 2022. gada GVDI salīdzinājumā ar prognozēto GVDI projekta sākotnējā iesnieguma IIA ziņojumā ir augstāka	2	8	14	24	23	4	10	37

* - Vērtības mazāk par 24 saistās ar nespēju novērtēt projektus, kuri uz 2023. gada 1. augustu vēl atrodas ieviešanas fāzē.

Zemāk esošā tabula atspoguļo tos SAM 6.1.5. un 6.3.1. projektus, kuri pilnībā pozitīvā ziņā bija atbilstīgi visiem izvirzītajiem kritērijiem.

Tabula Nr. 17. SAM 6.1.5. un SAM 6.3.1. atlasīto labo piemēru raksturojums

N r.	SAM 6.1.5.						SAM 6.3.1.					
	Projekta ID	Projekta nosaukums	GVDI 2022		CSNg skaits		Projekta ID	Projekta nosaukums	GVDI 2022		CSNg skaits	
			Prog-noze	Fakts	2014 IIA	2022 Fakts			Prog-noze	Fakts	2014 IIA	2022 Fakts
1	6.1.5.0/15/I/002	Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja, km 24,40 – 38,18 segas pārbūve (tilts)	6 570	7 950	46	9	6.3.1.0/16/I/001	Valsts reģionālā autoceļa P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Atašiene – Ļūmāni (km 104,20 – 113,40) pārbūve (tilts)	300	430	1	0
2	6.1.5.0/15/I/005	Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas rob. (Veclaicene), km 15,40 – 25,50 segas pārbūve	26300	26160	42	11	6.3.1.0/16/I/011	Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma Lauciņi – Augstroze km 19,22 – 27,70 pārbūve (tilts)	1 690	2 390	4	2
3	6.1.5.0/15/I/006	Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja, km 163,28 – 185,80 segas pārbūve	4 400	4 300	28	4	6.3.1.0/16/I/012	Valsts reģionālā autoceļa P89 Ķekava – Skaistkalne posma Bārbele – Lietuvas robeža km 47,05 – 55,80 pārbūve (tilts)	910	1 180	2	0
4	6.1.5.0/15/I/007	Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja,	5 100	5 180	33	12	6.3.1.0/17/I/010	Valsts reģionālā autoceļa P98 Jelgava (Tušķi) –	2 300	3 300	7	1

N r.	SAM 6.1.5.						SAM 6.3.1.					
	Projekta ID	Projekta nosaukums	GVDI 2022		CSNg skaits		Projekta ID	Projekta nosaukums	GVDI 2022		CSNg skaits	
			Prog-noze	Fakts	2014 IIA	2022 Fakts			Prog-noze	Fakts	2014 IIA	2022 Fakts
		km 38,24 – 60,15 segas pārbūve (tilts)						Tukums posma km 0,00 – 5,30 pārbūve (tilts)				
5	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	6.3.1.0/19/I/001	Valsts reģionālā autoceļa P95 Jelgava – Tērvete – Lietuvas robeža (Žagare) posma km 28,36 – 43,55 pārbūve	860	860	5	0

Visu tabulā Nr. 17 norādīto projektu sociāli-ekonomiskie ieguvumi veidojas, pamatā samazinoties brauciena izmaksām un brauciena laikam. Mazāka ietekme monetārā izteiksmē ir CSNg un SEG emisiju samazinājumam. Straujais GVDI pieaugums atsevišķos VRA posmos varētu norādīt uz to, ka projektu ieviešana ir nesusi plašākus sociāli-ekonomiskos ieguvumus, kas saistās ar mobilitātes un/vai loģistikas maršrutu maiņu reģiona ietvaros. Plašāki sociāli-ekonomiskie ieguvumi (reģionālā attīstība, mobilitātes paradumu maiņa u.c.) nav tikusi vērtēta IIA sagatavošanas ietvaros un to objektīva novērtēšana nav iespējama arī šī Izvērtējuma ietvaros, jo sevišķi, ņemot vērā gan projektu sadrumstalotību (īsi posmi attiecībā pret kopējiem autoceļu maršrutiem), gan atbilstošas metodoloģijas neesamību. Vienlaikus ir skaidrs, ka šādi sociāli-ekonomiskie ieguvumi eksistē. Visu tabulā Nr. 17 norādīto projektu sociāli-ekonomiskā efektivitāte ir augstāka nekā sākotnēji plānots.

Dzelzceļa infrastruktūras projekti (SAM 6.2.1.)

SAM 6.2.1. labo piemēru projektu atlase balstījās uz šādiem salīdzināmajiem kritērijiem:

- 1) projekts pabeigts Līguma par projekta īstenošanu plānotajā termiņā;
- 2) projektā ir bijuši Līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu;
- 3) projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs;
- 4) projektā sākotnēji plānotie materiāli ir aizstāti ar citiem materiāliem;
- 5) projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums būvniecības fāzē nav novērots;
- 6) projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām izmaksām nav pieaugušas;
- 7) projekts veicina (papildina) iecirkņa infrastruktūras un elementu modernizāciju;

- 8) pasažieru vilcienu braukšanas laiks līnijās, kurās uzlabota infrastruktūra, ir pieaudzis / kravu vilcienu braukšanas laiks (aizkavējums, dīkstāve) līnijās, kurās ir veikti ieguldījumi infrastruktūrā, ir uzlabojies (*projekta ietekmi uz šo rādītāju nebija iespējams novērtēt, jo projekti vēl tiek īstenoti*);
- 9) satiksmes negadījumu skaits, salīdzinot ar laiku pirms projekta uzsākšanas, ir samazinājies (*projekta ietekmi uz šo rādītāju nebija iespējams novērtēt, jo projekti vēl tiek īstenoti*).

Tabula Nr. 18. SAM 6.2.1. labo piemēru atlases kritēriji

Kritērijs	SAM 6.2.1. Projektu atbilstība kritērijiem			
	Nozogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos	Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai	Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija	Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija
Projekts tiks pabeigts Līguma par projekta īstenošanu plānotajā termiņā	Nē	Nē, ~ 70% apmērā	Nē, ~ 70% apmērā	Jā
Projektā ir bijuši Līguma grozījumi ar CFLA par projekta ieviešanu	Nē	Nē	Jā	Jā
Projektā bija iepirkumu rezultātu pārsūdzības un to rezultātā mainījās uzvarētājs	Nē	Nē (pārsūdzība bija, bet rezultātu neietekmēja)	Jā	Nē
Projektā sākotnēji plānotie materiāli ir tikuši aizstāti ar citiem materiāliem	Nē	Nē	Nē	Jā
Projekta risinājuma izmaiņu aktu daudzums būvniecības fāzē nav novērots	Nē, nav (būvniecība nav uzsākta)	Nē, nav	Jā, ir (FIDIC līguma princips)	Jā, ir (FIDIC līguma princips)
Projekta kopējās izmaksas salīdzinājumā ar sākotnējām izmaksām nav pieaugušas	Jā	Jā	Jā	Jā
Projekts veicina (papildina) iecirkņa infrastruktūras un elementu modernizāciju	Jā	Jā	Jā	Jā
Pasažieru vilcienu braukšanas laiks līnijās, kurās uzlabota infrastruktūra, ir pieaudzis / Kravu vilcienu braukšanas laiks (aizkavējums, dīkstāve) līnijās, kurās ir veikti ieguldījumi infrastruktūrā, šobrīd ir uzlabojies	n/a	n/a	n/a	n/a

Kritērijs	SAM 6.2.1. Projektu atbilstība kritērijiem			
	Nozogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos	Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai	Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija	Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija
Satiksmes negadījumu skaits, salīdzinot ar laiku pirms projekta uzsākšanas, ir samazinājies	n/a	n/a	n/a	n/a

Kā labās prakses piemērs **tālākai analīzei izvēlēts projekts “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija”**, jo tas ir vienīgais SAM 6.2.1. projekts, kuru plānots pabeigt līguma termiņā un kurš tādējādi būs funkcionējošs.

Projekta “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija” (ID Nr. 6.2.1.2/16/I/001) mērķis ir uzlabot TEN-T dzelzceļa tīklā ietilpstošo Rīgas dzelzceļa mezgla posmu Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti. Galvenās projekta darbības ietver otrā sliežu ceļa izbūvi un elektrifikāciju posmā Mangaļi – Ziemeļblāzma, stacijas parka sliežu ceļu pārbūvi, signalizācijas sistēmu modernizēšanu, divu sliežu ceļu divlīmeņu šķērsojumu gājējiem izbūvi.

Projekta galvenā pievienotā vērtība ir:

- ▽ palielināta posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma caurvedes spēja un kapacitāte – likvidēta viena no dzelzceļa tranzīta koridora šaurākajām vietām;
- ▽ palielināta ikdienas satiksmes organizēšanas darba efektivitāte un kvalitāte – iecirknim ir būtiska loma pieostas staciju apkalpošanā, uz kura pievedceļiem tiek veikts eksportam nosūtāmo kravu, kā arī ar jūras transportu piegādājamo importa kravu pārkraušanas darbs;
- ▽ palielināta satiksmes drošība un uzticamība;
- ▽ samazināts apkārtējās vides piesārņojuma risks;
- ▽ uzlabota iedzīvotāju dzīves kvalitāte, gājēju mobilitāte un drošība.

Projekta nepieciešamību pamato apstākļi, ka līdz projekta uzsākšanai iecirkņa Mangaļi – Ziemeļblāzma caurvedes spēja bija ierobežota, jo tas bija vienceļa posms, kam piekļaujas divceļu posmi – tas bija iecirkņa Zemitāni – Skulte “šaurais punkts”. Dzelzceļa pārbrauktuve stacijas Mangaļi “B” parkā neļāva pieņemt/nosūtīt vilcienu pilnā sastāvā bez papildus manevrēšanas darbiem, kas bija iemesls caurvedes spējas ierobežojumiem. Signalizācijas sistēma bija morāli un tehniski novecojusi (ekspluatācijā no 1961.gada), radot drošības riskus un papildu resursus apkopēm. Un stacijas Mangaļi “A” parkā (pasažieru stacijā) un “B” parkā (pie Ezera iela pārbrauktuves) nebija nodrošināta droša sliežu ceļu šķērsošana gājējiem un velosipēdistiem. Projekta sākotnējo izvēli lielā mērā pamatoja nepieciešamība nodrošināt kravas starp Austrumiem – Rietumiem, nodrošinot

no pienākošo kravu nogādāšanu Latvijas ostās. Esošajā situācijā Austrumu kravu apjoms ir ievērojami krities, vienlaikus projekts joprojām uzskatāms par lietderīgu.

IIA izstrādes brīdī projekta kopējās investīciju izmaksas bija plānotas 25,0 milj. EUR apmērā, taču pēc aktuālās situācijas (KPVIS) projekta kopējie līdzekļi ir 22,4 milj. EUR. IIA aktualizācija nav veikta, līdz ar to ir iespējams operēt tikai ar pieejamajiem datiem no 2017. gadā veiktās analīzes. Saskaņā ar to, projekta ekonomiskie ieguvumi gaidāmi 25,5 milj. EUR apmērā (vērtība diskontēta)⁴⁵. No visiem ekonomiskajiem ieguvumiem, gandrīz pusi veido ieguvumi no novērstajiem negadījumiem, nedaudz vairāk kā ceturtdaļu veido ieguvumi no vides piesārņojuma riska mazināšanas, nedaudz mazāk kā ceturtdaļu veido laika ietaupījumi ceļu satiksmes dalībniekiem.

Rezumējot iepriekš izklāstīto, var secināt, ka projekts kā labais piemērs ir izceļams šādu iemeslu dēļ:

- ▽ projekts likvidē vienu no dzelzceļa tranzīta koridora šaurākajām vietām, veicina caurvedes spēju, kas ir nozīmīgi sasaistē ar ostu;
- ▽ projekts veicina satiksmes drošību un tuvumā dzīvojošo sabiedrības locekļu dzīves kvalitāti, rodot iespēju droši šķērsot dzelzceļa sliedes;
- ▽ projekts tiks īstenots termiņā;
- ▽ projekts ir ekonomiski izdevīgs.

⁴⁵ Saskaņā ar IIA, projekta ERR = 6,6%; ENPV = 4,6 milj. EUR; BCR = 1,22.

SAM operacionālie ieteikumi, stratēģiskie ieteikumi

*Ar jēdzienu “operacionālie ieteikumi” tiek saprasti realizējami, konkrēti pielietojami ieteikumi (t.sk. darbības to īstenošanai) un atziņas, kas juridiski ir iespējamas un ir pamatotas ar precīziem datiem un to avotiem.

Operacionālie ieteikumi

Operacionālie ieteikumi nav vērsti konkrētam adresātam, ņemot vērā atsevišķu ieteikumu komplekso raksturu. Tos ir vēlams ņemt vērā pie kopējās SAM plānošanas un ieviešanas – atbilstoši katras iesaistītās puses kompetencei un atbildības sfērai.

1. Ieteikumu grupa: Finansējuma pieejamības nosacījumu plānošana:

Ieteikumi:	Atbildīgā institūcija	Iesaistītās puses
(1) Iespēju robežās nepieciešams savlaicīgāk veikt plānošanas perioda atbalsta nosacījumu saskaņošanu, lai savlaicīgi būtu iespējams uzsākt projektu realizāciju un iekļautos plānošanas perioda termiņos.	FM, SM	PKC, visi atbalsta saņēmēji, Saeima, CFLA, EK, MK
(2) Nepieciešams izvairīties no situācijām, kad projekta faktiskā realizācija tiek uzsākta dažus mēnešus pirms attiecināmības perioda beigām ar lielu riska varbūtību par neiekļaušanos pieļaujamajā termiņā.	Finansējuma saņēmēji/projektu īstenotāji, CFLA	SM, FM

2. Ieteikumu grupa: Būvprojekta risinājumu saskaņošana ar trešajām pusēm:

Ieteikumi:	Atbildīgā institūcija	Iesaistītās puses
(1) Saskaņošana ar tehnisko noteikumu (TN) izsniedzējiem – inženiersistēmu turētājiem, pašvaldību mēdz būt laiktīlīgā, nereti nonākot strupceļā par abpusēji pieņemamu risinājumu gadījumos, kad tiek skarti inženiertīkli, tādējādi būtiski kavējot projektu īstenošanu. Nepieciešams rast risinājumus, veidot sistēmu, kas atvieglotu, paātrinātu būvprojektu saskaņošanas procesu. Vērtēt, vai ES fondu līdzfinansētajiem projektiem varētu tikt noteikta paātrināta būvprojektu saskaņošanas kārtība (“zaļā koridora princips”); vērtēt iespēju TN izsniedzējiem noteikt	EM	Inženiersistēmu turētāji, pašvaldības, SM, CFLA

<p>par pienākumu līdzfinansēt to ieteiktos risinājumus; diskutēt par finansējuma ierobežojuma atkāpēm inženiertehniskajiem risinājumiem (esošajā situācijā – līdz 10% no projekta budžeta).</p>		
<p>(2) Risinājumu netieša saskaņošana ar iedzīvotājiem, biedrībām mēdz būt laikietilpīga, juridiski neskaidra, izraisot nepieciešamību finansējuma saņēmējam meklēt jaunu tehnisko risinājumu. Nepieciešams skaidrāks regulējums, saprotamāks un paredzamāks process saistībā ar sabiedrības interešu ņemšanu vērā būvprojektu saskaņošanas procesā – ar ko, kad un kā jāveic saskaņojums; kāds risinājums tiek pieņemts, nonākot strupceļā un ja tiek apdraudēta projekta realizācija laikā un budžetā. Ieteikuma īstenošana pieprasa kompleksu pieeju un sadarbību starp dažādām iesaistītajām pusēm.</p>	EM	Pašvaldības, NVO, MK

3. Ieteikumu grupa: Finanšu un sociāli-ekonomisko ieguvumu novērtējums, faktisko ieguvumu aprēķināšana, rādītāju definēšana un monitorings

Ieteikumi:	Atbildīgā institūcija	Iesaistītās puses
<p>(1) Projekta iesniedzējiem, sagatavojot projektu finanšu un sociāli-ekonomisko novērtējumus (IIA), pēc iespējas būtu jāizmanto tikai tādi dati, kas ir objektīvi, tiek pastāvīgi uzkrāti, un ir regulāri pieejami publiskajās statistikas datu bāzēs vai vismaz pašam projekta iesniedzējam. Gadījumos, kad tiek izmantotas pieejas, kas nav balstītas viegli pieejamos datos, IIA ziņojumā ir jāsniedz pietiekami plašs metodoloģiskais skaidrojums un pieeja, lai to spētu izprast trešā persona.</p>	Projekta iesniedzēji - atbalsta saņēmēji	SM, CFLA
<p>(2) VSIA “Latvijas valsts ceļi” un citi atbalsta saņēmēji satiksmes dalībnieku laika ieguvumus aprēķina, balstoties uz LVC MN noteiktajām vērtībām, bet faktiskie ātruma mērījumi uz autoceļiem un/vai ielām fāzēs pirms un pēc projekta netiek veikti. Tādējādi, šāda situācija var novest pie satiksmes dalībnieku laika ieguvumu aprēķināšanas, kuri var būtiski atšķirties no reālajiem laika ieguvumiem. LVC būtu rekomendējams vismaz reizi piecos gados aktualizēt brauciena vidējos ātrumus dažādu</p>	Projekta iesniedzēji - atbalsta saņēmēji	LVC, SM, CFLA

transportlīdzekļu kategorijām pa dažādu segumu un normālprofilu autoceļiem.		
(3) Papildināt SAM ar sasniedzamajiem rādītājiem, kas skaidri un izmērāmi parāda <u>ilgtspējīgas transporta sistēmas darbības uzlabojumus un sabiedrības ieguvumus kopumā</u> , tai pašā laikā nodrošinot tiem nepieciešamo izejas datu savākšanu, kas ļauj precīzāk konstatēt/novērtēt darbības programmas un SAM sasniegšanas pakāpi. Specifisko iznākumu rādītāju skaitliskās vērtības pirms un pēc projektu realizācijas būtu nepieciešams uzrādīt KPVIS sistēmā.	SM SM	potenciālie finansējuma saņēmēji, PKC CFLA

Stratēģiskie ieteikumi

Ieteikumi:	Atbildīgā institūcija	Iesaistītās puses
(1) Turpināt ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un mobilitātes punktos , veicinot dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, lai mazinātu SEG emisijas, mazinātu CSNg risku. Lai pārvadājumi funkcionētu pilnvērtīgi un tos būtu iespējams īstenot pēc kustības intervāla grafika, jālikvidē ‘šaurie punkti’, kuros ir vienu sliežu ceļš (piem., Zaslauks – Lāčupe (Bolderājas līnijā); Lilaste – Inčupe (Skultes līnijā); Krievupe – Vangaži (Siguldas līnijā)). Veicināt “tuvo” lidojumu aizstāšanu ar braucieniem ātrgaitas dzelzceļā, kas būtu videi draudzīgāks risinājums un ko būtu iespējams sekmēt līdz ar Rail Baltica izbūvi.	SM	LDZ, PaV, LVC, plānošanas reģioni, pašvaldības, ATD
(2) Autoceļu un ielu tīklu attīstība: TEN-T pamattīklā ietilpstošajos VGA, kuros tas ir ekonomiski pamatoti, ir nepieciešams veikt visus nepieciešamos ieguldījumus, lai nodrošinātu TEN-T Regulas (Nr. 1315/2013) 39. panta otrās daļas c) punktā noteikto, ka TEN-T pamattīkla autoceļiem līdz 2030. gadam jāatbilst automaģistrāļu vai ātrsatiksmes ceļu standartiem; EK “Baltā grāmata” paredz līdz 2050. gadam panākt, lai uz ES autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Pārbūvējot VGA un VRA, lielāks fokuss būtu liekams uz tehniskajiem un/vai operacionālajiem risinājumiem, kas samazina CSNg	SM	LVC

<p>riskus. Esošie ieguldījumi SAM 6.1.5. un 6.3.1. nav snieguši būtisku ieguldījumu CSNg un bojāgājušo skaita samazinājumā gan pārbūvētajos VGA posmos, gan valstī kopumā.</p>		
<p>(3) Lai sekmētu autopārvadājumu pārceļšanu uz ūdens transportu, stiprinātu mazo ostu lomu un nozīmību reģionos, nepieciešams veicināt ieguldījumus autoceļu TEN-T tīkla un mazo ostu sasaistē, nodrošinot ērtāku un labāku ostu sasniedzamību.</p>	SM	LVC, ostas un attiecīgās pašvaldības, kurās ir ostas
<p>(4) Gadījumos, kad kā atbalsta saņēmējas ir plānotas pašvaldības (pilsētu ielu tīklu pārbūve sasaistei ar TEN-T infrastruktūru) vai ostu pārvaldes (kapitālsabiedrības), būtu nepieciešama atklātas projektu atlases procedūras izmantošana, kas nodrošinātu to, ka ieviešanai tiek virzīti projekti ar augstāko ekonomisko efektivitāti.</p>	SM, FM	Pašvaldības, LVC.

Pielikumi

1. Pielikums. Analizēto dokumentu un interneta vietņu saraksts

(1) Politikas plānošanas dokumenti

1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030
2. Darbības programma “Izaugsme un nodarbinātība” (2014) (pieejams: <https://ej.uz/3vJāq>);
3. EIROPA 2020: Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei, https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_LV_ACT_part1_v1.pdf
4. Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam
5. Partnerības līgums ES investīciju fondu 2014.–2020.gada plānošanas periodam, 2014 (pieejams: <https://ej.uz/fjb6>)
6. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam (pieejams: <https://ej.uz/Jāa69>)
7. Latvijas nacionālā reformu programma “ES 2020” stratēģijas īstenošanai (pieejams: <https://ej.uz/kyrn>)
8. Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam (pieejams: <https://ej.uz/zc8j>)
9. Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.–2020. gadam (pieejams: <https://ej.uz/a9pv>)
10. Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016. gadam (pieejams: <https://ej.uz/aqjv>)
11. Eiropas Komisijas mājaslapa: Europe 2020 targets: statistics and indicators for Latvia (pieejams: <https://ej.uz/tr8p>)
12. Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam
13. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027.gadam
14. Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam
15. Baltā grāmata — ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu
16. ES fondi. 2021. – 2027. gada plānošanas dokumenti (pieejams: <https://www.esfondi.lv/profesionaliem/planosana/planosanas-dokumenti/2021-2027-gada>)

(2) Normatīvie akti

1. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva Nr. 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (pieejams: <https://ej.uz/kxmj>)
2. Ministru kabineta 2016. gada 24. maija noteikumi Nr. 319 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/f72u>)
3. Ministru kabineta 2020. gada 27. oktobra noteikumi Nr. 652 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/4m72>)
4. Ministru kabineta noteikumu projekta “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.2. specifiskā atbalsta

- mērķa “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”” īstenošanas noteikumi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)
5. Ministru kabineta 2016. gada 15. marta noteikumi Nr. 158 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.3. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu” 6.1.3.1. pasākuma “Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/3rr6>)
 6. Ministru kabineta 2016. gada 30. augusta noteikumi Nr. 587 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa “Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” 6.1.4.2. pasākuma “Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/oinx>)
 7. Ministru kabineta 2015. gada 19. maija noteikumi Nr. 243 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.5. specifiskā atbalsta mērķa “Valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/gok3>)
 8. Ministru kabineta 2020. gada 24. novembra noteikumi Nr. 699 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.1.6. specifiskā atbalsta mērķa “Transporta nozares informācijas nacionālā piekļuves punkta izveide” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/pv9r>)
 9. Ministru kabineta 2021. gada 14. septembra noteikumi Nr. 630 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.7. specifiskā atbalsta mērķa “Multimodāla transporta sistēmas iespējošana” 6.1.7.1. pasākuma “Ar Rail Baltica projekta saistītās atbalsta infrastruktūras pārbūve” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/c6n9>)
 10. Ministru kabineta 2022.gada 1.februāra noteikumi Nr. 83 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.7. specifiskā atbalsta mērķa “Multimodāla transporta sistēmas iespējošana” 6.1.7.2. pasākuma “Pētījumu, novērtējumu un saistītās dokumentācijas izstrāde ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/pn1h>)
 11. Ministru kabineta 2016.gada 21.jūnija noteikumi Nr. 404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/n747>)
 12. Ministru kabineta noteikumu projekta “Grozījumi Ministru kabineta 2016.gada 21.jūnija noteikumos Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)
 13. Ministru kabineta 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 101 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti” īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://ej.uz/an9i>)

(3) Vadlīnijas un rekomendācijas

1. Eiropas Komisijas ikgadējās specifiskās rekomendācijas Latvijai (pieejams: <https://ej.uz/7btt>)
2. Sociālekonomiskās attīstības novērtējuma izstrādes materiāls EVALSED un “Vadlīnijas par ietekmes izvērtējuma metožu pielietošanu 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem” (pieejams: <https://ej.uz/b57f>)
3. VSIA “Latvijas valsts ceļi” Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai (2019) (pieejams: <https://ej.uz/9fjs>)
4. EK Vadlīnijas sociāli - ekonomiskās analīzes sagatavošanai investīciju projektiem (pieejams: <https://ej.uz/94p7>)

(4) Citi avoti (statistika u.c.)

1. CSP. Saņemtās un nosūtītās kravas Latvijas lielajās ostās (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/metadati/8138-kravu-parvadajumi>)
2. CSP, Ventspils ostā pārvadātie pasažieri (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/metadati/5917-pasazieru-parvadajumi>)
3. Liepājas SEZ. Dati par kravu apgrozījumu ostā un ceļu stāvokļa īpatsvaru
4. Ventspils brīvostas pārvalde. Dati par ceļu stāvokļa īpatsvaru
5. VBP. Apstrādātās prāmju līniju kravas, apkalpoto kuģu skaits (pieejams: <https://www.portofventspils.lv/lv/par-ostu/osta-skaitlos/>)
6. CSDD. Ceļu satiksmes negadījumi (pieejams: <https://ej.uz/pjkc>)
7. CSP. Kravu pārvadājumi ar dzelzceļa transportu pa preču grupām. (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
8. CSP. Kravu apgrozība galvenajos transporta veidos 1980 – 2022. (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
9. CSP. Pasažieru apgrozība - gaisa transports 1990 – 2022 (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
10. CSP. Pasažieru pārvadājumi - dzelzceļš 1990 – 2022 (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
11. CSP. TPA030. Pasažieru apgrozība - dzelzceļš 1990 – 2022 (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
12. CSP. TPA040. Preču vilcienu nobraukums (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
13. CSP. TPG010. Pasažieru pārvadājumi lidostā Rīga 1991 – 2022 (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
14. CSP. TRK010. Kravu pārvadājumi galvenajos transporta veidos 1980 – 2022. (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
15. CSP. TRK030. Dzelzceļa pārvadātās kravas (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
16. CSP. TRK180. Kravu pārvadājumi lidostā Rīga 1991 – 2022 (pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/transports>)
17. Eurostat. Air passenger transport by main airports in each reporting country (pieejams: <https://ej.uz/barr>)
18. Eurostat. Air passenger transport by reporting country (pieejams: <https://ej.uz/q2a4>)

19. Eurostat. Freight and mail air transport between main airports in each reporting country and partner reporting countries (pieejams: <https://ej.uz/1s2d>)
20. Eurostat. Modal split of air, sea and inland passenger transport (pieejams: <https://ej.uz/6o18>)
21. Eurostat. Modal split of air, sea and inland passenger transport (pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_MS_PSMOD/default/table?lang=en)
22. IM Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēma (Pieejams: <https://ej.uz/3629>)
23. Latvijas Bankas dati (2023.09.7) (pieejams: <https://www.bank.lv/statistika/dati-statistika/procentu-likmju-statistikas-raditaji#procentu-likmju-statistikas-galvenieraditaji>)
24. Nacionālā informācijas aģentūra LETA. (2023.08.4). Lidosta “Rīga” cerīgi skatās nākotnē un tuvojas pirmskovida apjomam (pieejams: <https://ej.uz/8ku2>)
25. VSIA “Latvijas valsts ceļi” datu bāzes par autotransporta satiksmes intensitāti uz valstij piederošiem autoceļiem. (Pieejams: <https://ej.uz/tg9g>)

2. Pielikums. Izvērtējuma ietvaros veikto interviju un diskusiju saraksts

Norises laiks	Interviju, diskusiju dalībnieki (SAM)	Interviju / diskusiju kopsavilkums
12.07.2023.	A.Korotkoručko (SM), L.Antonoviča (LVC), A.Pētersone (LVC), D.Tumene (LVC) (SAM 6.1.6.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Aktivitāšu izpildes statuss, mērķa rādītāju izpilde, atbildes uz pieprasīto informāciju u.c.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ NPP izveidi un darbību nosaka ES regulējums. ▽ NPP paredzētas 2 principiālās lietotāju grupas. Pirmā ir ikviens indivīds, kurš bez reģistrācijas varēs izmantot ĢIS kartogrāfisko informāciju NPP portālā. Otrā ir tā sauktā profesionālā grupa, kura varēs abonēt NPP datu servisu uz atvērto datu koplietošanas principiem, t.i. integrējot šos datus savos vai savu partneru IT produktos un risinājumos. ▽ LVC kā NPP ieviesējs ir apkopojis un ievieš vislabāko nozares citu valstu praksi. ▽ Projekta tvēruma datu kategorijas tiek nodrošinātas primāri no LVC pārvaldībā esošās informācijas. ▽ Visas projekta realizācijā iesaistītās puses dara visu iespējamo, lai tā ieviešanas termiņš tiktu ievērots, aktivitātes tiktu veiktas to paredzētajā apjomā un sasniegti noteiktie rādītāji, pašreiz nav pazīmju par būtiskām atkāpēm. ▽ NPP pilna funkcionalitāte būs nodrošināta uzreiz, bet faktiskā datu pieejamība būs atkarīga no to sniedzējiem. ▽ Projekta pieteikumā plānotās uzturēšanas izmaksas attiecas uz NPP platformas kalpotspējas nodrošināšanu un NPP kā administratīvās vienības uzturēšanu. Savukārt datu sniedzējiem primāri pašiem jā rūpējas par savu datu sagatavošanu iesniegšanai NPP tam paredzētajā veidā un formātā. ▽ NPP kļūs par pilnīgi unificētu sistēmu visiem datu ņēmējiem un devējiem, izbeidzot neefektīvas divpusējās sadarbības formas. ▽ NPP ieviešana ir konkrētā tvēruma terminētais projekts. Pati NPP platforma un tās servisi attīstīsies laika gaitā, kam sagaidāms būs nepieciešami vēlāko NPP attīstības fāžu pasākumi (projekti).
27.07.2023.	A.Mazālis (VBP), I.Koliņš (LSEZ) (SAM 6.1.1.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Aktivitāšu izpildes statuss, mērķa rādītāju izpilde, investīciju izvēles pamatojums.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Gan Ventspils, gan Liepājas ostu īstenotos projektus ir paredzēts realizēt noteiktajos termiņos, t.i. līdz 31.12.2023. ▽ Attiecībā uz iznākuma un rezultāta rādītājiem ir sagaidāms, ka tie pilnībā tiks izpildīti arī bez Rīgas brīvostas projekta realizācijas.

		<ul style="list-style-type: none"> ▼ Tiek precizēta situācija par to, kā sākotnēji rezultāta rādītāji tika izvēlēti, t.i.: <ul style="list-style-type: none"> ○ attiecībā uz pievadceļu projektu - sasniedzamo rezultātu rādītāju izvēle tika balstīta uz Ventspils brīvostas priekšlikumu, kas veic šī rādītāja regulāru uzskaiti, kur ostas pievadceļu garums un tīkls ir ļoti plašs. Liepājas osta arī var šo rādītāju vienkārši aprēķināt, jo Liepājas ostas pievadceļu tīklu veido dažas ielas un dzelzceļi; ○ attiecībā uz dīkstāvju samazinājumu - izvēle tika balstīta uz Liepājas ostas priekšlikumu, savukārt Ventspils brīvosta šo rādītāju nav uzskaitījusi. ▼ Tiek identificētas aktivitātes, ko ostas varētu īstenot ar ES finansējuma atbalstu tekošajā plānošanas periodā - tās ir vides situāciju uzlabojošas aktivitātes (piemēram, projekti, kas paredz emisiju samazināšanas iespējas). ▼ Attiecībā uz realizēto projektu ilgtspēju tiek akcentēts, ka Liepājas ostā ekonomiskais efekts balstās uz sagaidāmo kravu apgrozījumu, savukārt Ventspils ostā - uz sagaidāmo kuģu skaitu.
28.07.2023.	J.Grīnhofa (RBP) (SAM 6.1.1.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Aktivitāšu izpildes statuss. Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ Projekta īstenošana faktiski vēl nav uzsākta. Tādēļ informācija par rezultāta un uzraudzības rādītājiem (CSNg, ceļu uzturēšanu, kuģu dīkstāvēm u.c.) RBP varēs sniegt tikai 2026. gadā, kad projekta mērķi tiks sasniegti. ▼ Aktuālā informācija par projekta statusu regulāri tiek sniegta CFLA un SM, par ko ieteikts sazināties ar SM pārstāvi V. Preimani.
22.08.2023.	Ē. Šulcs (RVP AMD) (SAM 6.1.3.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Aktivitāšu izpildes statuss, mērķa rādītāju izpilde, atbildes uz pieprasīto informāciju u.c. Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ Īstenošanā esošie projekti ir: <ul style="list-style-type: none"> ○ Projekts „Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” ar apakšprojektu: “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga-Skulte” ar pievadceļiem 1.kārta”, kas ir nodots ekspluatācijā; ○ Projekta „Austrumu maģistrāle posmā “Ieriķu iela – Vietalvas iela” 1. kārtas būvdarbi notiek atbilstoši iesniegtajam PIV, savukārt tā 2. kārtā un projekts „Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas” tiek priekšfinansēts par RVP līdzekļiem. ▼ Īstenošanā esošos projektus ir paredzēts īstenot noteiktajos termiņos, t.i. līdz 31.12.2023. ▼ Attiecībā uz iznākuma un rezultāta rādītājiem ir sagaidāms, ka tie pilnībā tiks izpildīti un pat nedaudz pārsniegti.

		<ul style="list-style-type: none"> ▽ Projekta “Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga-Skulte” ar pievedceļiem 2.kārtas” īstenošanas pārtraukšana saistīta ar “Sarkandaugavas biedrības” iebildumiem un prasībām, kas veicinātu ļoti būtisku projekta sadārdzinājumu. ▽ Būtiski Projektu īstenošanu kavējošie faktori bijuši gan COVID-19 ierobežojumi, gan Krievijas agresija Ukrainā, kur atsevišķos Projektos uzņēmēji to bija izmantojuši par iemeslu, lai pārskatītu izmaksas un pagarinātu projektu realizāciju.
25.08.2023.	K. Kiļups (Lidosta “Rīga”) (SAM 6.1.2.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Aktivitāšu izpildes statuss; aktivitāšu ietekme uz SEG emisiju mazināšanu; mērķa rādītāja izmaiņas; rezultātu monitorings.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Trešā standarta sprāgstvielu atklāšanas sistēmas (EDS) iekārtu iegāde un uzstādīšana ir noslēgta, apgaismojuma infrastruktūras modernizācija ir noslēgta, Lidostas tehniskās ēkas rekonstrukcija vēl tiek veikta. ▽ Par apgaismojuma un ēkas energoefektivitātes pasākumu ietekmi uz SEG emisiju mazināšanu dati nav pieejami. ▽ 9977 m modernizēto manevrēšanas ceļu kopējais garums nodrošina pilnīgu infrastruktūras aprīkošanu (lai arī mērķa rādītājs bija 11 330 m). Iepriekš veiktie mērījumi par nepieciešamo garumu dzīvē izrādījās neprecīzi, bija pietiekami ar mazāku metru skaitu. ▽ Modernizēto gaisa kuģu ietekmi uz SEG emisiju mazināšanu ir grūti novērtēt, šāds novērtējums prasītu lielus laika ieguldījumus, vienlaikus modernizācijai noteikti ir pozitīva ietekme emisiju mazināšanā un attiecīgi projekta rezultāta rādītāja sasniegšanā. Vienlaikus tiek uzsvērts, ka galvenais projekta ieguvums tomēr ir saistīts ar mazāku taxi-in brauciena laiku, ko pierāda arī veiktās IIA rezultāti. <p>Tiek plānots monitorings, cik gaisa kuģu nobrauktuvi izmanto un kāds veidojas SEG ietaupījums.</p>
28.08.2023.	G. Holste (LDZ) (SAM 6.2.1.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Investīciju izvēles pamatojums; iemesli projektu pārtraukšanai; statuss īstenošanā esošajiem projektiem; ieguldījumus kavējošie faktori; projektu ilgtspēja.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Sākotnējie projekti - elektrifikācija; Daugavpils projekti – bija orientēti uz A – R kravām, jo tolaik bija lielas kravu plūsmas. Redzot kravu kritumu un LDZ finanšu situācijas pasliktināšanos, kā arī līdz ar jaunu politisko uzstādījumu ieguldījumi tika pārorientēti uz pasažieru pārvadājumiem. Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana tika atcelta, jo vadības ēkas būvniecība izrādījās pārāk dārga un LDZ to nevarēja atļauties. ▽ 2021., 2022. g. uzsāktos projektus negatīvi ietekmēja COVID-19, karš Ukrainā. Būtiska ietekme bijusi arī iekšējiem faktoriem – būvprojektu skaņošanai (BIS sistēmas traucējumi, atšķirīgs

		<p>pašvaldības un LDZ redzējums, skaņošana ar trešajām pusēm, sabiedrību). Nepieciešami risinājumi, lai nodrošinātu raitāku, skaidrāku būvprojektu skaņošanas procesu.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija tiks noslēgta termiņā, savukārt žogu izbūves projekts tiks pārtraukts. Līniju kustības ātruma palielināšana un staciju modernizēšana tiks noslēgta 2024.g. (orientējoši šogad nepabeidzot 20-30% no darbiem). ▼ Projektu īstenošanu kavējošie faktori: projektu uzsākšana notiek 2-3 gadus pēc plānošanas perioda sākuma; birokrātiskās procedūras un pārbaužu, atskaišu apjoms; finansējuma saņēmēja lielā atbildība par trešo pušu rīcību (bezdarbību), kuru nav iespējams / ir grūti ietekmēt; būvprojektu ilgstošs saskaņošanas process un trešo pušu prasības.
31.08.2023.	V. Preimanis (SM) (SAM 6.1.1. un 6.2.1.)	<p>Pārrunātie jautājumi: Precizēti aspekti, secinājumi saistībā ar SAM 6.1.1. un SAM 6.2.1. Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ Dzelzceļa elektrifikācijai paredzētais finansējums tika sadalīts dažādiem mērķiem: gan transporta nozares projektiem, gan COVID-19 seku mazināšanai. ▼ Projekts līniju kustības ātruma palielināšanai un projekts pasažieru infrastruktūras modernizēšanai tiks posmots. ▼ Atbilstoši Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 10.05.2023. grozījumiem ir samazināts iznākuma rādītājs no 150 km uz 100 km; grozījumi MK noteikumos Nr. 404 vēl nav veikti. ▼ SAM 6.1.1. Rezultāta rādītājus drīkst novērtēt un skatīt dalīti pa ostām, t.i. kuģu dīkstāvju laika samazinājumu attiecināt uz Liepājas ostu, sliktā stāvoklī esošu pievadceļu īpatsvaru attiecināt uz Ventspils ostu. ▼ SAM rādītāji būs izpildīti ar Liepājas un Ventspils ostas projektiem. Savukārt Rīgas brīvdostas projekts ietver jaunas infrastruktūras būvniecību, kas pēc būtības maina (t.i. uzlabo) kravu transporta kustību ostas terminālu virzienā. ▼ Aktuālā informācija par Rīgas brīvdostas projekta virzību ir pieejama Rīgas brīvdostas vēstulē CFLA un SM “Par projekta Nr.6.1.1.0/17/I/006 īstenošanu un rīcības plānu risku vadības pasākumiem projekta pabeigšanai”. ▼ Aktuālā situācija par Rīgas brīvdostas projekta statusu ir pieejama informatīvajā ziņojumā “Par finansējuma pārdali darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” un 6.1.3. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu” 6.1.3.1. pasākuma “Rīgas pilsētas

		integrētas transporta sistēmas attīstība” ietvaros” un valsts budžeta finansējuma piešķiršanu RVP projektu īstenošanai””.
6.09.2023.	S. Gogule (Jēkabpils novada pašvaldība), A. Kausenieks (Ventspils valstspilsētas pašvaldība), D. Krīviņa (Daugavpils valstspilsētas pašvaldība), I. Jurkovska (Liepājas valstspilsētas pašvaldība) (SAM 6.1.4.)	<p>Pārrunātie jautājumi: SAM 6.1.4. mērķa sasniegšana un tā rādītāju izpilde, specifisko iznākumu rādītāju monitorings, projektu rezultātu ilgtspēja, projektu īstenošanu ietekmējušie faktori.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Projektu īstenošanas rezultātā ir izdevies pārvirzīt kravu transporta plūsmu prom no sabiedriskā transporta maršrutiem un šajos maršrutos ir uzlabojusies satiksmes drošība, tajā pašā laikā kravu transportam ir nodrošināta labāka industriālo zonu sasniedzamība. ▽ Monitorings ir veikts, tomēr rezultāti un ieguvumi ir dažādi gan pēc apjoma, gan arī pēc nozīmes un vietas (t.i. atslogojamās ielas, rekonstruējamo ielu saistība ar industriālām zonām, sākotnējās un esošās satiksmes raksturs tajās u.tml.). ▽ Atsevišķās pilsētās galvenie savienojumi, kritiskās vietas šobrīd ir sakārtotas, tomēr daļā pilsētu ir nepieciešami tālāki ieguldījumi, lai varētu nodrošināt pilnvērtīgus savienojumus ar TEN-T tīklu. ▽ TEN-T ielām pēc projekta ir noteikts laiks, kad būvnieki nodrošina to uzturēšanu (garantijas ietvaros). Pilsētām lielākoties nav problēmas nodrošināt resursus tranzīta ielu ikdienas uzturēšanai, tomēr ilgtermiņa uzturēšana - ielu atjaunošana varētu būt nozīmīga problēma un būtu risināma valstiskā mērogā. ▽ Finanšu saņēmēji ir pārliecināti, ka projektu rezultāti veicinās kravu plūsmu ilgtermiņā. ▽ Nav konstatēts, ka Covid-19 un ģeopolitiskā situācija būtu atstājusi būtisku negatīvu ietekmi uz projekta rezultātu ilgtspēju. ▽ Projektu rezultātu ietekmes vērtēšana no vides un drošības aspekta vēl nav izplatīta prakse lielajās pilsētās.
6.09.2023.	J. Ozoliņa (SM), B. Gulbe (SM) (SAM 6.1.7.)	<p>Pārrunātie jautājumi: SAM 6.1.7.2. aktivitāšu izpildes statuss, mērķa rādītāju izpilde, precizēti aspekti par sasniedzamajiem rezultātiem, projektu rezultātu ilgtspēja, un sasaiste ar nākošajiem plānošanas periodiem.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Pasākuma ietvaros veiktie pētījumi veido vienojošu kopu ilgtspējīgas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanai. ▽ Pētījumu izstrāde notiek atbilstoši paredzētajam grafikam, atsevišķi pētījumi jau ir pabeigti, kopumā projektam noslēdzoties 31.12.2023. ▽ Ilgtspējīgs integrēts sabiedriskā transporta plāns Rīgas metropoles areālam ir izstrādē, koncepcija ir apstiprināta darba grupā, šobrīd plāns ir izskatīšanā. ▽ Covid-19 un ģeopolitiskā situācija tiešā viedā neietekmē projekta īstenošanu, tomēr šiem faktoriem varētu būt lielāka ietekme izstrādātā transporta plāna ieviešanā.

		<ul style="list-style-type: none"> ▽ Veiktie pētījumi ir ciešā sasaistē ar plānošanas periodā aktuālajām TAP, projekts ir ciešā sasaistē ar jaunā plānošanas perioda uzstādījumiem, kas definēti jaunajās TAP un citos plānošanas dokumentos.
7.09.2023.	J. Gudēvics – Liepiņš (Rīgas pilsētas attīstības departaments) (SAM 6.1.7.)	<p>Pārrunātie jautājumi: SAM 6.1.7.1. aktivitāšu izpildes statuss, mērķa rādītāju izpilde, ietekmējošo faktoru precizēšana, ietekme uz labumu guvējiem, projektu rezultātu ilgtspēja.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Darbu gaita projektā norāda uz to, ka projekts tiks pabeigts termiņā, turklāt līdz gada beigām ir neliela rezerve. ▽ Rezultatīvā rādītāja noteikšana paredzēta saskaņā ar izmaksu ieguvumu analīzē noteikto metodiku, nosakot sabiedriskā transporta kustības laiku starp divām pieturām. Tomēr konkrēto rezultātu un ieguvumu varēs noteikt tikai pēc gada vai diviem, kad būs beigti būvdarbi Rail Baltica termināla tuvumā. ▽ Ņemot vērā ievērojamo skaitu būvniecības projektu Rīgā, kas norit vienlaicīgi un ir jāpabeidz līdz gada beigām, projektētāju un būvnieku piedāvājumi projektēšanas un būvniecības darbiem ir dārgāki nekā normālas konkurences apstākļos. ▽ Rekonstruējamo krustojumu izvēle notika saskaņā ar Rail Baltica multimodālā termināla izstrādātā lokālplānojuma prioritātēm; nākamajā plānošanas periodā plānots sakārtot nākamo prioritāro infrastruktūru ap multimodālo terminālu. ▽ Rīgas pašvaldība šobrīd mēģina sakārtot sistēmu un plānot arī ielu savlaicīgu atjaunošanu, lai nodrošinātu infrastruktūras kvalitatīvu darbību ilgtermiņā.
11.09.2023.	S. Dombrovska un L. Teilāne (CFLA) (visi SAM)	<p>Pārrunātie jautājumi: Sadarbība ar FS; nepieciešamie uzlabojumi administratīvajos procesos; aspekti, kas FS apgrūtina projektu īstenošanu; projektu rezultātu ilgtspēja.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Sadarbība ar SM un finansējuma saņēmējiem ir laba. CFLA cenšas uzklaut, konsultēt, atbalstīt finansējuma saņēmējus, cik iespējams un cik to atļauj MK normatīvais ietvars. ▽ Galvenā finansējuma saņēmēju ‘sāpe’ ir izmaksu attiecināmība. Piemēram, pārbūvējot ielas likumsakarīgi tiek sakārtota infrastruktūra, veikts labiekārtojums, taču šādas izmaksas nevar attiecināt, jo tās nav tiešā veidā saistītas ar SAM mērķi. ERAF kopumā ir vissarežģītākās prasības. ▽ Sarežģītāk ir saskaņot problēmsituāciju risinājumus ar kapitālsabiedrībām, jo lēmumi jāaskaņo padomēs un valdēs – tas ir laikietilpīgi. ▽ Attiecībā par pabeigto projektu ilgtspēju un ilgtermiņa uzturēšanu – CFLA uztraudzība ilgst tikai 5 gadus, uzturēšana pēc tam ir finansējuma saņēmēju atbildība. Vienlaikus, ja kāds ziņo par pārkāpumu, CFLA pievēršas konkrētajai situācijai.

		<ul style="list-style-type: none"> ▽ Ventspils ostas pievadceļu projekta sastāva izvēles pamatotība no CFLA puses ir pārbaudīta gan dokumentāli, gan veicot apsekošanu Ventspils pilsētā.
20.09.2023.	D. Beļajeva-Herbsta, E. Puriņa (FM) A. Korotkoručko, V. Preimanis, R. Kudļa (SM) (<i>visi SAM</i>)	<p>Pārrunātie jautājumi: Sagatavoto ziņojuma secinājumu, kā arī operacionālo un stratēģisko ieteikumu pārrunāšana.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ Pie priekšlikumiem nepieciešams identificēt atbildīgo institūciju un/vai iesaistītās puses. ▽ Attiecībā uz priekšlikumiem par Finansējuma pieejamības plānošanas nosacījumiem tiek uzsvērts, ka identificētie priekšlikumi ir saprotami, taču tai pat laikā plānošanas ilgstošais process ir atbilstošs tam, kādu saskaņošanas procesu ir nepieciešams ievērot un to ir grūti mainīt; ▽ Jāprecizē informācija par SAM 6.1.4. specifiskajiem iznākuma rādītājiem, kurus nodrošina finansējuma saņēmēji.
17.10.2023.	O. Strauts (RVP AMD) (<i>SAM 6.1.3.</i>)	<p>Pārrunātie jautājumi: Projektu ilgtspēja.</p> <p>Galvenās atziņas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▽ RVP Ārtelpas un mobilitātes departamenta Projektu būvniecības līgumos noteikts 3 gadu garantijas periods no būvdarbu veicēja, savukārt turpmāko gadu ikdienas uzturēšanas plānota no RVP budžeta līdzekļiem saskaņā ar RVP Ārtelpas un mobilitātes departamenta nolikumu un pašvaldības ielu/tiltu/pārvadu uzturēšanas līgumiem, kuros tiek paredzēta izmaksu pieaugumu indeksācija. ▽ SAM 6.1.3. iekļauto posmu uzturēšanai ir pieejams pietiekams ikgadējs finansējums un riska iestāšanās varbūtība attiecībā uz uzturēšanas budžeta samazinājumu ir zema, tā kā Projektu ielas un pārvadi/tilti atbilst maģistrālo ielu kategorijai un 1. uzturēšanas klasei, kuru uzturēšanas prioritāte ir augsta.