

## 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 ieplānot 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 – Lūmāni (km 104,20 – 113,40) pārbūve (tilts);
- ▼ Valsts reģionālā autoceļa P11 Kocēni – Limbaži – Tūja posma Lauciņi – 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.