**Informatīvais ziņojums**

**“Par apvienoto tiltu pār Daugavu”**

Informatīvais ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz:

1. Valdības rīcības plāna Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 89. punktu – “Turpināsim mērķtiecīgu autoceļu atjaunošanu visā Latvijā, īpašu uzmanību pievēršot ceļiem ar augstu satiksmes intensitāti un ceļiem uz novadu centriem” un balstās uz 2020. gada 18. jūnijā Autoceļu padomē atbalstīto VAS “Latvijas Valsts ceļi” prezentēto Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. līdz 2040. gadam un tajā paredzēto;
2. Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 85. punktu – “ Īstenosim Rail Baltica projektu. Rūpēsimies par visu ieinteresēto pušu iesaisti nozīmīgāko Rail Baltica publiskās infrastruktūras objektu plānošanā, lai pēc iespējas pilnvērtīgi izmantotu to potenciālu”.
3. Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu”, līdz ar ko ir pieņemts Dzelzceļa likuma 22.1 pantā paredzētais lēmums par Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras izveidi RB Projekta ietvaros. Satiksmes ministrija īstenoRail Baltica projektu, kas ir Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveides projekts Eiropas Transporta tīkla (turpmāk - TEN-T) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas ietvaros (turpmāk tekstā – RB Projekts).

1. **Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija no 2020. līdz 2040. gadam**

“Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija no 2020. līdz 2040. gadam” (turpmāk - Stratēģija 2040) būs valsts autoceļu tīkla attīstības vīzija, kurā ietverts autoceļu tīkla ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskais mērķis, uzdevumi un attīstības prioritātes. Stratēģija 2040 tiek izstrādāta, lai izpildītu:

* “Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. - 2027. gadam” rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” 312. uzdevumu “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošana, 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 piekļūstamības prasības”;
* “Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021. – 2027. gadam” (turpmāk – TAP 2027) projektā iekļautā 2. rīcības virziena “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.1.5. apakšuzdevumu “Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu”;
* TAP 2027 projektā iekļautā 2. rīcības virziena “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.1. uzdevuma “TEN-T PĀRROBEŽU PROJEKTS RAIL BALTICA” 2.1.5. apakšuzdevumu “Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu”;
* TAP 2027 projektā iekļautā 2. rīcības virziena “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.3. uzdevuma “Autoceļi” 2.3.1.1. apakšuzdevumu “Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu”
* Eiropas Parlamenta un padomes regula (ES) Nr.1315/2013*[[1]](#footnote-2)* par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (turpmāk - ES Regula), kas ir pieņemta, lai nodrošinātu ES transporta nozares attīstību un ar kuru ir ieviests TEN-T “visapatverošais” tīkls un “pamattīkls”, paredz, ka visaptverošā tīkla mērķis ir nodrošināt visu ES reģionu pieejamību un savienojamību un tas jāpabeidz līdz 2050. gadam. Savukārt pamattīklā ietilpst tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās TEN- T mērķu sasniegšanai, kas jāpabeidz līdz 2030. gadam. Lai pamattīkls tiktu uzskatīts par pabeigtu, autoceļiem jāatbilst automaģistrāļu vai ātrsatiksmes ceļu standartiem.

Papildus iepriekš minētajam Stratēģija 2040 palīdzēs efektīvāk plānot valsts autoceļu tīkla attīstību ilgtermiņā un nodrošinās papildus finansējuma avotu piesaisti autoceļiem.

Stratēģijas realizācija nodrošinās satiksmes drošības uzlabošanu un veicinās vides aizsardzību un klimata pārmaiņu ietekmes samazināšanu, samazinot siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijas.

Stratēģijas 2040 mērķis: izveidot vienotu, drošu un efektīvu valsts autoceļu tīklu, kas nodrošinās Rīgas apvedceļa sasniedzamību no jebkura administratīvā centra Latvijā ne ilgāk kā divu stundu laikā.

Stratēģijas 2040 pamatuzdevums: pārskatīt valsts autoceļu tīklu, izvērtēt tā efektivitāti, noteikt tā stratēģiskos uzdevumus, prioritāros attīstības virzienus, indikatorus un to mērķa vērtības 2040. gadam, kas kalpo par pamatu nozares vadībai un budžeta plānošanai ilgtermiņā, kā arī pamatojumu citu finansējuma avotu piesaistei. Pamatuzdevuma izpildes priekšnosacījumi ir satiksmes intensitāte, tranzīta satiksmes plūsmas, ekonomikas attīstība, iedzīvotāju migrācijas un mobilitātes izmaiņas, kā arī transporta un satiksmes digitalizācija.

Stratēģijas 2040 mērķa un uzdevumu izpildei finansējumu paredzēts plānot gadskārtējā likumā par valsts budžetu un vidēja termiņa budžeta ietvara likumā. Tās īstenošanai pašreiz paredzēti trīs iespējamie finansējuma avoti:

* valsts budžets;
* Eiropas Savienības fondu līdzekļi;
* publiskā privātā partnerība.

Stratēģijas 2040 prioritāte ir valsts galveno autoceļu pārbūve, kuru plānots realizēt 3 posmos:

1. posms no 2020. līdz 2030. gadam – izbūvēti 245,5 km ātrgaitas autoceļi;

2. posms no 2030. līdz 2035. gadam – izbūvēti 298,5 km ātrgaitas autoceļi;

3. posms no 2035. līdz 2040. gadam – izbūvēti 520,7 km ātrgaitas autoceļi.

Pēc katra posma īstenošanas ir paredzēts veikt starpizvērtējumu un analizēt tālākos veicamos uzdevumus – nepieciešamības gadījumā pārskatot Stratēģijas 2040 īstenošanas posmos iekļautās prioritātes.

1. **Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūra**

Satiksmes ministrija īstenoRB projektu, kas ir Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveides projekts TEN-T Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas ietvaros (turpmāk tekstā – RB Projekts). Ministru kabinets (turpmāk – MK) 2016. gada 24. augustā ir izdevis rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas RB projekta būvniecībai paredzētās darbības akceptu”, līdz ar ko ir pieņemts Dzelzceļa likuma 22.1 pantā paredzētais lēmums par RB projekta dzelzceļa infrastruktūras izveidi RB Projekta ietvaros.

RB Projekta ietvaros 2019.gada 5.jūlijā ir noslēgts līgums Nr.8/2019-42 (Ministrijas reģistrācijas Nr.SM2019/-24) “Par projektēšanu un autoruzraudzību posmam Vangaži-Salaspils-Misa” (turpmāk – Projektēšanas līgums) starp akciju sabiedrību “RB Rail” (turpmāk – RBR), Ministriju un piegādātāju apvienību, kuras biedri ir Egis Rail S.A., DB Engineering & Consulting GmbH un Rīgas sabiedrība ar ierobežotu atbildību "OLIMPS" (turpmāk – Projektētājs).

Projektēšanas līguma 1.pielikuma “Tehniskā specifikācija” 3.sadaļā ir aprakstīts projektēšanas process, kura 3.2.apakšadaļa “Vērtību inženierija” apraksta Projektētāja veicamās darbības, lai sagatavotu un iesniegtu dzelzceļa trases sekcijas Vangaži-Salaspils-Misa (turpmāk – Sekcija) inženiertehniskos risinājumus. Līdz ar to Projektētājs, izmantojot labāko inženiertehnisko praksi, veic izpēti un sagatavo optimālākos infrastruktūras risinājumus un apkopo tos dzelzceļa dzīves cikla izmaksu ziņā ekonomiskākajā un racionālākajā priekšlikumā, kurš tai pat laikā atbilst Baltijas valstu definētajiem kritērijiem attiecībā uz RB Projekta drošību, kapacitāti, operacionālo efektivitāti, ietekmi uz vidi u.c. aspektiem. Lai iegūtu iespējami labākos konstruktīvos risinājumus dzelzceļa horizontālajam un vertikālajam novietojumam, uzbērumu konstrukcijai, tiltiem, pārvadiem, skaņas sienām u.c. elementiem, Projektētājs plaši izvērtē iespējamos variantus, ņemot vērā RB Projekta Sākotnējo izpēti, Konsolidētās sākotnējās izpētes secinājumus, kā arī paša Projektētāja pieņēmumus par labākajiem risinājumiem atbilstoši tā pieredzei un kompetencei.

1. **Stratēģijas 2040 sasaiste ar RB projektu**
   1. **Stratēģijā 2040 paredzētās darbības no 2020. līdz 2030. gadam**

Stratēģijas 2040 valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma prioritārais jeb pirmais attīstības virziens paredz Rīgas apvedceļa pārbūvi, kuras ietvaros plānots īstenot sekojošus projektus:

1. projekts – “Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve” - 20,5 km.
2. projekts – “Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve” - 26,5 km.
3. projekts – “Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās autoceļu infrastruktūras būvniecība”. Šī projekta ietvaros tiks izbūvēts jauns apvienotais autoceļa un dzelzceļa tilts pār Daugavu un ar to saistītā ceļu infrastruktūra – tilta pieejas ar divām brauktuvēm, vairāklīmeņu ceļu mezgla A4/A6 pārbūve, jauns pievienojums esošajam valsts reģionālajam autoceļam P85, paralēlie vietējie ceļi un nepieciešamais aprīkojums (apgaismojums, prettrokšņa sienas u.c.).
4. projekts – “Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve” - 12,0 km.

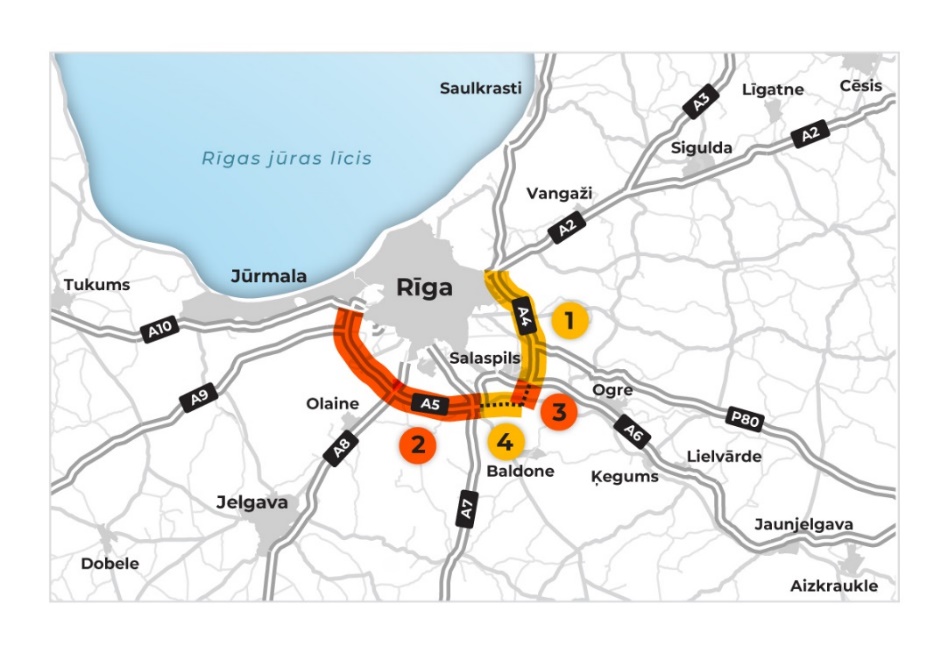
1.tabula “Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma pirmā attīstības virziena ieviešanas un finansēšanas grafiks, milj. EUR bez PVN**”**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Projekts | Plānotais finansējums | | | Nepieciešamais papildu finansējums | | | | | | | | |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Kopā |
| 1. Projekts:  Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve | 0,20 | 0,20 | 0,10 | 0,20 | 0,43 | 3,80 | 5,89 | 64,0 | 64,0 | 32,0 | 0 | **170,32** |
| 2. Projekts:  Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,47 | 3,97 | 6,64 | 0,42 | 76,48 | 76,48 | 38,24 | **202,92** |
| 3. Projekts:  Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās autoceļu infrastruktūras būvniecība (autoceļu daļa) | 0 | 0 | 0 | 0,42 | 4,08 | 10,32 | 15,93 | 15,74 | 15,08 | 4,93 | 0 | **66,5** |
| 4. Projekts:  Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)  posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve | 0,11 | 0,11 | 0,15 | 0,11 | 0,11 | 0,15 | 0,3 | 4,74 | 7,44 | 35,88 | 53,82 | **102,55** |
| **Kopā** | **0,53** | **0,53** | **0,47** | 0,87 | 4,28 | 18,3 | 28,85 | 84,99 | 163,08 | 149,32 | 92,06 | **542,29** |

2.tabula “Valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posma pirmā attīstības virziena ieguvumi”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Projekts | Satiksmes dalībnieku ceļā patērētā laika ieguvumi, milj.  EUR  gadā | Ieguvumi no ceļu satiksmes negadījumu samazināšanās, milj.  EUR  gadā | CO2 izmešu samazinājums, tonnas gadā | Ieguvumi no CO2 izmešu samazinājuma, milj.  EUR  gadā | Ieguvumi kopā, milj.  EUR  gadā |
| 1. Projekts:  Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve | 6,0 | 1,5 | 4 399,0 | 0,154 | **7,654** |
| 2. Projekts:  Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve | 8,7 | 0,7 | 6 022,0 | 0,211 | **9,611** |
| 3. Projekts:  Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās autoceļu infrastruktūras būvniecība | 0,7 | 0,4 | 806,0 | 0,028 | **1,128** |
| 4. Projekts:  Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)  posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve | 4,1 | 0,2 | 3 494,0 | 0,122 | **4,422** |
| **Kopā** | **19,5** | **2,8** | **14721** | **0,515** | **22,815** |

1.attēls “Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma prioritārais jeb pirmais attīstības virziens”



* 1. **Apvienotā tilta būvniecība**

2020.gada 8.jūlijā RBR iesniedza Ministrijai Projektēšanas līguma ietvaros sagatavoto Sekcijas apakšposma DPS3 inženiertehnisko izvērtējumu, kas ietver posmu ar RB projekta dzelzceļa šķērsojumu pār Daugavu Ķekavas un Salaspils novados (turpmāk – Inženiertehniskais pamatojums). Iesniegtajā Inženiertehniskajā pamatojumā tika izvērtēts apstāklis, ka starp plānoto autoceļa tiltu pār Daugavu uz E67 Via Baltica posmā A4 Saulkalne-Bauska (Ārce) un paredzēto RB projekta dzelzceļa tiltu pār Daugavu ir neliels attālums, kas dod iespēju apvienot abas infrastruktūras, izveidojot apvienotu tiltu Daugavas šķērsošanai. Izvērtējot Projektētāja sniegto pamatojumu apvienotā tilta atbilstībai RB Projekta tehniskajām prasībām, tika atbalstīta Projektētāja ieteiktā Inženiertehniskā pamatojuma alternatīva, kas paredz tālākajā projektēšanas fāzē detalizēt apvienotā tilta risinājumu.

Tā kā sākotnēji noslēgtais Projektēšanas līgums paredz tikai atsevišķa dzelzceļa tilta būvprojekta izstrādi, tad ar Projektētāju ir panākta vienošanās par izmaiņām Projektēšanas līgumā, lai iekļautu darba apjomā papildus uzdevumus, kas saistīti ar apvienotā tilta būvprojekta izstrādi. Šādu pieeju ir savstarpēji saskaņojusi Ministrija, RBR un valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi”, kā arī apvienoto tiltu kā labāko risinājumu ir apstiprinājusi Autoceļu padome 2020.gada 18.jūnija sēdē. Papildus, apvienotais tilts ir iekļauts Transporta attīstības plāna 2021. – 2027.gadam projektā.

Projektēšanas līguma, par RB projekta Sekcijas projektēšanas līguma ietvarā tika veikta analīze par jauna autotransporta tilta pār Daugavu būvniecības iespēju. Analīzē tika veikts salīdzinājums apvienotā tilta vai divu atsevišķu tiltu (autotransportam un dzelzceļam) būvniecībai pār Daugavu:

1. Ja tiek būvēti divi atsevišķi tilti, to aptuvenās kopējās izmaksas sastādītu 202 milj. EUR, no kurām aptuvenās dzelzceļa tilta izmaksas sastādītu 105 milj. EUR, bet autoceļu tilta izmaksas 97 milj. EUR.
2. Veicot apvienotā tilta būvniecību, izmaksas 2019. gada cenās sastāda aptuveni 116 milj. EUR, no kurām aptuvenās autoceļu daļas izmaksas sastādītu 66 milj. EUR.

Eiropas Komisijas Inovāciju un tīklu izpildaģentūras (Innovation and Network Agency, turpmāk - INEA) un RBR kā RB Projekta koordinatora vērtējumā ar apvienotā tilta projektēšanu saistīto papildus darbu iekļaušana Projektēšanas līgumā un šāda tilta nākotnes būvniecība neradīs negatīvu ietekmi uz RB Projekta termiņiem. Turklāt apvienotais tilts sniegs pozitīvu pienesumu RB projekta multimodalitātei un racionalizēs Latvijas transporta vajadzību risinājumus.

Projektēšanas līgums tiek finansēts kopējā RB Projekta finansēšanas līguma ietvaros, kas ir noslēgts starp Baltijas valstīm, RBR un INEA. Tādejādi tas tiek finansēts no Eiropas Savienības budžeta un līdzfinansēts no Latvijas valsts budžeta. INEA sniedza viedokli par apvienotā tilta projektēšanu Projektēšanas līguma tvērumā, t.i. RB projekta ietvaros. INEA sniedza pozitīvu atzinumu par šo priekšlikumu, norādot, ka visas papildu darbības, kas rodas saistībā ar autoceļu infrastruktūras projektēšanu un dzelzceļa infrastruktūras sadaļas paplašinājumu, ir jāfinansē no finanšu resursiem, kas nav piešķirti RB Projekta īstenošanai.

Līdz ar to 2021. un 2022. gadā valsts budžeta apakšprogrammā 23.06.00 "Valsts autoceļu uzturēšana un atjaunošana" nepieciešams paredzēt līdzekļus 4,5 milj. EUR apmērā, bez pievienotās vērtības nodokļa (turpmāk – PVN), lai segtu izmaksas, kas Projektēšanas līguma ietvaros radīsies saistībā ar apvienotā tilta un ar to saistītās autoceļu infrastruktūras projektēšanu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras sadaļas projektēšanas paplašinājumu.

Plānots, ka būvprojektu varētu pabeigt 2023. gadā, un būvniecību uzsākt 2023. gada nogalē.

1. **Apvienotā tilta būvniecība**
   1. **Apvienotā tilta būvniecības iespējamie finansējuma avoti**

**Valsts budžeta autoceļiem pieejamais finansējums**

Saskaņā ar likumprojektu “Par valsts budžetu 2021. gadam” un likumprojektu “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam” valsts autoceļu (tajā skaitā valsts vietējo, reģionālo un galveno autoceļu) būvniecībai pieejams finansējums robežās no 125,6-172,0 milj. EUR gadā.

**Eiropas Savienības fondu līdzekļi**

Eiropas Kohēzijas fonda 2021. – 2027. gada plānošanas perioda darbības programmas ietvaros ir paredzēts finansējums valsts galveno autoceļu rekonstrukcijai vai modernizācijai, tai skaitā robežšķērsošanas vietu (RŠV "Terehova", "Silene" un "Pāternieki" modernizācijas pabeigšana) infrastruktūras attīstībai drošai Latvijas nākotnei, ietverot nepieciešamo zaļo mobilitātes infrastruktūru, 330,2 milj. EUR, no kuriem 280,7 milj. EUR Kohēzijas fonda finansējums.

Apvienotā tilta projekta finansēšana iespējama arī no 2021.-2027.gada Eiropas Savienības daudzgadu budžeta Militārās Mobilitātes programmas.

* 1. **Apvienotā tilta būvniecības riski**

Rīgas apvedceļa abi autoceļi - valsts galvenais autoceļš A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte) (turpmāk – autoceļš A5) un valsts galvenais autoceļš A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) (turpmāk – autoceļš A4), nav tieši savienoti un kā to savienojums kalpo valsts galvenais autoceļš A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) (turpmāk – autoceļš A6). Autoceļu A4 un A5 mezgli ar autoceļu A6 ir uzskatāmi par šaurajām vietām, kurās veidojas satiksmes sastrēgumi.

Autoceļš A5 sākumā līdz sestajam km virzās pa Rīgas HES dambi. Esošais Daugavas šķērsojums ir visproblemātiskākā vieta visā Rīgas apvedceļa garumā, jo šajā vietā autoceļam ir zema satiksmes caurlaides spēja un Rīgas HES dambi paplašināt tehniski nav iespējams. Satiksmes plūsma, it sevišķi kravas transporta plūsma, pa Rīgas HES dambja Daugavas šķērsojumu būtu jāsamazina, jo potenciāls ceļu satiksmes negadījums var atstāt negatīvu iespaidu uz dambja konstrukciju, kas potenciāli ir bīstami visai sabiedrībai.

Papildus slodzi Daugavas šķērsojumam pār Rīgas HES dambi rada Ķeguma HES dambja tilta sliktais tehniskais stāvoklis, kur jau šobrīd ir masas un braukšanas intervāla ierobežojumi. 2020. gadā tilta atjaunošanas darbu laikā tika konstatēta pazemināta atsevišķa laiduma spēja uzņemt dinamisku slodzi un 2021. gadā ir plānota speciāla inspekcija, lai noteiktu vai esošie tilta ekspluatācijas ierobežojumi ir pietiekami.

Savukārt divu atsevišķu tiltu pār Daugavu būvniecība, aptuveni 300 m attālumā vienam no otra, radītu šīs teritorijas degradāciju un vērtības kritumu, kā arī jebkuri būvdarbi virs Rīgas HES ūdens krātuves vai tuvu Daugavas tauvas joslai rada būtisku īslaicīgu un arī paliekošu ietekmi uz vidi. Apvienotā tilta būvniecība ievērojami samazināti būvdarbu ietekmi uz vidi.

Jānorāda, ka vispārīgi liela mēroga būvdarbi paaugstina slodzi esošajam valsts un pašvaldību ceļu tīklam, ko ietekmē būvmateriālu transportēšana no to ieguves vietas, ražotnes vai ostas uz objektu.

Apvienotā tilta būvniecība ievērojami samazinātu arī negatīvo paaugstinātās slodzes ietekmi un nepieciešamos ieguldījumus šo būvmateriālu piegādes maršrutu uzturēšanai labā tehniskajā stāvoklī.

**Secinājumi**

1. Apvienotā tilta būvniecība ir optimālāks risinājums salīdzinot ar divu tiltu, viena autotransportam un viena dzelzceļam būvniecību.
2. Apvienotā tilta pār Daugavu būvniecība, nodrošinās valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve un valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) pilnvērtīgu savienojumu.
3. Apvienotais tilta būvniecība sniegs pozitīvu pienesumu RB projekta multimodalitātei un racionalizēs Latvijas transporta vajadzību risinājumus.
4. Veicot apvienotā tilta būvniecību, izmaksas 2019. gada cenās sastāda aptuveni  116 milj. EUR, no kurām aptuvenās autoceļu daļas izmaksas sastādītu 66 milj. EUR.
5. Apvienotā tilta būvniecība autotransporta ceļā patērētā laika samazinājumos, ceļu satiksmes negadījumu samazinājumos un ieguvumos no CO2 izmešu samazinājuma sniegtu ieguvumus Latvijas ekonomikai 1,128 milj. EUR gadā.

Visa pilnvērtīga valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posma pirmā attīstības virziena būvniecības ieguvumi ceļā patērētā laika samazinājumos, ceļu satiksmes negadījumu samazinājumos un ieguvumos no CO2 izmešu samazinājuma sniegtu ieguvumus Latvijas ekonomikai 22,815 milj. EUR gadā.

1. Ar apvienotā tilta autotransporta daļas projektēšanu saistīto papildus darbu iekļaušana Projektēšanas līgumā un šāda tilta nākotnes būvniecība neradīs negatīvu ietekmi uz RB Projekta termiņiem.
2. Apvienotā tilta autotransporta daļas projektēšanas darbiem nepieciešams paredzēt līdzekļus 4,5 milj. EUR apmērā, bez PVN.

**Turpmākā darbība**

1. Jāturpina Rail Baltica dzelzceļa posma Vangaži - Salaspils – Misa projektēšana tajā iekļaujot apvienotā tilta autotransporta daļas projektēšanu, lai nodrošinātu apvienotā autotransporta un dzelzceļa tilta pār Daugavu, kas ir Latvijas Militārās mobilitātes prioritārais projekts būvniecību.
2. 2021. un 2022. gadā valsts budžeta apakšprogrammā 23.06.00 "Valsts autoceļu uzturēšana un atjaunošana" nepieciešams paredzēt līdzekļus 4,5 milj. EUR apmērā, bez PVN, lai segtu izmaksas, kas Projektēšanas līguma ietvaros radīsies saistībā ar apvienotā tilta un ar to saistītās autoceļu infrastruktūras projektēšanu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras sadaļas projektēšanas paplašinājumu.
3. Apvienotā tilta būvniecība.

1. Eiropas parlaments un Eiropas savienības padome, 2013. Eiropas Parlamenta un padomes regula (ES) Nr.1315/213 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex%3A32013R1315 [↑](#footnote-ref-2)