**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam”**

Informatīvais ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz 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 VSIA “Latvijas Valsts ceļi” izstrādāto Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģiju no 2020. līdz 2040. gadam.

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

“Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija no 2020. līdz 2040. gadam” (turpmāk - Stratēģija 2040) ir valsts autoceļu tīkla attīstības vīzija, kurā ietverts autoceļu tīkla ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskais mērķis, uzdevumi un attīstības prioritātes. Stratēģija 2040 ir 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” projektā iekļautā 2. rīcības virziena “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.1.5. apakšuzdevumu “Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu”;
* “Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021. – 2027. gadam” (turpmāk – 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 20207 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, kas ir pieņemta, lai nodrošinātu ES transporta nozares attīstību un ar kuru ir ieviests TEN-T “visaptverošais” 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 nodrošinātu papildus finansējuma avotu piesaisti autoceļiem.

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

**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.

**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 plāno 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 194,3 km ātrgaitas autoceļi;

2. posms no 2030. līdz 2035. gadam – izbūvēti 224,0 km ātrgaitas autoceļi;

3. posms no 2035. līdz 2040. gadam – izbūvēti 637,5 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. **Valsts autoceļu attīstība**
   1. **Valsts galveno autoceļu pārbūve**

Valsts galvenie autoceļi, atbilstoši likuma “Par autoceļiem” trešā panta 3.daļā noteiktajai definīcijai, valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu — ar pārējām republikas pilsētām vai kas ir republikas pilsētu apvedceļi. Latvijā ir 15 valsts galvenie autoceļi ar maršruta indeksiem A1 – A15. Atsevišķi valsts galvenie autoceļi ir pilsētu apvedceļi: A4 un A5 veido Rīgas apvedceļu, savukārt A14 un A15 ir daļa no Daugavpils un Rēzeknes apvedceļiem.

Kopējais valsts galveno autoceļu garums ir 1 756,50 km.

2020. gadā 15,30% jeb 263,9 km autoceļu ar melno segumu bija klasificējami kā slikti un ļoti slikti un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2016. gadā – 35,3%, 2017. gadā – 32,8%, 2018. gadā – 25,6 %, 2019. gadā – 20,43%).

­­­­­­­­­­­­1. tabula “Valsts galveno autoceļu segumu stāvoklis 2020.gadā”

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Km | % |
| **Ļoti labā, labā** | 1 313,9 | 76,30% |
| **Apmierinošā** | 145,3 | 8,40% |
| **Ļoti sliktā, sliktā** | 263,9 | 15,30% |
| **Kopā:** | 1723,10 |  |

Valsts galveno autoceļu turpmākai attīstībai jābūt vērstai uz projektiem, kas nodrošinās autoceļu Eiropas transporta tīklā (turpmāk – TEN-T) tehniskā stāvokļa uzlabošanu un modernizēšanu. Par prioritāti jāizvirza galveno autoceļu pārbūve, izveidojot galveno autoceļu tīklā ātrgaitas ceļu posmus 1 000 km garumā, uzlabojot satiksmes drošību un samazinot transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, ceļā pavadīto laiku un siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas.

Šāda galveno autoceļu pārbūve ir nepieciešama, lai nodrošinātu vienlaicīgi ātru un drošu autosatiksmi. Tam ir nepieciešams paredzēt katram kustības virzienam atsevišķu vai atdalītu brauktuvi, kā arī citus papildus drošību garantējošus risinājumus, tas ir, esošos vienas brauktuves un divu brauktuvju autoceļus pārbūvēt, lai uz tiem var uzbraukt tikai no šķērsojamiem mezgliem vai kontrolējamiem krustojumiem, un uz kura brauktuves ir aizliegta apstāšanās un stāvēšana un kurš nekrustojas vienā līmenī ar dzelzceļu vai gājēju ceļu.

Pārbūvējot divu joslu autoceļu par vairāku braukšanas joslu autoceļu ar atdalītām brauktuvēm, iespējams izskaust visbīstamākos ceļu satiksmes negadījumus (turpmāk – CSNg) – frontālās sadursmes, kā arī sadursmes ar kreiso pagriezienu veicējiem, kas bieži ir iemesls cilvēku bojāejai vai smagiem ievainojumiem. Atsaucoties uz Eiropas Savienības izdevumu "Motorways 2018"[[2]](#footnote-3), kurā ir minēti pētījumi vairākās valstīs, kas liecina, ka uz automaģistrālēm ceļu satiksmes negadījumi ir par 50% līdz pat 90% mazāk, salīdzinot ar 2 joslu vispārīgas lietošanas ceļiem. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – LVC) prognozē kopumā CSNg samazināšanos šajos posmos par 50%, kas ir 347 CSNg, 111 CSNg ar cietušajiem, 168 CSNg ar ievainotajiem un 13 CSNg ar bojāgājušajiem gadā.

Transporta sektors ir viens no galvenajiem SEG emisiju avotiem, veidojot 28,5% no kopējā emisiju apjoma. Pārbūvējot valsts galvenos autoceļus par divu brauktuvju autoceļiem, uzlabosies braukšanas apstākļu kvalitāte, satiksmes plūsma būs vienmērīgāka un ievērojami samazināsies vai izzudīs gaidīšanas laiki atsevišķām satiksmes plūsmām. Vienmērīgu braukšanas režīmu raksturo zemāks degvielas patēriņš, kas ir SEG emisiju cēlonis. LVC aprēķini liecina, ka izbūvējot ātrgaitas autoceļus valsts galveno autoceļu tīklā, ikgadējās autotransporta radītās SEG emisijas samazināsies par aptuveni 16%. Emisiju samazinājums veidojas no mazāka degvielas patēriņa, kas rodas no vienmērīga brauciena pa kvalitatīvu ceļu, kā arī izvairoties no dīkstāves vienlīmeņa mezglos.

Ņemot vērā satiksmes drošību un būvniecības izmaksas, par optimālu valsts galvenā autoceļa tehnisko risinājumu uzskatāms autoceļa risinājums ar divām atdalītām brauktuvēm četrām braukšanas joslām (divām katrā braukšanas virzienā). Atbilstoši Latvijas standartam LVS 190:2 “Ceļu projektēšanas noteikumi.”, šādam autoceļa tehniskajam risinājumam optimālā satiksmes intensitāte ir robežās no 18 000 līdz 65 000 automobiļiem diennaktī un var uzskatīt, ka pārskatāmā nākotnē šādu autoceļu caurlaides spēja būs pietiekama.

Divu brauktuvju autoceļu tehniskais apraksts:

1. Autoceļš ar vismaz četrām braukšanas joslām ar atdalītām brauktuvēm.
2. Autoceļš pieejams tikai no vairāklīmeņu vai regulējamiem satiksmes mezgliem, taču atsevišķos pamatotos gadījumos pieļaujamas neregulētas labās uzbrauktuves un nobrauktuves. Minimālais attālums starp autoceļu vairāklīmeņu mezgliem vismaz 3 km, taču jānodrošina satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izvietošanas iespējas.
3. Autoceļš ir apzīmēts ar īpašu Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" noteikto 552. ceļa zīmi “Ātrgaitas ceļš”.
4. Vietējo satiksmi divu brauktuvju autoceļa tuvumā organizē pa vietēja rakstura autoceļiem, kas var šo autoceļu šķērsot citā līmenī, nepieslēdzoties tam.
5. Uz brauktuves nav paredzēta apstāšanās/stāvēšana, kā arī automobiļa braukšana atpakaļgaitā.
6. Pa autoceļu nav atļauta lēngaitas satiksmes, velosipēdu, kā arī gājēju pārvietošanās.
7. Autobusu pieturas jāparedz tikai atdalītas no brauktuves. Autobusa pasažieru plūsma pāri brauktuvei jāparedz pa vairāklīmeņu šķērsojumu, norobežojot iespējas veikt šķērsošanu vienā līmenī ar brauktuvi.
8. Autoceļi aprīkojami ar dzīvniekus aizturošiem žogiem un dzīvnieku pārejām, kā arī ar prettrokšņu elementiem.

Paralēli autoceļu infrastruktūrai, sadarbojoties ar pašvaldībām, ir jāizveido arī atbilstoša mikromobilitātes (gājēju un velosipēdu) infrastruktūra un komunikāciju koridori, kas paredzēti dažāda veida sakaru kabeļu izvietošanai vienuviet un satiksmes digitalizācijai, tajā skaitā 5G infrastruktūras izveidei.

Pārbūvējot esošos vienas brauktuves vai izbūvējot jaunus divu brauktuvju autoceļus, viena km vidējās būvniecības izmaksas 2020. gada cenās ir aptuveni 6,0 milj. EUR, kas sadalās:

* autoceļa pārbūve vai izbūve – 1,8 milj. EUR;
* paralēlie ceļi – 0,7 milj. EUR;
* vairāklīmeņu mezgli – 1,6 milj. EUR;
* citas autoceļa kompleksā ietilpstošas inženierbūves – 1,1 milj. EUR;
* pārējie darbi (zemju atsavināšana, stāvlaukumi, papildaprīkojums – zvēru aizsargžogi, prettrokšņu elementi, autobusu pieturas u.c.) – 0,8 milj. EUR.

Pārbūvējot esošos divu brauktuvju autoceļus, viena km pārbūves izmaksas ir aptuveni 1,0 – 3,0 milj. EUR.

Katra projekta precīzas izmaksas iespējams noteikt tikai pēc detalizēta būvprojekta izstrādes. Izmaksas ir atkarīgas no objekta novietojuma, sarežģītības pakāpes un citiem faktoriem.

1 000 km valsts galvenos autoceļus pārbūves par ātrgaitas divu brauktuvju autoceļiem indikatīvās būvniecības izmaksas 2020. gada cenās kopā ir 5 206 milj. EUR.

1.attēls “Divu brauktuvju valsts galvenā autoceļa risinājums”



No ieceres par autoceļa būvniecību vai pārbūvi līdz būvdarbiem ir jāiziet vairāki projektēšanas posmi – ir jāizstrādā izpētes projekts, kam jāveic arī ietekmes uz vidi novērtējums, jāizstrādā būvprojekts minimālā sastāvā, jāveic zemes īpašumu atsavināšanas process, jāizstrādā detalizēts būvprojekts. Visam šim procesam vidēji paiet 6 – 7 gadi. Būvdarbu ilgums atkarībā no būvobjekta apmēriem ir vidēji 2 – 4 gadi.

Analizējot situāciju valsts galveno autoceļu tīklā, valsts galveno autoceļu posmu pārbūve vai būvniecība tiek plānota trijos posmos

1. posms no 2020. līdz 2030. gadam;

2. posms no 2030. līdz 2035. gadam;

3. posms no 2035. līdz 2040. gadam.

Par pamatu pārbūvējamo autoceļu sadalei posmos ir ņemti vērā sekojoši kritēriji:

autoceļu posmu maršruta nozīmīgums;

satiksmes intensitāte un drošība konkrētajā posmā;

autoceļa posma būvniecības projekta gatavība;

tautsaimniecības ieguvums no veiktajiem uzlabojumiem minētajā posmā.

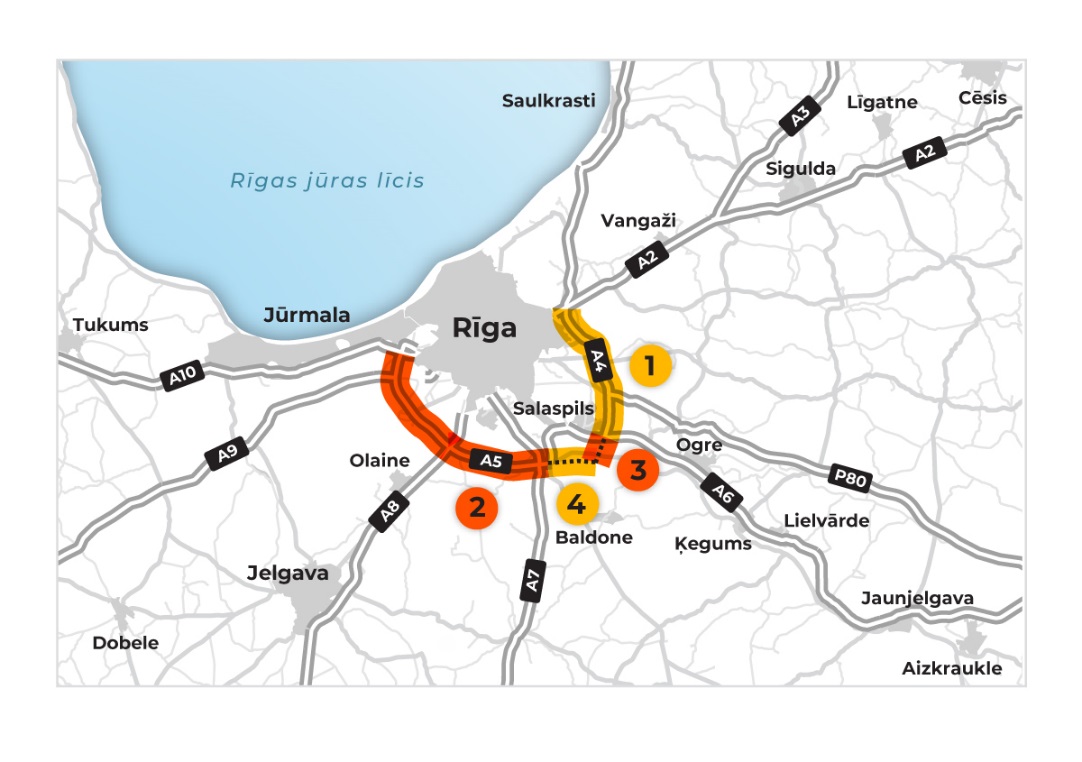
Pēc katra posma īstenošanas ir paredzēts veikt starpizvērtējumu un analizēt tālākos veicamos uzdevumus – nepieciešamības gadījumā pārskatot Stratēģijas 2040 īstenošanas posmos iekļautās prioritātes.

* + 1. **Valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posms no 2020. gada līdz 2030. gadam**

Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma prioritārais jeb pirmais attīstības virziens ir Rīgas apvedceļa pārbūve, 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 ceļu infrastruktūras būvniecība”. Šī projekta ietvaros tiks izbūvēts jauns apvienotais tilts pār Daugavu un ar to saistītā ceļu infrastruktūra – tilta pieejas ar divām brauktuvēm, vairāklīmeņu ceļa 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.

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



Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) (turpmāk – autoceļš A4) pārbūves projektam ir izstrādāts projekts "Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums" kura projekta risinājumi ir būvprojekta minimālā sastāvā stadijā un autoceļa risinājums ir projektēts kā vispārīgas lietošanas autoceļš ar atļauto braukšanas ātrumu 90 km/h. Lai nodrošinātu autoceļa atbilstību ātrgaitas ceļa prasībām, ir jāveic šī projekta aktualizācija, kas ietver arī ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) veikšanu un tālāka būvprojekta izstrādi, kas ilgs 2,5 gadus. Savukārt zemju atsavināšana paredzēta 2-3 gadu laikā un tiks uzsākta uzreiz pēc būvniecības ieceres apstiprināšanas. Agrākais būvdarbu uzsākšanas laiks – 2025. gads. Būvdarbu ilgums – 2-3 gadi.

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | **0,2** | **0,2** | **0,1** | **0** | **0,23** | **3,7** | **5,89** | **64** | **64** | **32** | **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** | **0,25** | **3,75** | **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 ceļu infrastruktūras būvniecība (autoceļu daļa) | **0** | **0** | **0** | **0,42** | **4,08** | **10,32** | **15,93** | **15,74** | **15,08** | **4,93** | **0** | **66,50** |
| 4. Projekts:  Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)  posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve | **0,11** | **0,11** | **0,15** | **0** | **0** | **0** | **0,3** | **4,74** | **7,44** | **35,88** | **53,82** | **102,92** |
| **Kopā** | **0,53** | **0,53** | **0,47** | **0,42** | **4,56** | **17,77** | **28,76** | **84,9** | **163** | **149,29** | **92,06** | **542,29** |

Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) (turpmāk – autoceļš A5) pārbūves projektam ir izstrādāts projekts "Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (A7) līdz km 34,6 (A9) rekonstrukcijas iespējamības izpēte", kura projekta risinājumi ir izpētes projekta stadijā un autoceļa risinājums ir projektēts kā vispārīgas lietošanas autoceļš ar atļauto braukšanas ātrumu 90 km/h. Tālākais projektēšanas process paredz veikt būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi, ietverot IVN veikšanu un būvprojekta izstrādi, kas ilgs 3 gadus. Savukārt zemju atsavināšana paredzēta 2-3 gadu laikā pēc būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes. Agrākais būvdarbu uzsākšanas laiks – 2026. gads. Būvdarbu ilgums – 2-3 gadi.

Atbilstoši Rail Baltica projekta ietvaros noslēgtajam līgumam par posma Vangaži-Salaspils-Misa projektēšanu, tika veikta dzelzceļa trases izpēte, lai noteiktu optimālākos infrastruktūras risinājumus, apkopojot tos dzīves cikla izmaksu ziņā ekonomiskākajā un racionālākajā priekšlikumā. Šķērsojumam pār Daugavu pie Salaspils tika izskatītas vairākas alternatīvas, bet izvērtējot apstākli, ka  starp plānoto autoceļa tiltu pār Daugavu uz E67 Via Baltica posmā A4 Saulkalne-Bauska (Ārce) un paredzēto Rail Baltica projekta dzelzceļa tiltu pār Daugavu ir neliels attālums, kas dod iespēju apvienot abas infrastruktūras, tika atbalstīta Projektētāja ieteiktā alternatīva, tālākajā projektēšanas fāzē detalizēt apvienota tilta risinājumu. Plānots, ka būvprojektu varētu pabeigt 2023. gadā, un būvniecību uzsākt 2023. gada nogalē.

Savukārt jaunā autoceļa A5 posma izbūvei (no jaunā tilta pār Daugavu līdz Ķekavas apvedceļa mezglam) ir izstrādāts izpētes projekts un trases novietojums ir iestrādāts pašvaldību teritorijas plānojumos, rezervējot šo teritoriju attīstības projekta vajadzībām. Tālākais projektēšanas process paredz veikt būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi kopā ar IVN veikšanu un būvprojekta izstrādi, kas varētu ilgtu 2,5 gadus.

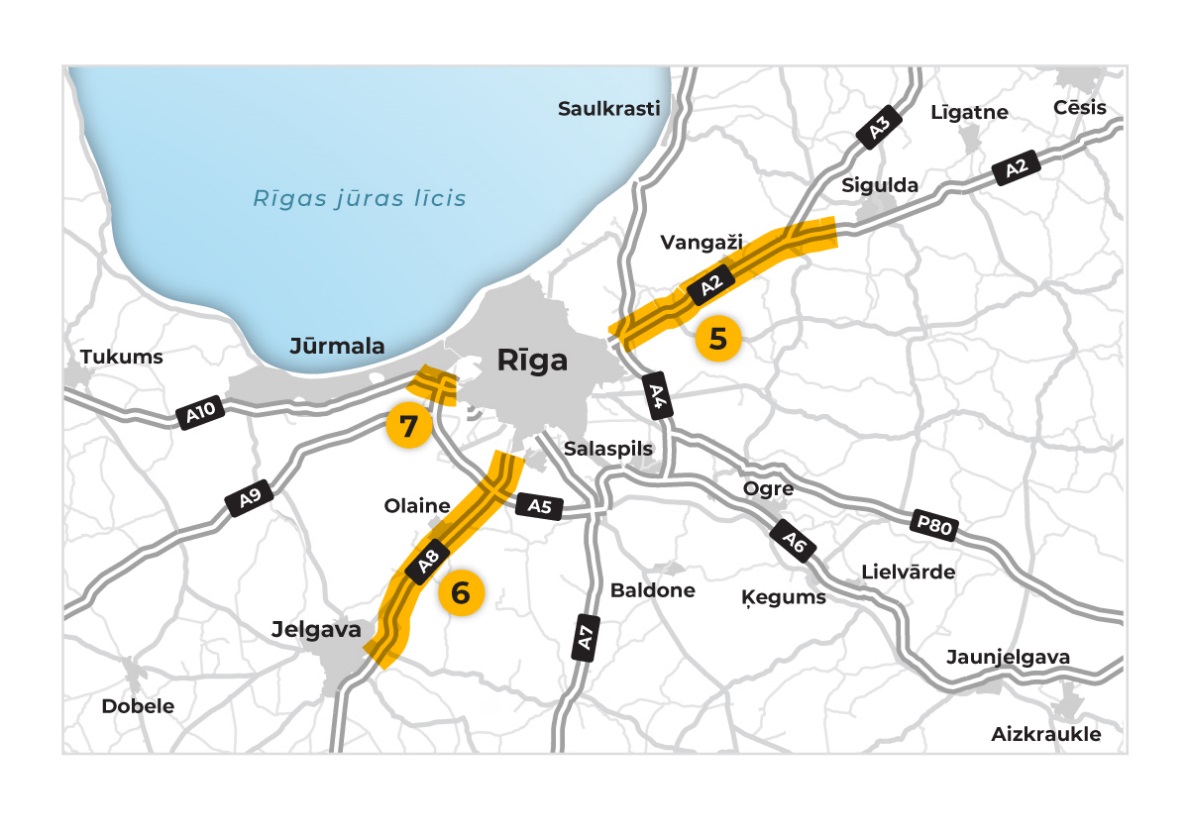
Stratēģijas 2040 īstenošanas 1. posma pirmā attīstības virziena projektu sagatavošanai vidēja termiņa nepieciešamais finansējums projektēšanai, zemju atsavināšanai un būvdarbiem līdz 2028. gadam ir 542,3 milj. EUR.

Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma otrais attīstības virziens ir esošo divu brauktuvju autoceļu pārbūve, kurā paredzēts realizēt šādus projektus:

1. projekts – “Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4 – Lorupes grava (divbrauktuvju posms) pārbūve” - 32,0 km.
2. projekts – “Autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) posma Rīga – Jelgava pārbūve” - 36,5 km.
3. projekts – “Autoceļa A10 Rīga - Ventspils posma Rīga - Jūrmala pārbūve” - 6,7 km.

Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma otrā attīstības virziena kopējās indikatīvās būvniecības izmaksas 2020. gada cenās ir 166,3 milj. EUR.

3.attēls “Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma otrais attīstības virziens”



Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posma trešais attīstības virziens ir Eiropas autoceļu E67 maršruta posma Latvijā, jeb tā saucamā “Via Baltica”, pārbūve kurā paredzēts realizēt:

1. projekts - “Autoceļa A7 Rīga - Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) pārbūve, iekļaujot Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi” - 60,1 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2020.gada cenās ir 347,4 milj. EUR.

4.attēls “Valsts galveno autoceļu pārbūves 1.posms trešais attīstības virziens”

Attēls, kurā ir karte

Apraksts ģenerēts automātiski

* + 1. **Valsts galveno autoceļu pārbūves 2. posms no 2030. gada līdz 2035. gadam**

Valsts galveno autoceļu pārbūves 2. posmā no 2030. gada līdz 2035. gadam paredzēts realizēt šādus projektus:

1. projekts - “Autoceļa E22 posma Koknese - Pļaviņas būvniecība”, 1. kārta - 17,0 km.
2. projekts – “Autoceļa E22 posma Pļaviņas - Jēkabpils būvniecība”, 2. kārta - 25,3 km.
3. projekts – “Autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve”- 101,7 km.
4. projekts – “Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Jūrmala - Tukums pārbūve” - 48,4 km.
5. projekts – “Autoceļa A2 posma Lorupes grava – Cēsu pagrieziens pārbūve” - 31,6 km.

Valsts galveno autoceļu pārbūves 2. posma kopējās indikatīvās būvniecības izmaksas 2020. gada cenās ir 1 093,8 milj. EUR.

* + 1. **Valsts galveno autoceļu pārbūves 3. posms no 2035. gada līdz 2040. gadam**

Valsts galveno autoceļu pārbūves 3. posmā no 2035. gada līdz 2040. gadam paredzēts realizēt šādus projektus:

1. projekts – “Autoceļa E22 posma autoceļš A4 – Jēkabpils pārbūve, 2. kārta”- 116,8 km.
2. projekts – “Autoceļa A12 Jēkabpils - Rēzekne - Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Jēkabpils – Rēzekne pārbūve”- 89,0 km.
3. projekts – “Autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posma Jēkabpils – Daugavpils pārbūve”- 76,7 km.
4. projekts – “Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Tukums – Ventspils pārbūve”- 114,6 km.
5. projekts – “Autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja pārbūve”- 191,7 km.
6. projekts – “Autoceļa A2 posma Cēsu pagrieziens – Smiltene pārbūve”- 48,7 km.

Valsts galveno autoceļu pārbūves 3. posma kopējās indikatīvās būvniecības izmaksas 2020. gada cenās ir 3 092,4 milj. EUR.

5.attēls “Valsts galveno autoceļu pārbūves 2.posms”

Attēls, kurā ir karte

Apraksts ģenerēts automātiski

6.attēls “Valsts galveno autoceļu pārbūves 3.posms”

Attēls, kurā ir karte

Apraksts ģenerēts automātiski

* + 1. **Valsts galveno autoceļu pārbūves riski**

Aizsargjoslu likuma 13. panta otrās daļas šī brīža redakcija nosaka, ka aizsargjoslas gar valsts autoceļiem pilsētās un ciemos nosaka kā sarkanās līnijas, tajā skaitā gar valsts autoceļiem.

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pašvaldību teritorijas plānojumu izstrādei izsniedz tipveida nosacījumus, kuros, lai nodrošinātu Aizsargjoslu likuma 13. pantā noteikto aizsargjoslas noteikšanas mērķi (samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu), nosakot vai paplašinot pilsētas vai ciema robežas, lūdz noteikt tās ne tuvāk par valsts autoceļa aizsargjoslu tādā platumā, kas noteikta Aizsargjoslu likuma 13. panta otrās daļas 2. punktā.

Vairākas pašvaldības, piemēram, Ropažu, Rēzeknes, Ikšķiles un Siguldas novada, izstrādājot teritoriju plānojumus un nosakot jauno pilsētu un ciemu robežas vai grozot esošo pilsētu un ciemu robežas, nav ņēmušas vērā LVC sniegtos nosacījumus teritorijas plānojumu izstrādei attiecībā uz prasību pilsētas vai ciema robežās sarkano līniju valsts autoceļam noteikt ne tuvāk par valsts autoceļa aizsargjoslu.

Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 13. panta pirmo daļu aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu pārbūvei.

Tuvinot sarkanās līnijas valsts autoceļa zemes nodalījuma joslai, rodas ne tikai šādas negatīvas sekas, bet arī palielinās ar valsts galveno autoceļu pārbūvi saistīti riski un izmaksas:

* Tuvinot apbūvi, it īpaši dzīvojamo apbūvi, valsts autoceļiem iedzīvotāji tiek pakļauti autoceļa negatīvajai ietekmei – troksnim, smakām, putekļiem un vibrācijām. Neraugoties uz to, ka apbūvi valsts autoceļu tuvumā plāno pašvaldības, tomēr vienlaicīgi pašvaldības neplāno un neparedz līdzekļus valsts autoceļa negatīvās ietekmes mazināšanai uz apkārtējo vidi un iedzīvotājiem. Tāpēc, veicot valsts galveno autoceļu pārbūvi, ir jāparedz papildus pasākumi trokšņa kaitīgās ietekmes samazināšanai ievērojami lielākam cilvēku skaitam un platībām, nekā tādā gadījumā, ja aizsargjoslas netiktu pārveidotas par sarkanajām līnijām un apbūve netiktu tuvināta valsts autoceļiem.
* Tuvinot apbūvi valsts autoceļiem, tiek ierobežotas vai bieži vien pilnīgi liegtas:
  + autoceļu turpmākās attīstības (pārbūves) iespējas. Kā piemēru var minēt valsts galveno autoceļu A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) (turpmāk – autoceļš A1), kurš tika uzbūvēts 2004. gadā, jo iepriekšējais autoceļš atradās blīvā apbūvē un to attīstīt nebija iespējams. Arī šobrīd pie autoceļa A1 ir pietuvināta apbūve ar dažāda veida objektiem (dzīvojamās mājas, veikali, servisi), kā rezultātā atļautais braukšanas ātrums tiek samazināts un arī nākotnē autoceļa attīstība būs ierobežota blakus esošās apbūves dēļ. Tāpēc aizsargjoslu pārveidošana par sarkanajām līnijām ietekmē ne tikai turpmākās autoceļu attīstības iespējas, bet arī rada ievērojamus riskus pašlaik plānoto un īstenoto ieguldījumu pakāpeniskā pazaudēšanā tad, ja netiks aizkavēta pašvaldību piekoptā rīcība attiecībā uz valsts autoceļu aizsargjoslām.
  + ikdienas uzturēšanas darbu veikšanas iespējas. Piemēram, gadījumos, ja ikdienas uzturēšanas ietvaros ir nepieciešams piekļūt pie caurtekas vai zem tilta un šādā vietā aizsargjosla ir noteikta kā sarkanā līnija (visbiežāk tā sakrīt ar ceļa zemes nodalījuma joslu), tad piekļūšana pie caurtekas vai tilta ir apgrūtināta, jo pieguļošās teritorijas īpašniekam nav pienākums ļaut izmantot viņam piederošo nekustamo īpašumu, lai veiktu nepieciešamos darbus. Ja valsts autoceļu aizsargjoslas netiek pārveidotas par sarkanajām līnijām, tad saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 35. panta otro daļu aizsargjoslās būtu atļauts veikt valsts autoceļa ekspluatācijai, remontam, atjaunošanai, pārbūvei nepieciešamos darbus, par to iepriekš brīdinot zemes īpašnieku vai tiesisko valdītāju. Tas ir, autoceļu aizsargjoslu gadījumā būtu ievērojami mazāki riski un izmaksas, nekā gadījumā, ja aizsargjoslas būtu pārveidotas par sarkanajām līnijām.
* Tuvinot apbūvi valsts autoceļiem, tiek palielināts ceļu pievienojumu, no tā izrietošo satiksmes plūsmu krustošanās trajektoriju jeb konfliktpunktu un attiecīgi – ceļu satiksmes negadījumu – skaits. Tāpēc autoceļu pārbūves gadījumā pieaug izbūvējamo paralēlo ceļu garums, kā arī vajadzība pēc ceļu divlīmeņu mezgliem un pārvadiem.
* Tuvinot apbūvi valsts autoceļiem, pieaug mazaizsargāto satiksmes dalībnieku skaits, kas pārvietojas tuvu gar valsts autoceļu vai šķērso to, šādi palielinoties ceļu satiksmes negadījumu skaitam. Tāpēc autoceļu pārbūves gadījumā pieaug izmaksas mazaizsargāto satiksmes dalībnieku infrastruktūras nodrošināšanai.
* Nosakot pilsētas vai ciema robežas līdz ar valsts autoceļa zemes nodalījuma joslu, būtiski pieaug autoceļa pārbūves izmaksas nekustamā īpašuma vērtības pieauguma dēļ veicot valsts autoceļu pārbūves vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanu.
  + 1. **Valsts galveno autoceļu pārbūves izmaksas un ieguvumi**

1. Tabula “Valsts galveno autoceļu pārbūves izmaksas 2020. gada cenās, milj. EUR”

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr.p.k. | Posms | Kārta | Projekts | Izmaksas | Kārtas izmaksas kopā | Posma izmaksas kopā |
| 1 | 1. | 1. | Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve | 170,32 | 542,3 | 1056,0 |
| 2 | Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve | 202,92 |
| 3 | Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība (LVC daļa) | 65,6 |
| 4 | Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve | 102,55 |
| 5 | 2. | Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4 – Lorupes grava (divbrauktuvju posms) pārbūve | 80,0 | 166,3 |
| 6 | Autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) posma Rīga – Jelgava pārbūve | 73,0 |
| 7 | Autoceļa A10 Rīga - Ventspils posma Rīga - Jūrmala pārbūve | 13,3 |
| 8 | 3. | Autoceļa A7 Rīga - Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) pārbūve, iekļaujot Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi | 347,4 | 347,4 |
| 9 | 2. | | Autoceļa E22 posma Koknese - Pļaviņas būvniecība | 50,0 | 1 093,8 | |
| 10 | Autoceļa E22 posma Pļaviņas - Jēkabpils būvniecība | 65,3 |
| 11 | Autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve | 532,2 |
| 12 | Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Jūrmala - Tukums pārbūve | 260,0 |
| 13 | Autoceļa A2 posma Lorupes grava – Cēsu pagrieziens pārbūve | 186,3 |
| 14 | 3. | | Autoceļa E22 posma autoceļš A4 – Jēkabpils pārbūve, 2. kārta | 376,0 | 3 092,4 | |
| 15 | Autoceļa A12 Jēkabpils - Rēzekne - Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Jēkabpils – Rēzekne pārbūve | 534,0 |
| 16 | Autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posma Jēkabpils – Daugavpils pārbūve | 391,8 |
| 17 | Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Tukums – Ventspils pārbūve | 565,0 |
| 18 | Autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja pārbūve | 1002,9 |
| 19 | Autoceļa A2 posma Cēsu pagrieziens – Smiltene pārbūve | 222,7 |
| **Pavisam kopā:** | | | | | | **5 242,2** |

1. Tabula “Valsts galveno autoceļu pārbūves ieguvumi”

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr.p.k. | Posms | Kārta | 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 | Kārtas ieguvumi kopā, milj. EUR gadā | Posma ieguvumi kopā, milj. EUR gadā |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | 1. | 1. | Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve | 6,0 | 1,5 | 4 399,0 | 0,154 | 7,654 | 22,815 | 62,23 |
| 2 | 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 | Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība | 0,7 | 0,4 | 806,0 | 0,028 | 1,128 |
| 4 | 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 |
| 5 | 2. | Autoceļa A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posma autoceļš A4 – Lorupes grava (divbrauktuvju posms) pārbūve | 6,5 | - | 5 460,9 | 0,191 | 6,691 | 19,65 |
| 6 | Autoceļa A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) posma Rīga – Jelgava pārbūve | 8,0 | 0,3 | 5 543,6 | 0,194 | 8,494 |
| 7 | Autoceļa A10 Rīga - Ventspils posma Rīga - Jūrmala pārbūve | 4,4 | - | 1 847,0 | 0,065 | 4,465 |
| 8 | 3. | Autoceļa A7 Rīga - Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) pārbūve, iekļaujot Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi | 18,2 | 1,3 | 7 564,9 | 0,265 | 19,765 | 19,765 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 9 | 2. | | Autoceļa E22 posma Koknese - Pļaviņas būvniecība | 1,0 | 0,5 | 1 647,3 | 0,058 | 1,558 | 49,843 | |
| 10 | Autoceļa E22 posma Pļaviņas - Jēkabpils būvniecība | 1,5 | 0,2 | 1 205,5 | 0,042 | 1,742 |
| 11 | Autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve | 22,0 | 2,9 | 9 000,9 | 0,315 | 25,215 |
| 12 | Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Jūrmala - Tukums pārbūve | 11,6 | 1,2 | 3 830,4 | 0,134 | 12,934 |
| 13 | Autoceļa A2 posma Lorupes grava – Cēsu pagrieziens pārbūve | 7,8 | 0,5 | 2 690,9 | 0,094 | 8,394 |
| 14 | 3. | | Autoceļa E22 posma autoceļš A4 – Jēkabpils pārbūve, 2. kārta | 9,5 | 0,9 | 4 572,5 | 0,160 | 10,56 | 50,834 | |
| 15 | Autoceļa A12 Jēkabpils - Rēzekne - Ludza – Krievijas robeža (Terehova) posma Jēkabpils – Rēzekne pārbūve | 3,6 | 0,7 | 2 485,6 | 0,087 | 4,387 |
| 16 | Autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posma Jēkabpils – Daugavpils pārbūve | 3,9 | 0,9 | 2 075,3 | 0,073 | 4,873 |
| 17 | Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Tukums – Ventspils pārbūve | 6,5 | 1,9 | 3 733,7 | 0,131 | 8,531 |
| 18 | Autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja pārbūve | 16,1 | 2,9 | 9 340,5 | 0,327 | 19,327 |
| 19 | Autoceļa A2 posma Cēsu pagrieziens – Smiltene pārbūve | 2,6 | 0,5 | 1 586,3 | 0,056 | 3,156 |
| **Kopā:** | | | | **142** | **17,5** | **77 306,3** | **2,707** | **162,207** | **162,907** | |

* 1. **Valsts reģionālie autoceļi**

Valsts reģionālie autoceļi, atbilstoši likuma “Par autoceļiem” trešā panta 3.daļā noteiktajai definīcijai, novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas.

Kopējais valsts reģionālo autoceļu garums ir 5 448 km.

2020. gadā 33,40% jeb 1 523,0 km autoceļu ar melno segumu bija klasificējami kā slikti un ļoti slikti un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2016. gadā – 48,1%, 2017. gadā – 46,7%, 2018. gadā – 42,7 %, 2019. gadā – 40,32%).

5. tabula “Valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu stāvoklis 2020.gadā”

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | km | % |
| **Ļoti labā, labā** | 2 216,6 | 48,60% |
| **Apmierinošā** | 825,8 | 18,10% |
| **Ļoti sliktā, sliktā** | 1 523,0 | 33,40% |
| **Kopā:** | 4 565,4 |  |

Savukārt 60,60% jeb 465,5 km autoceļu ar grants segumu bija klasificējami kā slikti un ļoti slikti un tiem ir nepieciešama segas pārbūve (2016. gadā – 40,4%, 2017. gadā – 38,2%, 2018. gadā – 45,6 %, 2019. gadā – 58,87%).

6. tabula “Valsts reģionālo autoceļu ar grants segumu stāvoklis 2020.gadā”

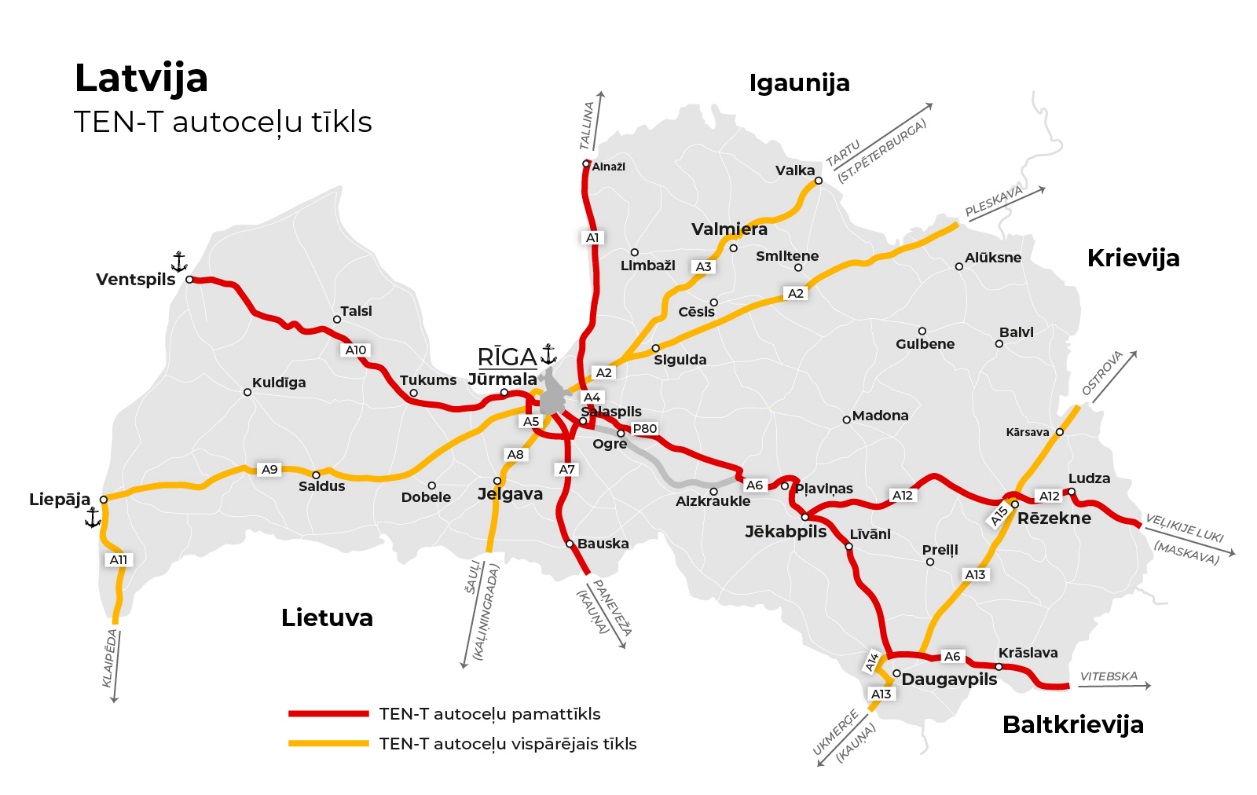
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | km | % |
| **Ļoti labā, labā** | 60,1 | 7,80% |
| **Apmierinošā** | 242,2 | 31,50% |
| **Ļoti sliktā, sliktā** | 465,5 | 60,60% |
| **Kopā:** |  |  |

Lai risinātu un uzlabotu reģionālās sasniedzamības jautājumus, valsts reģionālo autoceļu tīkls ir jāveido tāds, lai pa tiem tiktu nodrošināta reģionālā mobilitāte un piekļuve administratīvo teritoriju centriem, kā arī TEN-T tīkla autoceļiem no šiem administratīvajiem centriem.

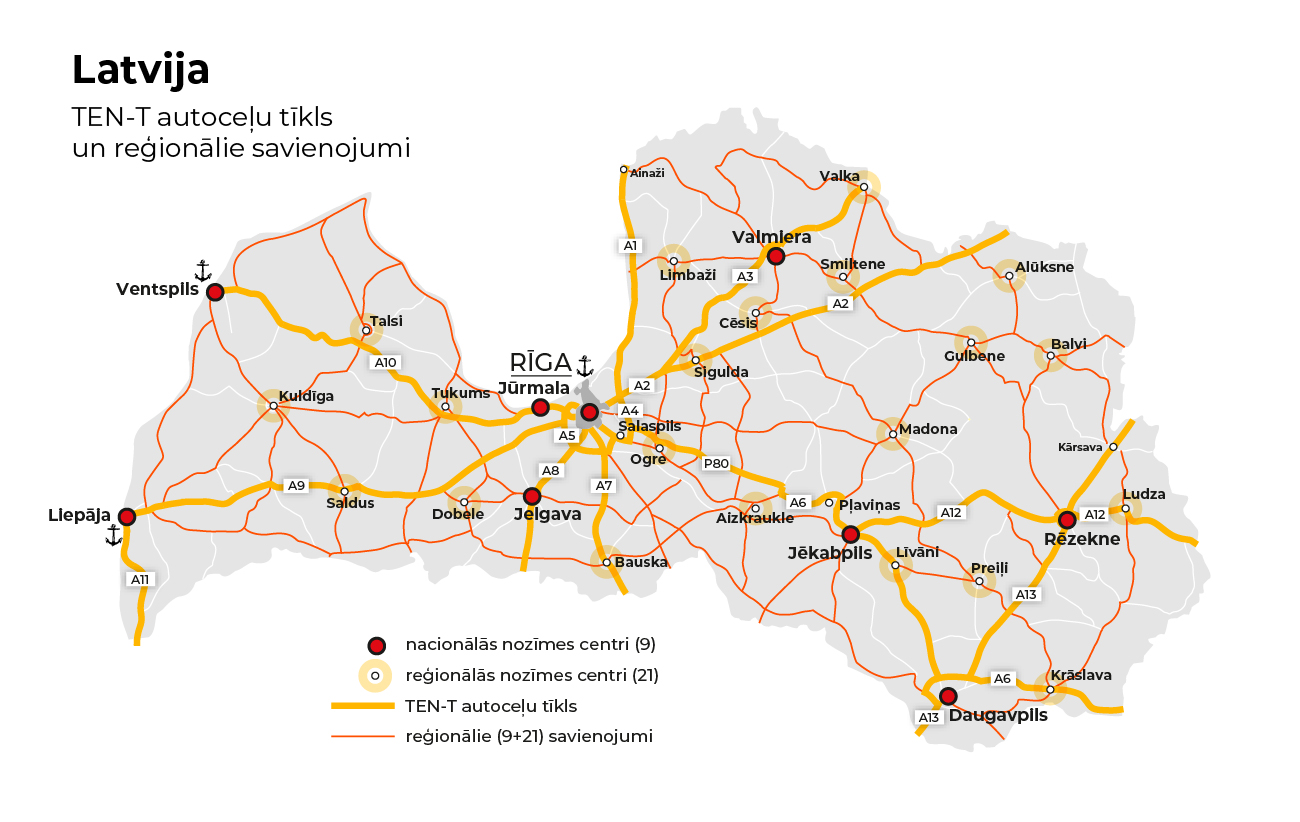
Ņemot vērā, ka valsts autoceļu tīkla attīstība ir saistīta ar administratīvo iedalījumu, tad turpmākie plāni un darbības valsts reģionālo autoceļu sakarā īstenojamas kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu.

Iepriekš minētajā reģionālās mobilitātes un administratīvā iedalījuma kontekstā tiks izvērtēti valsts reģionālie autoceļi 5 448 km garumā.

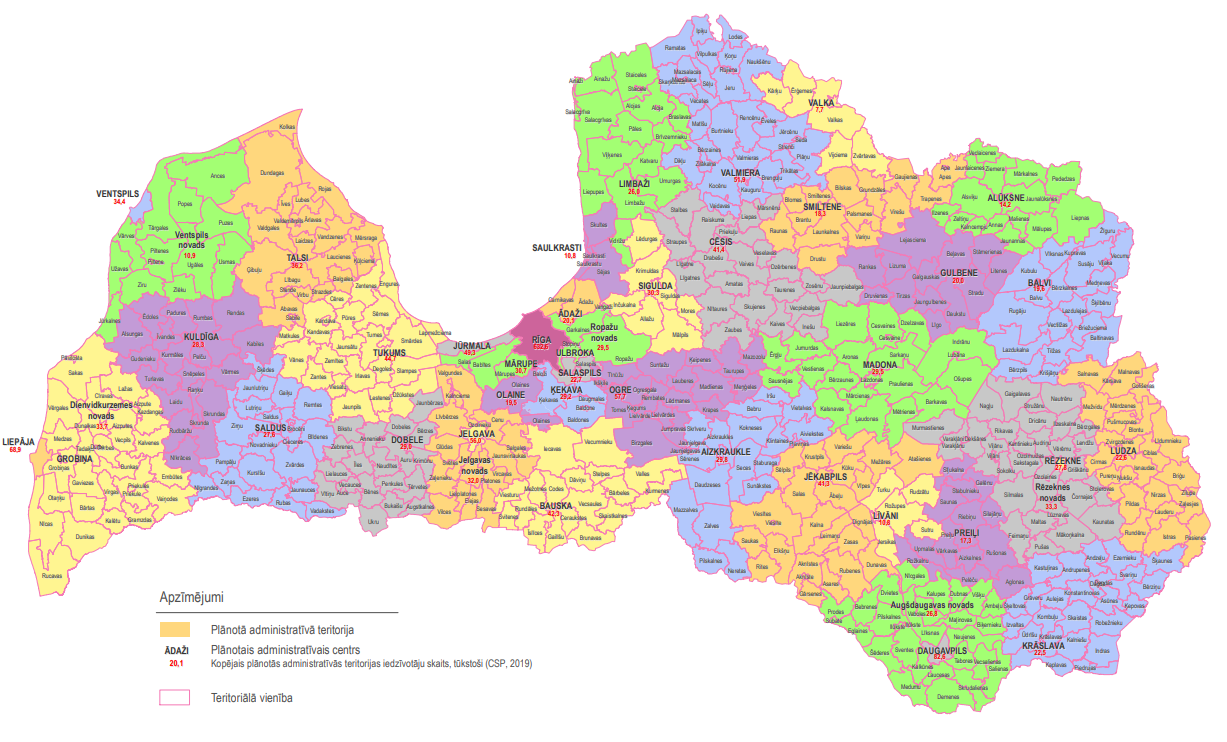
7.attēls “TEN-T autoceļu tīkls Latvijā”



8.attēls “TEN-T autoceļu tīkls un tā reģionālie savienojumi Latvijā”

****

9.attēls “Administratīvi teritoriālais iedalījums un tā teritoriālās vienības novada pilsētas un pagasti no 2021. gada 1. jūlija”



* 1. **Valsts vietējie autoceļi**

Valsts vietējie autoceļi, atbilstoši likuma “Par autoceļiem” trešā panta 3.daļā noteiktajai definīcijai, novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus.

Kopējais valsts vietējo autoceļu garums ir 12 880 km.

2020. gadā 35,50% jeb 1 074,9 km autoceļu ar melno segumu bija klasificējami kā slikti un ļoti slikti un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2016. gadā – 42,8%, 2017. gadā – 42,9%, 2018. gadā – 42,1 %, 2019. gadā – 41,47%).

­­­­­­­­­­­­7. tabula “Valsts vietējo autoceļu ar melno segumu stāvoklis 2020.gadā”

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | km | % |
| **Ļoti labā, labā** | 1 191,5 | 39,40% |
| **Apmierinošā** | 760,4 | 25,10% |
| **Ļoti sliktā, sliktā** | 1 074,9 | 35,50% |
| **Kopā:** | 3 026,8 |  |

Savukārt 55,50% jeb 5 460,4 km autoceļu ar grants segumu bija klasificējami kā slikti un ļoti slikti un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2016. gadā – 42,8%, 2017. gadā – 42,7%, 2018. gadā – 46,5 %, 2019. gadā – 50,53%)

­­­­­­­­­­­­8. tabula “Valsts vietējo autoceļu ar grants segumu stāvoklis 2020.gadā”

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | km | % |
| **Ļoti labā, labā** | 647,2 | 6,60% |
| **Apmierinošā** | 3724,4 | 37,90% |
| **Ļoti sliktā, sliktā** | 5 460,4 | 55,50% |
| **Kopā:** | 9 832,2 |  |

Valsts vietējo autoceļu uzturēšana, brauktuvju seguma atjaunošana un pārbūve esošajā pārvaldības modelī tiek finansēta no valsts budžeta. Ne 2007. – 2013. gada, ne 2014. – 2020. gada plānošanas periodā Eiropas Savienības Struktūrfondu finansējums valsts vietējo autoceļu pārbūvei nav bijis un arī pašlaik nav pieejams.

Nepietiekamā finansējuma dēļ, valsts vietējo autoceļu būvniecības darbi periodā no 2014. – 2020.gadam veikti 1300 km apjomā, jeb uz 10% no visiem valsts vietējiem autoceļiem, nepieciešamajā apjomā netiek veikta valsts vietējo autoceļu brauktuvju segumu atjaunošana un pārbūve. Lai nodrošinātu satiksmi pa brūkošajiem autoceļu posmiem, tiek veikts satiksmei bīstamo bedru aizpildīšana melnajos segumos un autoceļu ar sliktā stāvoklī esošo grants segumu papildus planēšana, t.sk. veicot iesēdumu un posmu ar bīstamām bedrēm labošanu. Šādi remontdarbi ilgtermiņā ir viens no dārgākajiem autoceļu uzturēšanas veidiem.

­­­­­­­­­­­­9. tabula “Valsts vietējo autoceļu seguma būvniecība, km”

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gads** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Valsts vietējo autoceļu segumu būvniecība | 73 | 51 | 207 | 164 | 385 | 96 | 314 |

Nemainoties finansējuma apmēram un valsts vietējo autoceļu pārvaldības modelim, sliktā stāvoklī esošo ceļu stāvoklis, atbilstoši LVC aprēķiniem, 2031. gadā sasniegs 60% apmēru jeb 7 750 km no kopējā valsts vietējo autoceļu apjoma kopgaruma Latvijā.

Lai risināto un uzlabotu vietējās sasniedzamības jautājumus, valsts vietējo autoceļu tīkls jāveido tāds, lai pa tiem no pagastu centriem tiktu nodrošināta vietējā mobilitāte un piekļuve administratīvajiem centriem.

Ņemot vērā, ka valsts autoceļu tīkla attīstība ir saistīta ar administratīvo iedalījumu, tad turpmāki plāni un darbības valsts vietējo autoceļu sakarā īstenojamas kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu.

Iepriekš minētās vietējās sasniedzamības un administratīvā iedalījuma kontekstā tiks izvērtēti valsts vietējie autoceļi 12 880 km garumā.

* 1. **Valsts autoceļi, kas atrodas pilsētu teritorijā**

Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” otrajā pantā noteiktajam autoceļi ir kompleksa inženierbūve ārpus pilsētas robežām, kas izmantojama transportlīdzekļu satiksmei ar noteikto ātrumu, normatīvos paredzētajām slodzēm un gabarītiem, bet iela ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā. Šī paša likuma 1. panta otrajā daļā noteikts, ka pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka likuma “Par autoceļiem” prasības un no likuma deleģētie noteikumi nav attiecināmi uz ielām, ja šā likuma tekstā nav tieši noteikts citādi.

Šobrīd Latvijā ir 148 km valsts autoceļu, kas atrodas pilsētu teritorijā, un ņemot vērā iepriekšminēto, šiem autoceļu posmiem likumiski būtu jāatrodas pašvaldību īpašumā. Saraksts ar šiem autoceļiem atrodams šī ziņojuma pielikumā.

1. **Valsts autoceļu būvniecības finansējums**
   * 1. **Valsts autoceļu pārbūvei 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 72,0-172,0 milj. EUR gadā.

Savukārt pamatojoties uz Ministru kabineta 2020. gada 8. decembra rīkojumu Nr. 741“Par Satiksmes ministrijas saistībām projektu īstenošanai autoceļu jomā”, ir paredzēts atļaut Satiksmes ministrijai (valsts akciju sabiedrībai "Latvijas Valsts ceļi") 2020. gadā uzsākt iepirkumu procedūru valsts autoceļu atjaunošanas projektiem, kuru īstenošanas termiņš ir 2021. gads, paredzot finansējumu, kas nepārsniedz 100 000 000 EUR, tai skaitā ne mazāk kā 27 000 000 EUR to autoceļu attīstībai, kas nepieciešami administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai (10. tabulā “Papildus finansējums”).

10. Tabula “Valsts autoceļu būvniecībai pieejamais finansējums, milj. EUR”

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Finansējuma avots | Gads | | |
| 2021[[3]](#footnote-4) | 20222 | 20232 |
| Valsts budžets | 72,0 | 126,3 | 125,7 |
| tajā skaitā: | | | |
| Valsts galvenajiem autoceļiem | 17,5 | 36,8 | 37,5 |
| Valsts reģionālajiem autoceļiem | 22,8 | 42,5 | 44,0 |
| Valsts vietējiem autoceļiem | 3,4 | 10,0 | 10,0 |
| Tiltiem un satiksmes drošības uzlabošanai | 14,6 | 14,9 | 16,4 |
| Citi kapitālieguldījumu (projektēšana, zemju iegāde utml.) | 13,7 | 22,1 | 17,8 |
| Eiropas reģionālās attīstības fonds | - | - | - |
| Kohēzijas fonds | - | - | - |
| Papildus finansējums | 100,0 | - | - |
| **Kopā** | **172,0** | **126,3** | **125,7** |

**Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam**

Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021. – 2027. gadam 4. prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” 282. uzdevums “Vietējās mobilitātes nodrošināšana nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru, sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem” paredz valsts programmas izveidi ceļu pārbūvei un atjaunošanai sadarbībā ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, nodrošinot novadu centru sasniedzamību. Šai programmai paredzēts valsts budžeta finansējums 300 milj. EUR apmērā.[[4]](#footnote-5)

**Eiropas Savienības fondu līdzekļi**

Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021. – 2027. gada plānošanas perioda darbības programmas ietvaros ir paredzēts finansējums:

* valsts reģionālo autoceļu pārbūvei un modernizācijai 40,8 milj. EUR apmērā, no kuriem 34,6 milj. EUR ir Eiropas Reģionālās attīstības fonda 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.
  + 1. **Valsts autoceļu būvniecības iespējamie papildus finansējuma avoti**

**Valsts budžets un likuma “Par autoceļiem” 12. panta ceturtajā daļā noteiktie finanšu līdzekļi**

Likuma “Par autoceļiem” 12. panta ceturtajā daļā noteikts, ka valsts budžeta finansējumu programmu "Valsts autoceļu fonds" veido valsts budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem.

Ceļu lietotāju samaksātie nodokļi ievērojami pārsniedz 600 milj. EUR, taču no valsts budžeta finansējums autoceļu būvniecība, uzturēšanai un pārvaldīšanai ik gadu tiek piešķirts ievērojami mazāks apjoms.

11. tabula “Ceļu lietotāju samaksātie nodokļi un nodevas, milj. EUR”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nodokļu veidi | Gads | | | | |
| Fakts | Plāns | | | |
| 2019 | 2020[[5]](#footnote-6) | 2021[[6]](#footnote-7) | 20225 | 20235 |
| Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis | 95,30 | 96,63 | 103,66 | 106,14 | 108,68 |
| Autoceļu lietošanas nodeva | 27,88 | 32,57 | 31,37 | 32,63 | 33,93 |
| Akcīzes nodoklis naftas produktiem | 540,27 | 544,10 | 567,90 | 590,30 | 611,30 |
| **Kopā** | **663,45** | **673,30** | **702,93** | **729,07** | **753,91** |

Paaugstinot ceļu lietotāju samaksāto nodokļu un nodevu ieņēmumus un novirzot tos autoceļiem, pakāpeniski palielinot kopējo valsts budžeta finansējumu autoceļiem.

Taču, ņemot vērā valstī izsludināto ārkārtējo situāciju ar mērķi ierobežot Covid-19 izplatību un tās radīto ekonomisko lejupslīdi, autoceļu būvniecības, uzturēšanas un pārvaldīšanas finansējuma palielināšanu ar nodokļu un nodevu ieņēmumu palielināšanu, iespējams uzsākt tikai no 2023.gada.

**Publiskā un privātā partnerība**

Saskaņā ar “Publiskās un privātās partnerības” (turpmāk – PPP) likumu, kapitālo ieguldījumu veikšana valsts autoceļu tīklā, var tikt finansēta izmantojot „Publiskās un privātās partnerības” modeli.

2014. gada 6. oktobrī Ministru kabinets pieņēma pirmo konceptuālo lēmumu par Ķekavas apvedceļa būvniecību. 2016. gada 10. martā Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 172 “Par valsts galvenā autoceļa projekta “E67/A7 Ķekavas apvedceļš” PPP iepirkuma procedūras uzsākšanu”. 2020.gada 13.augustā Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 442 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām valsts galvenā autoceļa "E67/A7 Ķekavas apvedceļš" PPP projekta īstenošanai”, uz kuru pamatojoties Iepirkuma komisija pieņēma lēmumu par tiesību slēgt PPP līgumu piešķiršanu vienam no pretendentiem.

Ķekavas apvedceļa būvniecībai izvēlēts PPP modelis ar šādiem nosacījumiem:

* līguma veids – DBFM (*design, build, finance and maintain*, jeb projektēšana, būvniecība, finansēšana un uzturēšana),
* līguma darbības laiks: līdz 23 gadiem (līdz 3 gadiem projektēšanai un būvniecībai, 20 gadi – uzturēšanai),
* publiskā partnera maksājumu veids privātajam partnerim – pieejamības maksājumi.

Ķekavas apvedceļa pamattrases 17,58 km garumā, paralēlo ceļu 20,66 km garumā un citu ar objektu saistīto inženierbūvju būvniecība kā PPP projekts paredz veikt aptuveni 122,0 milj. EUR kapitālieguldījumus būvniecības perioda laikā.

PPP modeļa projekts izvēlēts kā piemērotākais risinājums, pamatojoties uz sekojošiem kritērijiem:

* privātā sektora (būvniecības uzņēmumi, bankas u.c.) iesaiste publisko pakalpojumu nodrošināšanā (šajā gadījumā – publiskais partneris, jeb pasūtītājs ir LR Satiksmes ministrija),
* efektīvs veids, kā piesaistīt finansējumu un nodrošināt projekta īstenošanu iespējami īsā laikā, kā arī abpusējs finansiāls izdevīgums,
* optimāls risku sadalījums starp partneriem,
* iespēja izmantot jaunas tehnoloģijas un inovatīvus risinājumus.

**Citi**

Saskaņā ar 2020. gada 21. jūlijā pieņemto Eiropas atveseļošanās plānu, kur būtiska daļa Eiropas atveseļošanas finansējuma tiks novirzīti (Atveseļošanas un noturības mehānismam (Recovery and Resilience Facility, turpmāk – ANM) – jaunai EK centralizēti pārvaldītai budžeta programmai. Programmas mērķis ir atbalstīt reformas un investīcijas, īpaši, kas saistītas ar pāreju uz zaļo un digitālo ekonomiku, kā arī mazināt krīzes radīto sociālo un ekonomisko ietekmi. Finansējums pieejams laika periodam līdz 2026.gada vidum.

**Secinājumi**

1. Veicot valsts autoceļu attīstību atbilstoši Stratēģijā 2040 noteiktajam, valsts autoceļu tīklā aptuveni 1000 km valsts galveno autoceļu tiktu pārbūvēti par ātrgaitas autoceļiem, kas:
   1. 2020. gada cenās ir aptuveni 5,2 miljardi EUR;
   2. ceļā patērētā laika samazinājumos, ceļu satiksmes negadījumu samazinājumos un ieguvumos no CO2 izmešu samazinājuma sniegtu ieguvumus Latvijas ekonomikai 162,907 milj. EUR gadā.
2. Valsts galveno autoceļu pārbūves, 1. posmam ir sastādīts projektu ieviešanas un finansēšanas grafiks. Šos projektus plānots īstenot līdz 2028. gadam, un tam nepieciešamais finansējums ir 542,29 milj. EUR.

2.1. 1. posma realizācija ceļā patērētā laika samazinājumos, ceļu satiksmes negadījumu samazinājumos un ieguvumos no CO2 izmešu samazinājuma sniegtu ieguvumus Latvijas ekonomikai 62,23 milj. EUR gadā.

2.2. Pēc 1. posma īstenošanas tiks veikts valsts autoceļu attīstības un Stratēģijas 2040 starpizvērtējums, pēc kura rezultātiem attiecīgi iespējams tiks pārskatītas prioritātes un izstrādāts turpmākās rīcības un finansējuma plāns.

1. Valsts autoceļu tīkla attīstība ir tieši saistīta ar Latvijas teritorijas administratīvo iedalījumu, kā arī reģionāla un vietēja līmeņa sasniedzamību.

Tamdēļ kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošana Satiksmes ministrijai jāveic esošā valsts ceļu tīkla izvērtējums. Šī izvērtējuma ietvaros, jāizvērtē

3.1. valsts galvenie autoceļi 1 673 km garumā;

3.2. valsts reģionālie autoceļi 5 448 km garumā;

3.3. valsts vietējie autoceļi 12 880 km garumā.

Pielikums

Valstij piederošie valsts autoceļu maršruta posmi pilsētu teritorijās

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Pilsēta | Autoceļa maršruta nosaukums | | maršruta kopgarums (km) | Valsts autoceļa posms pilsētas teritorijā | | | Piezīme |
| indekss | nosaukums | no km | līdz km | garums (km) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Saulkrasti | A1 | Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) | 101,7 | 29,3 | 30,1 | 0,8 |  |
| Saulkrasti | A1 | 32,0 | 32,4 | 0,4 |  |
| Salacgrīva | A1 | 84,4 | 87,1 | 2,7 |  |
| Salacgrīva | A1 | 89,4 | 93,2 | 3,8 |  |
| Ainaži | A1 | 96,7 | 101,2 | 4,5 |  |
| Sigulda | A2 | Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) | 195,6 | 50,0 | 54,0 | 4,1 | Vidzemes šoseja |
| Salaspils | A6 | Rīga–Daugavpils– Krāslava–Baltkrievijas robeža (Patarnieki) | 306,5 | 18,0 | 20,0 | 2,0 |  |
| Ikšķile | 28,3 | 30,3 | 2,0 |  |
| Ķegums | 45,8 | 48,5 | 2,7 | Rīgas iela |
| Lielvārde | 51,2 | 56,2 | 5,0 | Lāčplēša iela, Laimdotas iela |
| Koknese | 98,8 | 101,3 | 2,5 |  |
| Līvāni | 171,6 | 172,0 | 0,4 | Rīgas iela |
| 176,2 | 176,2 | 0,0 | Rīgas iela |
| Iecava | A7 | Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) | 85,6 | 41,2 | 46,1 | 5,0 | Rīgas iela |
| Brocēni | A9 | Rīga (Skulte)–Liepāja | 199,3 | 92,3 | 95,7 | 3,4 | Rīgas iela |
| Saldus | 100,7 | 101,9 | 1,2 | Rīgas iela |
| Grobiņa | 185,8 | 188,2 | 2,4 | Rīgas iela |
| Jūrmala | A10 | Rīga-Ventspils | 190,1 | 18,8 | 19,3 | 0,5 | LK-brauktuve |
| 20,1 | 23,8 | 3,7 | Brankciema iela |
| 36,8 | 38,7 | 1,9 | Brankciema iela |
| 38,7 | 40,7 | 2,0 | Ventspils šoseja |
| Varakļāni | A12 | Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) | 164,5 | 58,4 | 61,2 | 2,8 | Jēkabpils šoseja |
| Ludza | 124,1 | 126,8 | 2,7 | Latgales iela, Krāslavas iela |
| Ludza | 127,2 | 128,2 | 1,0 | Maskavas apvedceļš Latgales iela |
| Sigulda | P8 | Inciems–Sigulda–Ķegums | 74,4 | 9,0 | 16,1 | 7,2 | Turaidas iela, Gaujas iela, Raiņa iela, Ausekļa iela, Stacijas iela un Gāles iela |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Ķegums | P8 | Inciems–Sigulda–Ķegums |  | 70,8 | 74,4 | 3,6 | Celtnieku iela, sakrītošais posms ar A6, Ķeguma prospekts, posma 73,6.–74,4. km īpašnieks – AS "Latvenergo" |
| Ikšķile | P10 | Inčukalns- Sigulda- Ropaži | 40,6 | 39,8 | 40,6 | 0,8 | Tīnūžu šoseja |
| Strenči | P25 | Smiltene–Strenči | 29,4 | 28,3 | 28,4 | 0,1 | Trikātas iela |
| Cēsis | P30 | Cēsis–Vecpiebalga–Madona | 85,7 | 2,1 | 2,3 | 0,1 | Jāņa Poruka iela |
| Madona | P30 | Cēsis-Vecpiebalga-Madona | 84,0 | 84,5 | 0,5 | Raiņa iela |
| Viļaka | P35 | Gulbene–Balvi–Viļaka– Krievijas robeža (Vientuļi) | 69,2 | 60,0 | 62,7 | 2,7 | Balvu iela, Abrenes iela |
| Cesvaine | P38 | Cesvaine-Velēna | 37,4 | 0,8 | 1,0 | 0,2 | Augusta Saulieša iela |
| Viļaka | P45 | Viļaka–Kārsava | 52,2 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | Parka iela |
| Preiļi | P58 | Viļāni-Preiļi-Špoģi | 62,2 | 35,5 | 35,6 | 0,1 | Rēzeknes iela |
| Preiļi | Viļāni-Preiļi-Špoģi | 38,4 | 38,5 | 0,1 | Daugavpils iela |
| Līvāni | P63 | Līvāni-Preiļi | 34,0 | 0,8 | 1,1 | 0,2 | Stacijas iela |
| Preiļi | Līvāni-Preiļi | 34,0 | 34,7 | 0,7 | Preiļi-Līči |
| Ilūkste | P70 | Svente–Lietuvas robeža (Subate) | 39,0 | 9,4 | 9,5 | 0,1 |  |
| Subate | 33,7 | 35,0 | 1,3 |  |
| 36,5 | 39,0 | 2,5 |  |
| Madona | P84 | Madona- Varakļāni | 49,0 | 2,1 | 2,4 | 0,3 | O.Kalpaka iela |
| Ķegums | P85 | Rīgas HES–Jaunjelgava | 56,9 | 31,0 | 32,4 | 1,4 | Tomes iela, Ķeguma prospekts no 31,275-32,270 īpašnieks AS "Latvenergo" |
| Aizkraukle | P87 | Bauska–Aizkraukle | 82,8 | 76,6 | 80,3 | 3,7 | Enerģētiķu iela, posma 77,4.– 77,9. km īpašnieks AS "Latvenergo" |
| Baldone | P91 | Mežvidi–Baldone | 3,2 | 0,0 | 3,2 | 3,2 | Rīgas iela |
| Iecava | P92 | Iecava-Stelpe | 24,6 | 0,0 | 2,8 | 2,8 |  |
| Iecava | P93 | Jelgava-Iecava | 30,6 | 30,0 | 30,6 | 0,7 |  |
| Brocēni | P109 | Kandava–Saldus | 53,2 | 45,6 | 47,8 | 2,2 |  |
| Grobiņa | P113 | Grobiņa–Bārta–Rucava | 51,7 | 0,2 | 0,9 | 0,7 | Bārtas iela |
| Kuldīga | P116 | Kuldīga-Skrunda-Embūte | 61,7 | 2,3 | 3,6 | 1,3 | Graudu iela |
| Kuldīga | P118 | Kuldīgas apvedceļš | 9,4 | 1,4 | 2,1 | 0,7 | Ganību iela |
| Kuldīga | P118 | Kuldīgas apvedceļš | 9,4 | 4,3 | 6,8 | 2,5 | Ganību iela |
| Kuldīga | P119 | Kuldīgas-Alsunga-Jūrkalne | 39,8 | 1,3 | 2,4 | 1,1 | Planīcas iela |
| Piltene | P122 | Ventspils–Piltene | 23,6 | 22,3 | 23,6 | 1,3 | Dzirnavu iela |
| Talsi | P129 | Talsu apvedceļš | 6,7 | 0,0 | 0,7 | 0,7 |  |
| 2,3 | 3,0 | 0,8 |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Liepāja | P134 | Pievedceļš Liepājas lidostai | 2,4 | 0,0 | 0,2 | 0,2 |  |
| Baloži | V3 | Rāmava–Baloži | 3,3 | 0,0 | 3,3 | 3,3 | Baložu iela Rīgas iela |
| Iecava | V7 | Baloži-Plakanciems-Iecava | 29,4 | 28,5 | 28,6 | 0,2 | turpinājumā Edvarta Virzas iela |
| Iecava | V9 | Iecava-Baldone-Daugmale | 33,4 | 1,9 | 3,2 | 1,3 |  |
| Baldone | V9 | Iecava–Baldone–Daugmale | 33,4 | 21,5 | 22,6 | 1,1 | Iecavas iela |
| Baldone | V9 | Iecava–Baldone–Daugmale | 33,4 | 22,6 | 22,7 | 0,1 | Sakrītošais posms ar P91 Mežvidi– Baldone |
| Baldone | V9 | Iecava–Baldone–Daugmale | 33,4 | 22,7 | 24,6 | 1,9 | Daugavas iela |
| Jūrmala | V10 | Babītes stacija–Vārnukrogs | 5,9 | 3,3 | 5,9 | 2,5 | Vārnu kroga ceļš |
| Sigulda | V83 | Sigulda–Vildoga–Līgatne | 13,0 | 0,0 | 0,3 | 0,3 | Nurmižu ceļš |
| Viļaka | V457 | Viļaka–Borisova–Bubņi | 16,6 | 0,0 | 0,2 | 0,2 |  |
| Viļaka | V491 | Viļaka–Vecumi | 8,3 | 0,0 | 2,0 | 2,0 | Pils iela |
| Ludza | V501 | Ludza-Stiglova-Kārsava | 27,7 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |  |
| Varakļāni | V735 | Stabulnieki–Sīļukalns– Varakļāni | 28,5 | 28,2 | 28,5 | 0,3 |  |
| Preiļi | V741 | Preiļu apvedceļš | 2,9 | 0,3 | 2,9 | 2,6 | Lāčplēša, Kalnu iela |
| Preiļi | V742 | Preiļi–Gaiļmuiža–Feimaņi | 20,5 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |  |
| Līvāni | V753 | Līvāni-Steķi | 23,4 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | Dzirnavu iela |
| Cesvaine | V840 | Liede-Cesvaine | 30,2 | 27,3 | 27,7 | 0,4 | Rīgas iela |
| Cesvaine | V856 | Bērzaune- Zelgauska-Kusa- Oļi-Cesvaine | 29,6 | 28,3 | 28,5 | 0,2 | Raiņa iela |
| Madona | V858 | Madona–Stiebriņi–Gravas– Bukas | 19,2 | 0,0 | 1,0 | 1,0 | Kalna iela |
| Cesvaine | V860 | Pievedceļš Cesvainei | 2,3 | 2,1 | 2,3 | 0,2 | A. Saulieša iela |
| Koknese | V915 | Koknese - Odziena - Jāņukalns - Bērzaune | 46,8 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | Paugu iela |
| Koknese | V920 | Koknese - Vērene - Madliena - Suntaži | 48,5 | 0,0 | 1,9 | 1,9 | Vērenes iela |
| Pļaviņas | V924 | Pļaviņas–Krievciems | 10,7 | 0 | 0,3 | 0,3 | Vidzemes iela |
| Pļaviņu pilsēta | V944 | Pļaviņas–Jaunmuiža | 11,7 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | Jaunmuižas iela |
| Aizkraukle | V954 | Aizkraukle–Aizpuri | 5,4 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | Samēnu iela |
| Aizkraukle | V958 | Aizkraukles stacija - Aizkraukle | 1,9 | 1,0 | 1,9 | 0,9 | Gaismas iela |
| Pļaviņas | V959 | Pievedceļš Pļaviņām | 2,3 | 0,0 | 0,5 | 0,5 |  |
| Pļaviņas | V959 | Pievedceļš Pļaviņām | 2,3 | 1,6 | 2,0 | 0,4 | Daugavas iela |
| Pļaviņas | V960 | Pievedceļš Pļaviņu dolomīta šķembu ražotnei | 1 | 0,1 | 0,9 | 0,8 | Rīgas iela |
| Lielvārde | V971 | Lielvārde–Rozītes | 10,5 | 0 | 0,4 | 0,4 | Lēdmanes iela |
| Koknese | V996 | Ogre - Viskāļi - Koknese | 61,1 | 59,6 | 61,1 | 1,6 | Blaumaņa iela |
| Pļaviņas | V999 | Pļaviņas–Kaķkalns | 1 | 0 | 0,2 | 0,2 | Odzienas iela |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Bauska | V1025 | Bauska-Gailīši-Lietuvas robeža | 15,2 | 0,3 | 2,1 | 1,8 | Bērzkalnu iela |
| Bauska | V1035 | Bauska-Mežotne-Bērzu skola | 18 | 0 | 1,3 | 1,3 | Mežotnes iela |
| Iecava | V1039 | Iecava-Rožkalni-Irbītes | 3,8 | 0 | 2,0 | 2,0 | Pārupes iela |
| Iecava | V1040 | Pievedceļš Iecavas pansionātam | 3 | 0 | 1,3 | 1,3 | Sila iela |
| Iecava | V1047 | Iecava-Lambārte | 14,1 | 0 | 2,9 | 2,9 | Sila iela |
| Brocēni | V1152 | Bērzi–Brocēnu stacija | 6,4 | 5,9 | 6,4 | 0,5 |  |
| Pāvilosta | V1187 | Pievedceļš Pāvilostai | 3,1 | 0,0 | 3,1 | 3,1 | Dzintaru iela |
| Piltene | V1309 | Piltene–Zlēkas | 15,4 | 0 | 0,7 | 0,7 | Zlēku ceļš |
| Piltene | V1310 | Piltene–Silakrogs | 20,7 | 0 | 5,3 | 5,3 | Riņķa iela, Jelgavas iela un Mātera iela |
| Stende | V1401 | Stende-Lauciene-Mērsrags | 49,4 | 1,8 | 1,9 | 0,1 | Stacijas iela |
| Talsi | V1407 | Talsi-Šķēde-Okte | 17,5 | 1,8 | 2,3 | 0,4 | K. Mīlenbaha iela |
|  |  |  |  |  | **Kopā:** | **148,0** |  |

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)
2. European Commission, Motorways, European Commission, Directorate General for Transport, February 2018 (17.-18.lpp) – <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-motorways.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
3. Saskaņā ar likumprojektu “Par valsts budžetu 2021. gadam” un likumprojektu “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam” [↑](#footnote-ref-4)
4. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam, <https://www.pkc.gov.lv/lv/nap2027> [↑](#footnote-ref-5)
5. Saskaņā ar likumu “Par valsts budžetu 2020. gadam” un likumu “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2020., 2021. un 2022. gadam”; [↑](#footnote-ref-6)
6. Saskaņā ar likumprojektu “Par valsts budžetu 2021. gadam” un likumprojektu “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam”. [↑](#footnote-ref-7)