



IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

**Specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar
TEN-T tīklu”**

**pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru
integrēšana TEN-T tīklā”**

SĀKOTNĒJAIS NOVĒRTĒJUMS

Izpildītājs: SIA „Konsorts”

Rīga, 2015.gads

Satura rādītājs

Saīsinājumi	4
Termini un definīcijas	5
Anotācija	6
Ievads	9
Kopsavilkums.....	11
1. Metodoloģijas apraksts	12
2. Specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” novērtējums.....	13
2.1. Esošās sociāli ekonomiskās situācijas apraksts reģionālā un pašvaldību griezumā	13
2.1.1. Pastāvīgo iedzīvotāju skaits.....	13
2.1.2. Uzņēmumu demogrāfija.....	15
2.1.3. Ostu kravu apgrozība	16
2.1.4. Rūpniecība.....	17
2.1.5. Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība	19
2.1.6. Autotransporta satiksmes intensitāte pie lielo pilsētu robežām	19
2.1.7. VAS “Latvijas Valsts ceļi” pētījums par autotransporta tranzīta kravu pārvadājumiem caur Latviju	31
2.2. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentu analīze	34
2.3. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumentu analīze	35
2.4. Potenciālo finansējuma saņēmēju plānošanas dokumentu izvērtējums.....	37
2.4.1. Daugavpils	38
2.4.2. Jēkabpils	40
2.4.3. Jelgava	41
2.4.4. Jūrmala	43
2.4.5. Liepāja	46
2.4.6. Rēzekne	47
2.4.7. Valmiera	50
2.4.8. Ventspils	53
2.4.9. Teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izvērtējuma kopsavilkums	55
2.5. Transporta infrastruktūras kartes	56
2.6. Mērķteritoriju noteikšana	64
2.7. Apraksts un analīze par līdzīgiem investīciju ieviešanas mehānismiem 2004.-2006.gada un 2007. – 2013. gada plānošanas periodā	70
2.8. Secinājumi par ieviešanas mehānismu 2007. – 2013. gada plānošanas periodā un nepieciešamajām izmaiņām 2014. – 2020. gada periodā kontekstā.....	77
2.9. Atbilstošu 2007. – 2013. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes izvērtējums	79

2.10.	ES fondu specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” ieviešanas mehānisma apraksts	81
2.11.	Specifiskā atbalsta mērķa sākotnējās ietekmes noteikšana	87
2.12.	Investīciju kartējums	92
2.13.	Valsts atbalsta programmas iespējamā negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību 110	
2.14.	Nepieciešamie dati ietekmes izvērtēšanai un uzraudzības nodrošināšanai	111
	Pielikumi	112

Saīsinājumi

APIA – atklāta projektu iesniegumu atlase

CAGR – saliktais gada vidējais pieaugums

CSP – Centrālā statistikas pārvalde

DP – darbības programma “Izaugsme un nodarbinātība”

DPP – darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” papildinājums

ERAF – Eiropas Reģionālās attīstības fonds

ES – Eiropas Savienība

GVDI – gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte

IPIA – ierobežota projekta iesniegumu atlase

KF – Kohēzijas fonds

LIAS – Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

MK – Ministru kabinets

NAP – Latvijas Nacionālās attīstības plāns

SAM – specifiskais atbalsta mērķis

SAM 3.3.1. – darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 3.3.1.specifiskais atbalsta mērķis „Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām” īstenošanu”

SAM 5.6.2. – darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 5.6.2.specifiskais atbalsta mērķis “Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām”

SAM 6.1.1. – darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1.specifiskais atbalsta mērķis “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti”

SAM 6.1.4. – darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.4.specifiskais atbalsta mērķis “Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu”

SAM 6.1.4.2. – darbības programmas programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.4.specifiskā atbalsta mērķa “Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” 6.1.4.2.pasākums “Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā”

SM – Satiksmes ministrija

TEN-T – Eiropas transporta tīkls

VARAM – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

Termini un definīcijas

Eiropas transporta tīkls (TEN-T) – Eiropas Savienības dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, auto, jūras, gaisa un multimodālā transporta infrastruktūras vienots tīkls, kuru veido divi līmeņi – pamattīkls un visaptverošo tīkls. TEN-T mērķis ir novērst transporta infrastruktūras šaurās vietas, tādā veidā atvieglojot preču un pasažieru pārvadājumus¹ un paaugstinot konkurētspēju un ekonomisko izaugsmi.

Galvenie valsts autoceļi – valsts autoceļi, kas savieno ar citu valsti galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu – ar pārējām republikas pilsētām vai kas ir republikas pilsētu apvedceļi². Kartēs šos autoceļus apzīmē ar indeksu “A”.

Iztrūkstošais elements (“missing links”) – transporta infrastruktūras nepieciešamais turpinājums, paplašinājums vai savienojums, lai nodrošinātu pasažieru un kravu autotransporta plūsmas nodalīšanu³.

Kopējā satiksmes intensitāte – gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte.

Kravu satiksmes intensitāte – gada vidējā diennakts kravu satiksmes intensitāte.

Lielās pilsētas vai Republikas pilsētas – šī novērtējuma ietvaros astoņi nacionālās nozīmes centri – Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils.

Maģistrālā iela – pilsētas galvenā/maģistrālā iela (C kategorija⁴), kura ir noteikta pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos un pa kuru ir atļauti kravu pārvadājumi.⁵

Reģionālie valsts autoceļi – valsts autoceļi, kas savieno novadu administratīvos centrus savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas⁶. Kartēs šos autoceļus apzīmē ar indeksu “P”.

Šaurā vieta (“bottleneck”) – transporta infrastruktūras daļa, kas samazina satiksmes sistēmas efektivitāti (piemēram, satiksmes plūsmas ātruma samazināšanās ceļa posmā, vienota pasažieru un kravu autotransporta plūsma, kā rezultātā transporta infrastruktūras posms regulāri ir pārslogots)⁷.

TEN-T pamattīkls – pamattīkls sastāv no visaptverošā tīkla daļām, kuras stratēģiski ir vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla politikas mērķu sasniegšanai un atbilst mainīgajām satiksmes prasībām un multimodālā transporta vajadzībām, un nodrošina savienojumus starp dalībvalstīm un ar kaimiņvalstu transporta infrastruktūras tīkliem. Tiek izvirzīts mērķis sakārtot pamattīklu līdz 2030.gada 31.decembrim⁸.

TENT-T visaptverošais tīkls – sastāv no visa esošā un plānotā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras, kā arī no pasākumiem, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu un kas ir noteikts Eiropas savienības normatīvajos aktos. Tiek izvirzīts mērķis sakārtot visaptverošo tīklu līdz 2050.gada 31.decembrim⁹.

Tranzīta iela – pašvaldības īpašumā esoša pilsētas iela, kura ir valsts autoceļa sākums vai turpinājums un pa kuru notiek tranzīta satiksme¹⁰.

¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/infrastructure/index_lv.htm

² LR Likums par autoceļiem

³ Definēts, balstoties uz materiālu „Methodological basis for the definition of common criteria regarding bottlenecks, missing links and quality of service of infrastructure networks”. Pieejams:<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/ECE-TRANS-WP5-2008-21-inf05e.doc>

⁴ LR Likums par autoceļiem

⁵ Pilsētas ielu un ceļu kategorijas ir noteiktas Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.240 “Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 2.pielikumā, kas ir pievienots šī ziņojuma 2.pielikumā.

⁶ LR likums par autoceļiem

⁷ Definēts, balstoties uz materiālu „Methodological basis for the definition of common criteria regarding bottlenecks, missing links and quality of service of infrastructure networks”. Pieejams:<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/ECE-TRANS-WP5-2008-21-inf05e.doc>

⁸ Regula (ES) Nr.1315/2013 (11.12.2013.)

⁹ Regula (ES) Nr.1315/2013 (11.12.2013.)

¹⁰ Pilsētu tranzīta ielas ir norādītas MK 29.09.2009. noteikumos Nr.1104 “Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem”. Tranzīta ielas lielo pilsētu teritorijās ir apkopotas šī ziņojuma 3.pielikumā.

Anotācija

Anotācija pētījumam „Specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” sākotnējais novērtējums”	
Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti latviešu valodā Pētījuma mērķis bija izvērtēt investīciju transporta infrastruktūras attīstībā efektivitāti, lai noteiktu investīciju mērķteritorijas, veiktu teritoriālo investīciju ietekmes analīzi un palielinātu ieguldāmo investīciju pozitīvo ietekmi. Pētījuma galvenie uzdevumi bija šādi: - Sniegt izvērtējumu pasākuma ieviešanas risinājumam un tā provizorisksajai ietekmei. - Sniegt izvērtējumu un veikt vajadzību analīzi, nosakot potenciālās investīciju mērķteritorijas. - Veikt Eiropas Savienības struktūrfondu un investīciju fondu iepriekšējos plānošanas periodos un citu finanšu instrumentu ieviešanas risinājumu un ieguldījumu efektivitātes un ietekmes novērtējumu. - Veikt analīzi un priekšlikumus par papildus nepieciešamajiem datiem, to iegūšanu un uzkrāšanu pasākuma ietekmes novērtēšanai. - Sagatavot priekšlikumus pasākuma investīciju kartējumam. Pētījuma rezultātā: - Sagatavots ievadziņojums, kurā aprakstīta uzdevumu veikšanai pielietotā metodoloģija, izmantotie datu avoti, iztīrītās problēmas vai ierobežojumi. - Sagatavots sākotnējā novērtējuma ziņojums, kurā iekļauts paplašināts specifiskā atbalsta mērķa pasākuma un līdzīgu risinājumu ieviešanas izvērtējums un teritoriālo vajadzību analīze. - Apkopota informācija par pašvaldību realizētajiem un plānotajiem projektiem transporta infrastruktūras jomā. - Sagatavots republikas pilsētu transporta infrastruktūras un veikto un plānoto investīciju transporta infrastruktūrā kartogrāfiskais materiāls.	Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti angļu valodā The purpose of the study was to evaluate the efficiency of investments made into the development of transport infrastructure in order to determine investment target territories, to conduct analysis of the impact of the territorial investment and to increase the positive effect of the investments to be contributed. The main tasks of the study were following: - Provide evaluation of activity implementation process and its preliminary impact. - Provide evaluation and conduct analysis of needs, identifying the potential investment target territories. - Perform evaluation of efficiency and impact of the implementation solutions of European Union structural funds and investment funds during the previous planning periods. - Conduct analysis and propose recommendations concerning the additionally required data. - Propose recommendations for the purpose of mapping of the transport infrastructure investments. As a result of the study: - Introductory report has been prepared, describing the methods used for this study, the data sources used, the problems or restrictions addressed. - Evaluation report has been prepared, containing a more detailed evaluation of implementation process of the activity and similar solutions and the analysis of territorial needs.

	c. Information has been summarized regarding the projects implemented and planned by the municipalities in the field of transport infrastructure. d. Cartographic material displaying the transport infrastructure of the national cities and the investments made and planned to be made in the field of transport infrastructure has been prepared.
Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas	a. Investīciju transporta infrastruktūrā mērķteritorijas. b. Specifiskā atbalsta mērķa pasākuma ieviešanas risinājums un tā provizorisks ietekme. c. Veiktās investīcijas transporta infrastruktūrā 2004.-2006. un 2007.-2013.gada plānošanas periodā.
Pētījuma pasūtītājs	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija
Pētījuma īstenotājs	SIA "Konsorts"
Pētījuma īstenošanas gads	2015.gads
Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots	48 000,00 EUR Eiropas Savienības fondu tehniskā palīdzība – Eiropas Savienības fondu tehniskās palīdzības Satiksmes ministrijas projekts "Tehniskā palīdzība Satiksmes ministrijai, kā Eiropas Savienības fondu atbildīgajai iestādei, 2012.-2015.gadā" Nr.VSID/TP/CFLA/11/20/018
Pētījuma klasifikācija*	Padziļinātas ekspertīzes pētījumi politikas vai tiesiskā regulējuma izstrādei, politikas analīzei un ietekmes novērtēšanai – pētījumi, kas tiek izstrādāti, lai iegūtu neatkarīgu analīzi par konkrētas politikas vai tiesiskā regulējuma izstrādes nepieciešamību, novērtētu esošās politikas vai regulējuma īstenošanu un sasniegtos rezultātus
Politikas joma, nozare**	Politikas joma: Transporta un sakaru politika Politikas nozare: Transporta politika
Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums (visa Latvija vai noteikts reģions/novads)	Astoņas republikas pilsētas: Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils
Pētījuma mērķa grupa/-as (piemēram, Latvijas iedzīvotāji darbspējas vecumā)	Astoņas republikas pilsētu pašvaldības: Daugavpils pilsētas dome, Jelgavas pilsētas dome, Jēkabpils pilsētas dome, Jūrmalas pilsētas dome, Liepājas pilsētas dome, Rēzeknes pilsētas dome, Valmieras pilsētas dome, Ventspils pilsētas dome, satiksmes

	dalībnieki iepriekš minēto pašvaldību teritorijās
Pētījumā 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	Jā
4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze	Jā
5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze	-
6) gadījumu izpēte	-
7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	-
8) citas metodes (norādīt, kādas)	-
Kvantitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	
1) aptaujas izlases metode	-
2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits	-
Kvalitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	
1) padziļināto/ekspertu interviju skaits (ja attiecināms)	8
2) fokusa grupu diskusiju skaits (ja attiecināms)	-
Izmantotās analīzes grupas (griezumi)	Datu apkopošana astoņu republikas pilsētu griezumā
Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija	Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743
Pētījuma autori*** (autortiesību subjekti)	SIA „Konsorts”, eksperti: Artūrs Caune, Sanita Astiča, Anete Raslava

* Pētījuma klasifikācijas grupa atbilstoši Ministru kabineta 2013.gada 3.janvāra noteikumu Nr.1 “Kārtība, kādā publiska persona pasūta pētījumus” II nodaļai.

** Politikas joma un nozare atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 7.aprīļa noteikumu Nr.300 “Ministru kabineta kārtības rullis” 3.pielikumam.

*** Atbilstoši pētījuma īstenotāja sniegtajai informācijai.

Ievads

2015.gada 30.jūlijā Satiksmes ministrija noslēdza līgumu Nr.SM 2015/-46 ar SIA „Konsorts” par sākotnējo novērtējumu izstrādes veikšanu

- specifiskajam atbalsta mērķim (turpmāk – SAM) 4.5.1. „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” pasākumam 4.5.1.2 „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru”;
- SAM 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākumam 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā”;
- SAM 6.3.1. „Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti”.

Sākotnējā novērtējuma mērķis saskaņā ar tehnisko specifikāciju ir investīciju transporta infrastruktūras attīstībā efektivitātes noteikšana, lai:

- noteiktu investīciju mērķteritorijas;
- veiktu teritoriālo investīciju ietekmes analīzi, t.sk. plānoto un sasniegto rezultātu analīzi;
- palielinātu ieguldāmo investīciju pozitīvo ietekmi.

Ziņojuma darba uzdevums bija veikt SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. paplašināto sākotnējo novērtējumu, kā arī veikt teritoriālo vajadzību analīzi. Sākotnējā novērtējuma ziņojuma darba uzdevumi bija šādi:

- sniegt izvērtējumu pasākuma ieviešanas risinājumam, kas ietver projektu iesniegumu atlases veida izvērtējumu un priekšlikumus, finansējuma saņēmēju un projektu atlases principus, tai skaitā sniegt priekšlikumus kritērijiem, kas ļauj atlasīt projektus ar lielāko ietekmi uz pilsētu ielu caurlaides spēju un transporta plūsmu;
- sniegt izvērtējumu un veikt vajadzību analīzi, nosakot potenciālās mērķteritorijas un kāda veida darbības ir nepieciešams atbalstīt Pasākuma mērķu sasniegšanai;
- balstoties uz darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība” noteiktajiem SAM ietvaros sasniedzamajiem mērķiem un rādītājiem un izvēlēto ieviešanas risinājumu, sniegt analīzi par Pasākuma ietvaros plānoto atbalsta provizorisko ietekmi, t.sk. ietekmi uz maģistrālo ielu caurlaides spēju un laika ietaupījumu;
- sniegt ES fondu 2004.-2006.gada plānošanas perioda, 2007.-2013.gada plānošanas perioda un citu finanšu instrumentu ieviešanas novērtējumu un sniegto atbalstu līdzīga rakstura darbībām (detalizēta SVID analīze);
- sniegt iepriekšējo ES fondu plānošanas periodu līdzīgu ieguldījumu efektivitātes un ietekmes novērtējumu nacionālajā, reģionālajā un pašvaldību līmenī, tai skaitā nodrošinot veikto ieguldījumu kartējumu;
- veikt analīzi un sniegt priekšlikumus par papildus nepieciešamajiem datiem, to iegūšanu un uzkrāšanu SAM ietekmes novērtēšanai, par pamatu ņemot SIA „Ernst & Young Baltic” veikto pētījumu „Datu pieejamība ES Kohēzijas politikas 2014.-2020.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietekmes izvērtēšanai Latvijā”;
- veikt SAM pamatojošu vajadzību analīzi nacionālajā, reģionālajā un pašvaldību līmenī atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 4.februāra sēdes protokollēmuma Nr.7 48.§ 3.punktam, analizējot SAM atbilstošas sociāli – ekonomiskās situācijas dimensijas;
- sagatavot priekšlikumu SAM investīciju kartējumam, norādot konkrētus kritērijus kartējuma izveidei teritoriālajā (ATV un novadu) griezumā.

Ziņojums sastāv no metodoloģijas apraksta, teritoriālo vajadzību analīzes, mērķteritoriju noteikšanas izvērtējuma un SAM 6.1.4.pasākuma 6.1.4.2.sākotnējā novērtējuma.

Metodoloģijas aprakstā tiek sniegta informācija par ziņojumā izmantotajiem uzstādījumiem un izmantotajām metodēm sākotnējā novērtējuma sagatavošanai. Teritoriālo vajadzību un mērķteritoriju analīzē tiek aprakstīta pašvaldību plānošanas dokumentos ietvertā informācija par transporta infrastruktūru, izvirzīti kritēriji mērķteritoriju noteikšanai un veikts mērķteritoriju novērtējums. Ziņojuma noslēgumā tiek aprakstīti līdzīgu investīciju ieviešanas mehānismi un iepriekšējo ieguldījumu izvērtējums, kā arī SAM 6.1.4.2. ieviešanas risinājums un informācija par pašvaldību plānotajiem projektiem.

Ziņojuma sagatavošanas pamatā izmantoti publiski pieejamie datu avoti un pašvaldību sniegtā informācija par realizētajiem un plānotajiem projektiem transporta infrastruktūras jomā, kā arī veiktas intervijas ar pašvaldībām.

Izvērtējuma ziņojumā paustā nostāja atspoguļo tikai un vienīgi pētījuma autoru viedokļus un nav uzskatāma par Satiksmes ministrijas oficiālo viedokli.

Kopsavilkums

Atbilstoši darbības programmai un tās papildinājumiem SAM 6.1.4.2. ietvaros ir atbalstāma jaunu maģistrālo ielu, maršrutu attīstība, kas nodrošina atsevišķu pilsētu daļu efektīvu savstarpējo sasaisti un sasaisti ar Eiropas komunikāciju tīklu elementiem. Projektu īstenošanas rezultātā ir jārada vai jāattīsta alternatīvs maršruts tranzīta un kravas transportam, tādā veidā nodrošinot, ka sabiedriskā transporta plūsma tiek nodalīta no kravu autotransporta kustības un tranzītkravas tiek novirzītas no pilsētu centriem. Vēlamajai ietekmei jāizpaužas kā maģistrālo ielu caurlaides spējas pieaugumam, transporta plūsmas vidējā ātruma pieaugumam un pārvietošanās laika samazinājumam.

Mērķteritorijas SAM 6.1.4.2. ietvaros ir nacionālās nozīmes attīstības centri (izņemot Rīgu) – Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera un Ventspils.

Pētījuma ietvaros pašvaldības ir sniegušas 32 sākotnējās projektu idejas, kas varētu tikt īstenotas SAM 6.1.4.2. ietvaros. Lai novērtētu SAM 6.1.4.2. sākotnējo ietekmi tika veikta šo projektu ideju analīze, izmantojot izvērtējuma ietvaros izstrādātos kritērijus. Pašvaldību iesniegto projektu ideju analīze norāda, ka SAM pasākuma 6.1.4.2. mērķiem visprecīzāk atbilst 12 projektu idejas, kuras īstenojot pastāv iespēja sasniegt pasākuma vēlamos iznākus. Identificētās projektu idejas ir izvirzījušas Daugavpils (kopskaitā 1), Jelgavas (kopskaitā 1), Jēkabpils (kopskaitā 2), Jūrmalas (1), Liepājas (kopskaitā 2), Rēzeknes (kopskaitā 1) un Valmieras (kopskaitā 2), Ventspils (kopskaitā 2) pilsētas pašvaldības.

Sākotnējā ietekmes novērtējuma gaitā tika konstatēts, ka lielākajai daļai pašvaldību nav apkopot/piееjami dati par satiksmes intensitāti, tai skaitā pilsētas un/vai tuvākās apkārtnes satiksmi raksturojoši dati un informācija. Tāpat novērtējuma laikā tika konstatēts, ka transporta infrastruktūras attīstība līdz šim veikta, galvenokārt ņemot vērā ārējā finansējuma pieejamību. Tomēr ieguldījumiem transporta infrastruktūras attīstībā jābūt balstītiem uz visaptverošu izpēti, izstrādātiem transporta sistēmas modeļiem un mobilitātes plāniem. Turpmākā plānošanā būtu jāņem vērā arī ekonomiskā dimensija (ekonomiskā efektivitāte, lietderība, prioritātes). Lai varētu novērtēt pilsētu maģistrālo ielu nozīmīgumu, nepieciešams veikt arī regulārus kravu plūsmu virzienu apsekojumus, lai noskaidrotu ienākošo un izejošo kravu plūsmu virzienus pilsētās un to tuvākajā apkaimē.

Papildus, ņemot vērā indentificētās infrastruktūras attīstības vajadzības un atbilstošos projektus, kā arī to īstenošanai nepieciešamo finansējumu, tālāk izvērtējama iespēja paredzēt papildu finansējumu SAM 6.1.4.2. īstenošanai, piemēram, pēc 2014.-2020.gada plānošanas perioda vidusposma pārskata.

1. Metodoloģijas apraksts

Saskaņā ar Darbības programmā noteikto specifiskā atbalsta mērķa īstenošanas rezultātā ir jānovērš infrastruktūras pārrāvumi un jārada alternatīvs maršruts tranzīta un kravas transportam, atdalot to no vietējās nozīmes transporta, tai skaitā sabiedriskā transporta plūsmām.

Investīciju rezultātā tiks veicināta lielo pilsētu transporta infrastruktūras integrēta sasaiste Eiropas transporta tīklā (TEN-T). TEN-T pamattīklā un visaptverošajā tīklā iekļautie Latvijas autoceļi ir atspoguļoti 1.attēlā.



1.attēls. TEN-T autoceļu tīkls Latvijā. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Atbilstoši ievadziņojumā norādītajai informācijai sākotnējā novērtējuma gaitā tiek veikts pasākuma ieviešanas risinājuma novērtējums, ietverot SAM 6.1.4 pasākuma 6.1.4.2 intervences loģikas analīzi. Potenciālo mērķteritoriju noteikšanā tiek pielietota daudzkritēriju analīzes pieeja, ievērojot ilgtspējīgas un integrētas attīstības principus.

Ziņojuma sagatavošanas gaitā ir veikta nacionālā, reģionālā un pašvaldību līmeņa teritorijas attīstības un attīstības plānošanas dokumentu analīze, apkopoti statistikas dati, kā arī notikušas konsultācijas ar nacionālās nozīmes attīstības centru pašvaldībām (Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils)¹¹.

Sākotnējā novērtējuma rezultāti ir attēloti kartogrāfiski. Balstoties uz pašvaldību sniegto informāciju un publiski pieejamo informāciju par veiktajiem un plānotajiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā, ir sagatavotas republikas pilsētu kartes, kurās ir atspoguļota pilsētas maģistrālā transporta infrastruktūra un autotransporta satiksmes intensitāte pie republikas pilsētu robežām, ieguldījumi transporta infrastruktūrā iepriekšējos plānošanas periodos un plānotie ieguldījumi transporta infrastruktūrā 2014.-2020.gada plānošanas periodā. Pētījuma 1.pielikumā ir pievienota vektordatu tehniskā specifikācija, kas tika nosūtīta pašvaldībām informācijas sniegšanai.

¹¹ Intervju datumi: 11.09.2015. (Liepājas pilsētas pašvaldība), 14.09.2015. (Jelgavas pilsētas pašvaldība), 16.09.2015. (Jēkabpils pilsētas pašvaldība), 22.09.2015. (Valmieras pilsētas pašvaldība), 24.09.2015. (Jūrmalas pilsētas pašvaldība), 25.09.2015. (Daugavpils pilsētas pašvaldība), 29.09.2015. (Rēzeknes pilsētas pašvaldība).

2. Specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” novērtējums

2.1. Esošās sociāli ekonomiskās situācijas apraksts reģionālā un pašvaldību griezumā

Šajā sadaļā īsumā aprakstīti atsevišķi sociāli ekonomiskās situācijas raksturojošie rādītāji republikas pilsētās (izņemot Rīgu) un reģionālajā griezumā. Informācija tika apkopota par iedzīvotāju un uzņēmumu skaita izmaiņām, ostu kravu apgrozību, rūpniecības un vairumtirdzniecības/mazumtirdzniecības nozares rādītājiem, autotransporta satiksmi pie pilsētas robežām.

2.1.1. Pastāvīgo iedzīvotāju skaits

Pastāvīgo iedzīvotāju skaits republikas pilsētās saskaņā ar CSP datiem 2014.gada beigās sasniedza 18,95% no kopējā iedzīvotāju skaita, savukārt atbilstoši Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes datiem deklarēto iedzīvotāju skaits republikas pilsētās ir 19,32% no deklarēto iedzīvotāju skaita Latvijā. Pastāvīgo un deklarēto iedzīvotāju skaits republikas pilsētās uz 2015.gada 1.janvāri ir apkopots 1.tabulā.

1.tabula

Pastāvīgo un deklarēto iedzīvotāju skaits republikas pilsētās uz 2015.gada 1.janvāri

Pilsēta	Pastāvīgo iedzīvotāju skaits uz 01.01.2015. (īpatsvars no kopējā pastāvīgo iedzīvotāju skaita)	Pastāvīgo iedzīvotāju skaita izmaiņas: CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄ ¹²	Pastāvīgo iedzīvotāju skaita izmaiņas: CAGR ₂₀₀₆₋₂₀₁₄	Pastāvīgo iedzīvotāju skaita izmaiņas: CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄	Deklarēto iedzīvotāju skaits uz 01.01.2015. (īpatsvars no kopējā deklarēto iedzīvotāju skaita)	Deklarēto iedzīvotāju skaita izmaiņas: CAGR ₂₀₀₆₋₂₀₁₄	Deklarēto iedzīvotāju skaita izmaiņas: CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄
1	2	3	4	5	6	7	8
LATVIJA	1 986 096 (100%)	-1,24%	-1,32%	-0,97%	2 160 125 (100%)	-0,70%	-0,86%
Daugavpils	86 435 (4,35%)	-2,14%	-2,20%	-1,66%	96 792 (4,48%)	-1,26%	-1,43%
Jelgava	57 180 (2,88%)	-1,07%	-1,25%	-0,66%	61 961 (2,87%)	-0,79%	-0,83%
Jēkabpils	23 019 (1,16%)	-1,47%	-1,68%	-1,63%	24 553 (1,14%)	-1,09%	-1,74%
Jūrmala	49 646 (2,50%)	-0,73%	-0,77%	-0,37%	57 671 (2,67%)	0,47%	0,80%
Liepāja	71 125 (3,58%)	-1,62%	-1,83%	-1,67%	78 787 (3,65%)	-1,02%	-1,49%
Rēzekne	29 317 (1,48%)	-2,16%	-2,39%	-2,24%	31 886 (1,48%)	-1,57%	-2,06%
Valmiera	23 432 (1,18%)	-1,44%	-1,63%	-1,68%	25 344 (1,17%)	-1,01%	-1,69%
Ventspils	36 274 (1,83%)	-1,59%	-1,76%	-1,54%	40 273 (1,86%)	-1,01%	-1,39%
Kopā pilsētās	376 428 (18,59%)	-1,57%	-1,71%	-1,38%	417 267 (19,32%)	-0,90%	-1,13%

Avots: CSP, Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde, autora aprēķini.

¹² CAGR – saliktā gada vidējais pieaugums (angļu valodā: compound annual growth rate)

Saskaņā ar CSP periodā no 2004.gada līdz 2014.gadam iedzīvotāju skaits visās minētajās republikas pilsētās ir samazinājies. Visstraujāko iedzīvotāju skaita samazināšanos ir piedzīvojuši Rēzekne un Daugavpils, lēnāki iedzīvotāju samazināšanās tempi ir vērojami Jūrmalā, Jelgavā, Valmierā un Jēkabpilī. Salīdzinot CSP datus ar Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes publicētajiem datiem par deklarēto iedzīvotāju skaitu, secināms, ka laika posmā no 2006.gada līdz 2014.gadam arī deklarēto iedzīvotāju skaits lielajās pilsētās ir samazinājies, izņemot Jūrmalu, kur ir vērojams lēns deklarēto iedzīvotāju skaita pieaugums.

Iedzīvotāju skaita izmaiņas ir ietekmējis negatīvais dabiskais pieaugums un negatīvais migrācijas saldo.

Vērtējot iespējamās iedzīvotāja skaita izmaiņas, nav sagaidāms, ka varētu būt būtiskas novirzes no pašreizējās tendences. Saskaņā ar Ekonomikas ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu par darba tirgus vidēja un ilgtermiņa prognozēm¹³ tiek prognozēts, ka vidējā un ilgtermiņā iedzīvotāju skaits turpināsies samazināties, kā būtiskāko iemeslu norādot iedzīvotāju novecošanos. 2020.gadā prognozējamais iedzīvotāju skaits Latvijā ir 1,941 miljoni iedzīvotāju, savukārt 2030.gadā – 1,924 miljoni iedzīvotāju. Jaatzīmē, ka prognozes liecina, ka samazināsies tieši iedzīvotāju skaits darbspējas vecumā.

Latvijas Bankas pētījuma “Prognozējot dabiskas iedzīvotāju pārmaiņas: Latvijas gadījums” rezultāti rāda, ka iedzīvotāju skaita samazināšanās notiks pakāpeniski, pieņemot, ka nenotiks neparedzami ekonomiskie, politiskie vai citi gadījumi, kuru ietekme uz demogrāfiskajiem rādītājiem ir būtiska¹⁴. VARAM pasūtītajā pētījumā “Publisko individuālo pakalpojumu klāsta izvērtējums atbilstoši apdzīvojumam” tiek norādīts, ka Latvijā 2020.gadā iedzīvotāju skaits prognozējams 1,88 miljoni iedzīvotāju, 2030.gadā – 1,63 miljoni iedzīvotāju¹⁵.

Arī reģionos ir vērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās, izņemot Pierīgas reģionu. Atbilstoši VARAM pasūtītajā pētījuma “Publisko individuālo pakalpojumu klāsta izvērtējums atbilstoši apdzīvojumam” prognozēm par iedzīvotāju skaita izmaiņām reģionos secināts, ka visos reģionos ir prognozējama iedzīvotāju skaita samazināšanās (prognoze 2020.-2030.gadam). Visstraujāko iedzīvotāju skaita samazināšanos piedzīvos Latgales reģions, Pierīgas reģionā būs novērojams lēns iedzīvotāju skaita kritums, lai arī Pierīgas reģionā dzīvojošo skaita īpatsvars pieaugs⁶.

Tāpat Eurostat sniedz Eiropas Savienības, tai skaitā Latvijas, iedzīvotāju skaita prognozes, izvirzot piecus dažādus scenārijus iedzīvotāju skaita izmaiņām (skatīt 2.attēlu). Visu scenāriju gadījumā Latvijā tiek prognozēta iedzīvotāju skaita samazināšanās. Atbilstoši “Galvenajam scenārijam” straujākais iedzīvotāja skaita kritums Latvijā ir paredzams līdz 2027.gadam, savukārt periodā no 2035.-2050.gadam ir prognozējams vienmērīgs samazinājums (-0,6% līdz -0,4% gadā). Lielākais iedzīvotāju skaita samazinājums ir scenārija ar zemāku dzimstību gadījumā.

Būtiski ir nodrošināt, ka kravu pārvadājumi nerada draudus iedzīvotāju drošībai. Izveidojot alternatīvus kravu maršrutus un novirzot kravu satiksmi no blīvi apdzīvotām vietām, tiek samazināti šie riski. Lai arī ir novērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās republikas pilsētās, tajās saglabājas pietiekoši augsts iedzīvotāju skaits, līdz ar to transporta infrastruktūras uzlabošana un integrācija TEN-T tīklā ir nepieciešama un pamatota.

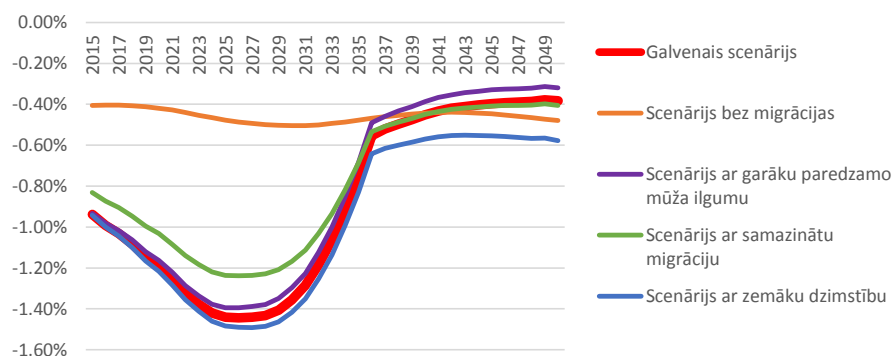
¹³ Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija. Informatīvs ziņojums par darba tirgus vidēja un ilgtermiņa prognozēm. 2015.gads. Pieejams: https://www.em.gov.lv/files/tautsaimniecibas_attistiba/EMZino_150615_full.pdf

¹⁴ Pētījums “Forecasting Natural Population Change: the Case of Latvia”. Pieejams:

https://www.macroecconomics.lv/sites/default/files/en_dp-3-2014-melihovs_0.pdf

¹⁵ Pētījums “Publisko individuālo pakalpojumu klāsta izvērtējums atbilstoši apdzīvojumam”. Pieejams:

http://www.varam.gov.lv/files/text/Petijums_1%20starpatskaite.pdf



2.attēls. Iedzīvotāju skaita prognozes – izmaiņas pa gadiem (2015.-2050.gads). Avots: Eurostat.

2.1.2. Uzņēmumu demogrāfija

Aplūkojot jaunizveidoto un likvidēto uzņēmumu tendences reģionālajā griezumā, secināms, ka, sākot ar 2009.gadu, ir vērojama pozitīva attiecība starp rādītājiem, proti, jaunizveidoto uzņēmumu skaits ir lielāks nekā likvidēto. No jaundibināto uzņēmumu skaita reģionā lielākais īpatsvars rūpniecības nozarē ir Kurzemes un Zemgales reģionā (aptuveni 8-9% no reģionā dibinātajiem uzņēmumiem), savukārt transporta un uzglabāšanas nozarē – Kurzemes un Latgales reģionā (aptuveni 5-6% no reģionā dibinātajiem uzņēmumiem)¹⁶.

Uz ekonomisko aktivitāti reģionā norāda tirgus sektora¹⁷ ekonomiski aktīvu vienību skaits uz 1000 iedzīvotājiem. 2013.gadā Rīgas reģionā (99 ekonomiski aktīvas vienības uz 1000 iedzīvotājiem) ir būtiski lielāks ekonomiski aktīvu vienību skaits salīdzinājumā ar citiem reģioniem. Zemākie rādītāji ir Zemgales (60 ekonomiski aktīvas vienības uz 1000 iedzīvotājiem) un Latgales (62 ekonomiski aktīvas vienības uz 1000 iedzīvotājiem) reģionā¹⁸.

Kopējās tendences atspoguļojas arī republikas pilsētās. 2013.gadā vislielākais skaits ekonomiski aktīvu uzņēmumu uz 1000 iedzīvotājiem bija Valmierā un Jūrmalā, toties mazākais skaits Daugavpilī un Ventspilī (skatīt 2.tabulu). Jāatzīmē arī, ka ekonomiskā aktivitāte lielajās pilsētās ir nedaudz zemākā nekā vidēji reģionā un valstī, izņemot Valmieru.

Palielinātos ekonomiskajai aktivitātei, palielinās arī satiksmes intensitāte pilsētas teritorijā, tai skaitā kravu transporta, kā arī palielinās nepieciešamība pēc atbilstošas transporta infrastruktūras. Līdz ar to uzņēmējdarbības raksturojošie parametri kopumā ir ņemami vērā, vērtējot nepieciešamību pēc ieguldījumiem transporta infrastruktūrā.

¹⁶ Pēc CSP datiem

¹⁷ Tirgus sektora ekonomiski aktīvas vienības: pašnodarbinātās personas, individuālie komersanti, komercsabiedrības, zemnieku un zvejnieku saimniecības

¹⁸ Pēc CSP datiem.

2.tabula

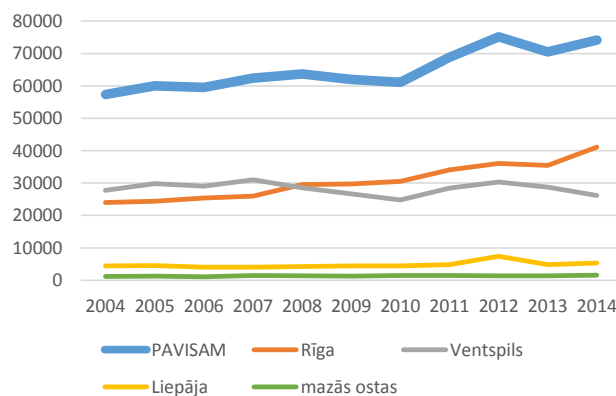
Tirgus sektora ekonomiski aktīvo uzņēmumu skaits uz 1000 iedzīvotājiem republikas pilsētās 2013.gadā			
Pilsēta	Tirgus sektora ekonomiski aktīvie uzņēmumi uz 1000 iedzīvotājiem	Īpatsvars (%) no reģiona vidējā rādītāja ¹⁹	Īpatsvars (%) no Latvijā vidējā rādītāja ²⁰
1	2	3	4
Daugavpils	51	82%	66%
Jelgava	57	95%	74%
Jēkabpils	57	95%	74%
Jūrmala	64	91%	83%
Liepāja	58	85%	75%
Rēzekne	61	98%	79%
Valmiera	79	105%	103%
Ventspils	54	79%	70%

Avots: CSP, autora aprēķini.

2.1.3. Ostu kravu apgrozība

2014.gadā kravu apgrozība Latvijas ostās bija 74,176 miljoni tonnu kravu, kas ir par 5,2% vairāk nekā 2013.gadā.²¹ Pēdējo 10 gadu periodā ostu kravu apgrozībā ir vērojams pieaugums – aprēķinātais vidējais ikgadējais pieaugums par 10 gadu periodu (2004.-2014.gads) ir 2,6%²².

Salīdzinot kravu apgrozību Rīgas, Liepājas, Ventspils un mazajās ostās, secināms, ka Rīgas ostā ir lielākais kravu apgrozības pieaugums, kamēr tajā pašā laikā Ventspils ostā pēdējo divu gadu laikā kravu apjoms ir samazinājies. Tomēr Rīgas un Ventspils ostu īpatsvars kravu apgrozībā saglabājās nemainīgi augsts – kravu apgrozība sastāda aptuveni 90% no kopējā apjoma. Kravu apgrozības apjomu izmaiņas Latvijas ostās ir atspoguļotas 3.attēlā.



3.attēls. Latvijas ostu kravu apgrozījums – saņemto un nosūtīto kravu apjoms (tūkst.tonnas) periodā no 2004.-2014.gadam. Avots: CSP.

¹⁹ Kurzemes reģions – 68 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji, Latgales reģions – 62 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji, Pierīgas reģions – 70 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji, Rīgas reģions – 99 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji, Vidzemes reģions – 75 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji, Zemgales reģions – 60 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji.

²⁰ Latvijā – 77 uzņēmumi/1000 iedzīvotāji.

²¹ Pēc CSP datiem.

²² Aprēķinātais saliktā gada vidējais pieaugums (CAGR).

Rīgas ostā būtiskākie kravas produkti ir ogles, naftas produkti un kravas konteineros, Liepājas ostā – labība un labības produkti, mobilās kravas un celtniecības materiāli (būtisks kritums ir metālu un to izstrādājumu kravām, kur samazinājumu tieši ietekmē AS “Liepājas metalurģs” darbība), Ventspils ostā – naftas produkti, ogles, kālija sāls un mobilās kravas, mazajās ostās – kokmateriāli un koksnes šķelda.

Svarīga nozīme kravas autotransporta plūsmā uz/no ostām ir kravām konteineros un mobilajām kravām. Saskaņā ar CSP datiem 2014.gadā Rīgas ostā kravas konteineros sastādīja 9,7% no kravu apgrozības un Liepājas ostā – 0,7%. Ventspils ostā šī kravu veida īpatsvars nav būtisks. Pēdējo trīs gadu laikā kravu konteineros īpatsvars saglabājās aptuveni tajā pašā līmenī – Rīgas ostā to īpatsvars ir aptuveni 9-10% no kravu apgrozības, Liepājas ostā – 0,7%. 2014.gadā mobilo kravu augstākais īpatsvars no kravu apgrozības ir Liepājas ostā (14,7%), zemāks rādītājs ir Ventspils ostai (7,1%), savukārt Rīgā mobilo kravu īpatsvars ir tikai 1,1% no kravu apgrozības. Liepājas ostā mobilo kravu īpatsvara pieaugums ir novērojams 2013. un 2014.gadā, kad rādītājs pārsniedz 14% (2011.gadā – 8,4%, 2012.gadā – 9,2%). Ventspils ostā mobilo kravu īpatsvars pēdējo gadu laikā saglabājās 6-7% apmērā no kravu apgrozības, savukārt Rīgas ostā – aptuveni 1,5% apmērā. Mazajās ostās gan kravu konteineros, gan mobilo kravu īpatsvars nav būtisks.

Ņemot vērā, ka ostas ir viens no punktiem, kuros tiek radītas kravu plūsmas (kravas tiek saņemtas vai nosūtītas, un / vai pārkrautas), tad ostu kravu apgrozības apmēriem ir tieša ietekme uz kravu transporta plūsmu, tajā skaitā pa autoceļiem.

2.1.4. Rūpniecība

Lielākais rūpniecības²³ nozarē darbojošos uzņēmumu skaits ir Liepājā, Daugavpilī un Jelgavā (skatīt 3.tabulu).

3.tabula

Rūpniecības nozares uzņēmumu darbības rādītāji 2013.gadā

Pilsēta	2013.gads					
	Uzņēmumu skaits (īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Apgrozījums, tūkst. euro (īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Produkcijas vērtība, tūkst. euro (īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Pievienotā vērtība, tūkst. euro (īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Pievienotās vērtības īpatsvars no apgrozījuma	Nodarbināto personu skaits (īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)
1	2	3	4	5	6	7
LATVIJA	5 632 (100%)	7 424 436 (100%)	6 127 153 (100%)	1 778 727 (100%)	23,96%	81 133 (100%)
Daugavpils	391 (6,94%)	238 136 (3,21%)	232 313 (3,79%)	68 321 (3,84%)	0,92%	6 632 (8,17%)
Jelgava	235 (4,17%)	231 080 (3,11%)	247 613 (4,04%)	90 098 (5,07%)	1,21%	3 340 (4,12%)
Jēkabpils	94 (1,67%)	119 894 (1,61%)	126 244 (2,06%)	33 754 (1,90%)	0,45%	1 874 (2,315)
Jūrmala	163 (2,89%)	50 296 (0,68%)	53 145 (0,87%)	20 160 (1,13%)	0,27%	1 427 (1,76%)
Liepāja	444 (7,88%)	427 367 (5,76%)	407 775 (6,66%)	79 344 (4,46%)	1,07%	8 524 (10,51%)
Rēzekne	82 (1,46%)	73 067 (0,98%)	80 661 (1,32%)	20 187 (1,13%)	0,27%	1 327 (1,64%)
Valmiera	115 (2,04%)	200 397 (2,70%)	187 496 (3,06%)	53 318 (3,00%)	0,72%	2 646 (3,26%)

²³ NACE 2.redakcija, B-E nozares

2013.gads						
Pilsēta	Uzņēmumu skaits (Īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Apgrozījums, tūkst. euro (Īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Produkcijas vērtība, tūkst. euro (Īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Pievienotā vērtība, tūkst. euro (Īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)	Pievienotās vērtības īpatsvars no apgrozījuma	Nodarbināto personu skaits (Īpatsvars (%) no kopējā rādītāja Latvijā)
1	2	3	4	5	6	7
Ventspils	132 (2,34%)	202 478 (2,73%)	200 145 (3,27%)	36 620 (2,06%)	0,49%	2 551 (3,14%)
Kopā pilsētās	1 656 (29,40%)	1 542 715 (20,78%)	1 535 392 (25,06%)	401 802 (22,59%)	5,41%	28 321 (34,91%)

Avots: CSP, autora aprēķini.

Vērtējot rūpniecības uzņēmumu rādītājus absolūtos skaitļos (apgrozījums, produkcijas vērtība, pievienotā vērtība), Liepājā, Daugavpilī un Jelgavā rādītāji ir augstāki.

Aprēķinot saražotās produkcijas vērtību un nodarbināto personu skaitu rūpniecības nozarē uz 1000 iedzīvotājiem, labāki rādītāji tiek sasniegti Valmierā, Liepājā, Ventspilī un Jēkabpilī (skatīt 4.tabulu).

4.tabula

Rūpniecības nozares uzņēmumu darbības rādītāji uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā					
2013.gads					
Pilsēta	Produkcijas vērtība rūpniecības nozarē (tūkst. euro)	Nodarbināto personu skaits rūpniecības nozarē	Iedzīvotāju skaits uz 01.01.2014.	Saražotās produkcijas vērtība rūpniecības nozarē (tūkst. euro)/1000 iedzīvotājiem	Nodarbināto personu skaits rūpniecības nozarē/1000 iedzīvotājiem
1	2	3	4	5	6
Daugavpils	232 313	6 632	87 403	2 657,95	76
Jelgava	247 613	3 340	57 332	4 318,93	58
Jēkabpils	126 244	1 874	23 269	5 425,42	81
Jūrmala	53 145	1 427	49 750	1 068,24	29
Liepāja ²⁴	407 775	8 524	71 926	5 669,37	119
Rēzekne	80 661	1 327	29 948	2 693,37	44
Valmiera	187 496	2 646	23 657	7 925,60	112
Ventspils	200 145	2 551	36 677	5 456,96	70

Avots: CSP, autora aprēķini.

Rūpniecības nozares uzņēmumu raksturojošie rādītāji ir viens no indikatoriem, kas liecina par pilsētu rūpniecisko aktivitāti. Jo lielāka ir rūpnieciskā aktivitāte pilsētās, jo lielāka ir paredzamā kravu transporta plūsma (ienākošo kravu saņemšana un izejošo kravu nosūtīšana). Pilsētu kravu transporta plūsmas viens no virzieniem ir uz un no rūpnieciskajiem uzņēmumiem un jo īpaši rūpnieciskajām teritorijām.

²⁴ Jāņem vērā, ka Liepājā rūpniecības apjomi būtiski samazinājušies AS "Liepājas metalurģs" darbības pārtraukšanas/samazināto ražošanas apjomu dēļ. Atbilstoši NACE 2.redakcijai AS "Liepājas Metalurģs" pamatdarbība atbilst (24.10.) čuguna, tērauda un dzelzs sakausējumu ražošanai. Latvijā uzņēmumu skaits, kas ietver tikai vienu saimnieciskās darbības veidu 24.10., 2013.gadā bija 8 uzņēmumi. Uzņēmējdarbības rādītāji netiek publicēti konfidencialitātes dēļ.

2.1.5. Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība²⁵

Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības nozarē (tai skaitā, automobiļu un motociklu remonta pakalpojumi) lielākais uzņēmumu skaits absolūtos skaitļos ir Daugavpilī, Liepājā un Jelgavā (skatīt 5.tabulu).

2013.gadā kopējais šīs nozares apgrozījums republikas pilsētās ir 9,53% no kopējā nozares apgrozījuma Latvijā. Augstākie apgrozījuma rādītāji absolūtos skaitļos ir Daugavpilī, Liepājā un Jelgavā, savukārt, vērtējot uzņēmumu rādītājus uz 1000 iedzīvotājiem, augstāki rādītāji tiek sasniegti Jelgavā, Valmierā un Liepājā.

Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības nozares rādītāji raksturo nepieciešamību pēc vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības ienākošajām (un arī izejošajām) kravu piegādēm (tās ir galvenokārt tirdzniecības uzņēmumu apgādes kravu plūsmas), kas veido vienu daļu no kopējās kravu transporta plūsmas pilsētas teritorijā.

5.tabula

Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības uzņēmumu darbības rādītāji 2013.gadā

2013.gads								
Pilsēta	Uzņēmumu skaits	Uzņēmumu skaita īpatsvars (%) no kopējā skaita Latvijā	Apgrozījums (tūkst.euro)	Apgrozījuma īpatsvars (%) no Latvijas kopējā apjoma	Nodarbināto personu skaits nozarē	Nodarbināto personu skaita īpatsvars (%) no kopējā nozares rādītāja Latvijā	Iedzīvotāju skaits uz 01.01.2014.	Apgrozījums nozarē (tūkst. euro)/1000 iedzīvotājiem
1	2	3	4	5	6	7	8	9
LATVIJĀ	18 994	100%	20 356 556	100%	104 739	100%	2 001 468	10 170,81
Daugavpils	1 311	6,90%	499 103	2,45%	5 093	4,86%	87 403	5 710,36
Jelgava	697	3,67%	493 502	2,42%	3 255	3,11	57 332	8 607,79
Jēkabpils	327	1,72%	53 921	0,26%	1 599	1,53	23 269	2 317,29
Jūrmala	484	2,55%	133 516	0,66%	1 374	1,31	49 750	2 683,74
Liepāja	814	4,29%	430 651	2,12%	3 642	3,48	71 926	5 987,42
Rēzekne	500	2,63%	54 891	0,27%	1 629	1,56	29 948	1 832,88
Valmiera	335	1,76%	157 627	0,77%	1 469	1,40	23 657	6 663,02
Ventspils	343	1,81%	117 330	0,58%	1 509	1,44	36 677	3 199,01
Kopā pilsētās	4 811	25,33%	1 940 541	9,53%	19 570	18,68%	379 962	5 107,20

Avots: CSP, autora aprēķini.

2.1.6. Autotransporta satiksmes intensitāte pie lielo pilsētu robežām

Uz 2015.gada 1.janvāri Latvijā uzskaitīti 73 592 kilometri autoceļu un ielu, no kuriem 20 131 kilometrs ir valsts autoceļi, 38 478 kilometri – pašvaldību autoceļi un ielas, 11 483 kilometri – meža ceļi un 3 500 kilometri – privātie ceļi²⁶. Lielākā autotransporta satiksmes intensitāte ir novērojama uz valsts galvenajiem autoceļiem. Satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte 2014.gadā ir atspoguļota 4.attēlā.

²⁵ NACE 2 redakcija, G nozare - vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība; automobiļu un motociklu remonts. Dati ir pieejami par visu nozari, nav izdalāmas apakšnozares, līdz ar to tiek analizēti kopā.

²⁶ Pēc VAS "Latvijas Valsts ceļi" datiem. Pieejams: http://lvceļi.lv/wp-content/uploads/2015/02/Latvijas_Valsts_Celi_2014_A4_LAT_ENG_20150617.pdf



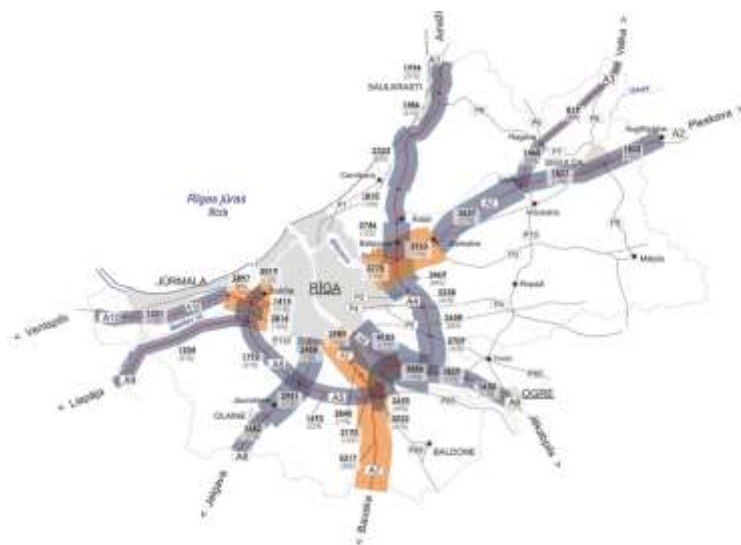
4.attēls. Gada vidējā diennakts intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Atbilstoši VAS „Latvijas Valsts ceļi” publicētajai informācijai pēdējo piecu gadu laikā satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem kopumā ir palielinājusies.

Kravas satiksmes īpatsvars pēdējos gados paliek nemainīgi augsts no kopējās autotransporta satiksmes (nedaudz virs 20% no kopējās satiksmes intensitātes). Lielākā kravas transporta intensitāte 2014.gadā bija vērojama Pierīgas reģionā (skatīt 5. un 6.attēlu).

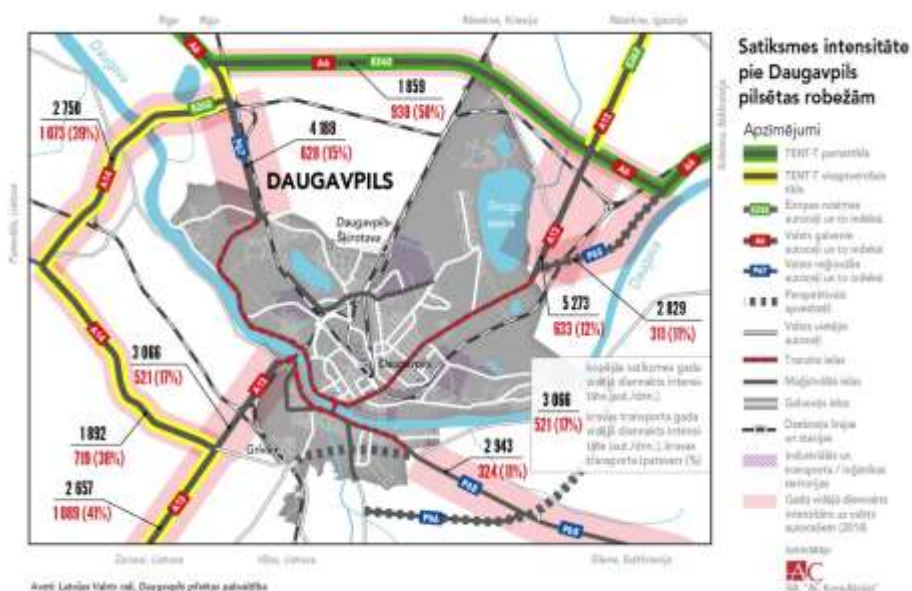


5.attēls. Kravas transporta gada vidējā diennakts intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".



6.attēls. Kravas transporta gada vidējā diennakts intensitāte Pierīgas reģionā uz valsts galvenajiem autoceļiem. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Izvērtējuma ietvaros tika apkopota informācija par satiksmes intensitāti uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem pie pilsētu robežām (skatīt 6.-13.tabulu un 7.-14.attēlu), izmantojot publiski pieejamus datu avotus.



7.attēls. Satiksmes intensitāte pie Daugavpils pilsētas robežām. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Daugavpils pilsētas pašvaldība.

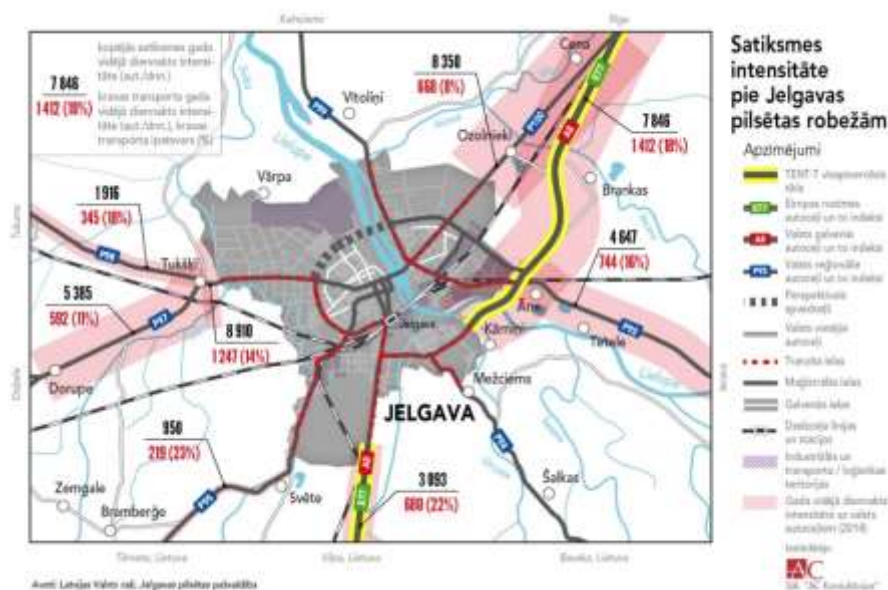
Gan ilgtermiņā, gan īstermiņā kravu transporta satiksmes intensitāte Daugavpilī ir pieaugusi. Kravu satiksmes plūsmas pieaugums ir novērojams arī uz TEN-T autoceļiem (skatīt 6.tabulu). Ņemot vērā, ka Daugavpils ir būtisks transporta mezgls (gan autoceļi, gan dzelzceļš) Latgales reģionā, kravas transporta satiksmes intensitāte saglabājas augsta. Daugavpils transporta infrastruktūra ir tieši saistīta ar vienu no maģistrālajām tranzīta kravu plūsmu virzieniem uz Terehovas robežkontroles punktu.

6.tabula

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Daugavpils pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	1140	1028	1154
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	1363	1086	952
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	570	514	577
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	681	543	476
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa	512	666	907
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	3014	2781	3013
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	588	574	653
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		1,05%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		4,39%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autoru aprēķini.



8.attēls. Satiksmes intensitāte pie Jelgavas pilsētas robežām. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jelgavas pilsētas pašvaldība.

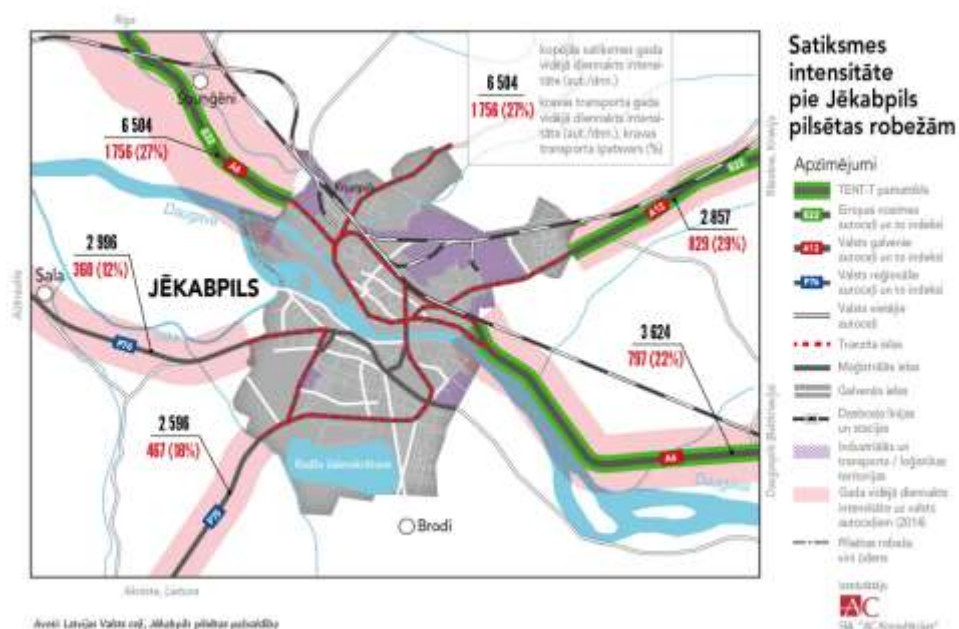
Uz Jelgavas pilsētas robežām būtisks pieaugums ir novērojams īstermiņā. Gan ilgtermiņā, gan īstermiņā kravas satiksmes intensitāte uz galvenajiem valsts autoceļiem ir palielinājusies (skatīt 7.tabulu). Jelgavā saglabājas augsti rūpniecības un vairumtirdzniecības un mazumtirdzības nozaru rādītāji, kas veicina kravu transporta plūsmas uz un no Jelgavas pilsētas.

7.tabula

Kravas transporta satiksmes intensitāte pie Jelgavas pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	578	577	680
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	5937	1635	3223
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	578	577	680
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	848	273	645
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa	1007	1221	1412
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	7522	3433	5315
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	811	690	912
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		1,18%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		9,74%	

Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, autoru aprēķini.



9.attēls. Satiksmes intensitāte pie Jēkabpils pilsētas robežām. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jēkabpils pilsētas pašvaldība.

Ilgtermiņā kravas satiksmes intensitāte uz Jēkabpils pilsētas robežām ir samazinājusies, savukārt īstermiņā ir novērojams pieaugums. Uz valsts galvenajiem autoceļiem, kas ir iekļauti TEN-T autoceļu tīklā, kravas transporta satiksmes intensitāte laika periodā no 2011.-2014.gadam ir pieaugusi (skatīt 8.tabulu). Jēkabpils pilsēta ir saistīta ar būtiskiem kravu transporta maršrutiem – virziens uz Terehovas robežkontroles punktu (Krievija), Medumu robežkontroles punktu (Lietuva) un Silenes robežkontroles punktu (Baltkrievija), līdz ar to uz valsts galvenajiem autoceļiem pie pilsētas robežām saglabājas augsts kravu transporta apjoms.

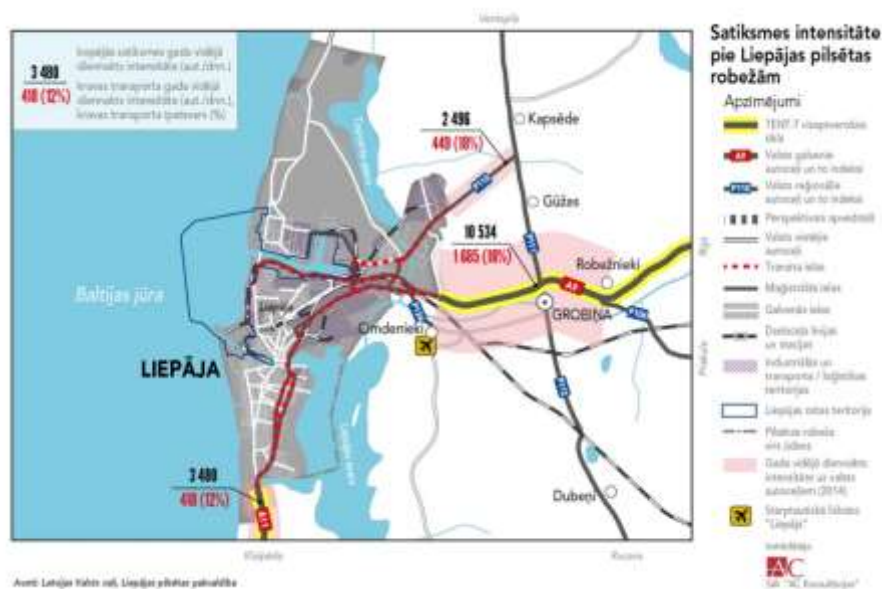
8.tabula

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Jēkabpils pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	3563	3210	3382
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	969	636	827
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	1188	1070	1127
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	485	318	414
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa	-	-	-
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	4532	3846	4209
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	837	694	771
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		-0,82%	

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	6482	4178	4520
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	2161	1393	1441
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		-3,97%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		1,14%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autora aprēķini.



11.attēls. Satiksmes intensitāte pie Liepājas pilsētas robežām. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Liepājas pilsētas pašvaldība.

Uz valsts galvenajiem autoceļiem kravu satiksmes intensitāte ilgtermiņā ir samazinājusies, savukārt īstermiņā ir pieaugusi. Kravu satiksmes intensitāti Liepājā būtiski ietekmē ostu darbība. Tāpat Liepājā saglabājas augsts uzņēmumu skaits, kas darbojas rūpniecības nozarē.

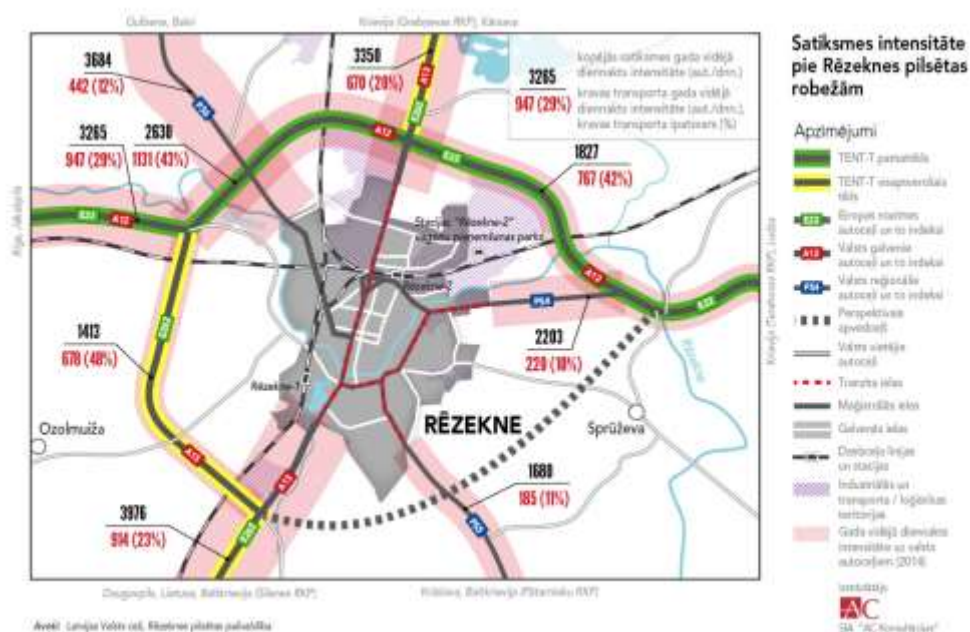
10.tabula

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Liepājas pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	2725	1913	2103
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām			
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	1363	957	1052
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām			

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa			
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	2725	1913	2103
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	1363	957	1052
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		-2,56%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		3,21%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autoru aprēķini.



12.attēls. Satiksmes intensitāte pie Rēzeknes pilsētas robežām. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Rēzeknes pilsētas pašvaldība.

Ilgtermiņā kravas satiksmes intensitāte uz Rēzeknes pilsētas robežām ir samazinājusies, savukārt īstermiņā ir novērojams pieaugums (skatīt 11.tabulu). Rēzeknes pilsēta ir būtisks transporta mezgls tranzīta satiksmei virzienā uz Terehovas robežkontroles punktu, Medumu robežkontroles punktu un Silenes robežkontroles punktu.

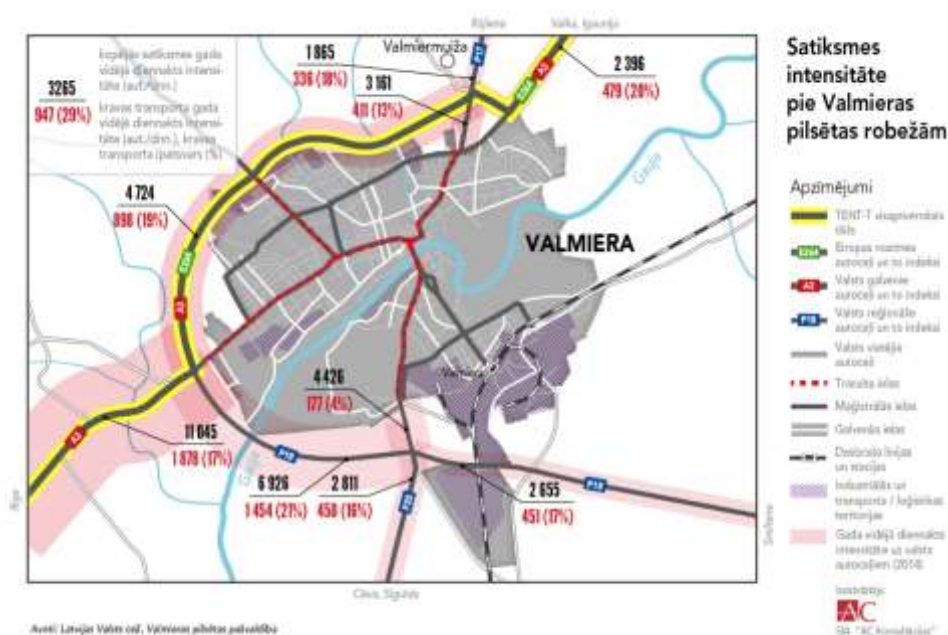
11.tabula

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Rēzeknes pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	1925	1455	1584
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts	1524	703	847

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
	reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām			
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	963	728	792
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	508	234	282
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa	738	776	859
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	4187	2934	3290
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	736	579	644
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		-1,33%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		3,61%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autora aprēķini.



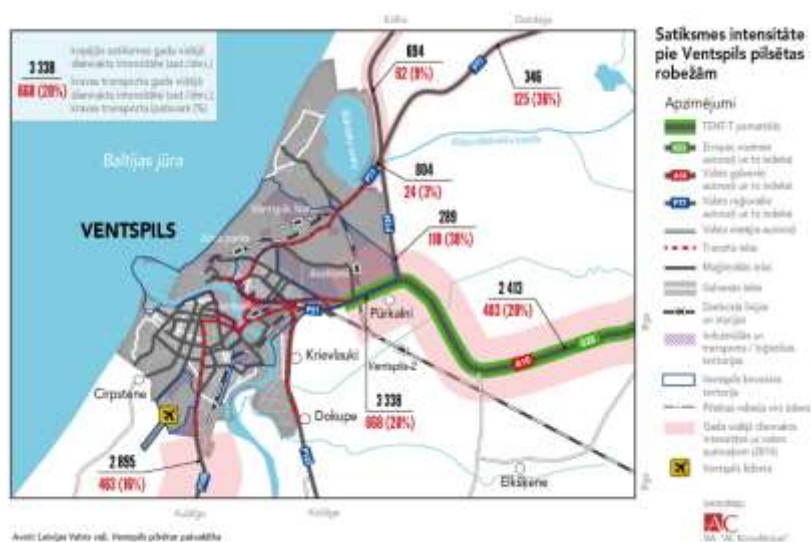
13.attēls. **Satiksmes intensitāte pie Valmieras pilsētas robežām.** Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Valmieras pilsētas pašvaldība.

Ilgtermiņā kravas satiksmes intensitāte uz Valmieras pilsētas robežām ir samazinājusies, savukārt īstermiņā ir novērojams būtisks pieaugums (skatīt 12.tabulu). Valmiera ir saistīta ar tranzīta maršrutu virzienā uz Valkas robežkontroles punktu. Lai arī šis virziens nav viens maģistrālajiem tranzīta kravu maršrutiem, tomēr intensitāte šajā virzienā saglabājas pietiekoši augsta. Tāpat Valmierā kravu transporta pieaugumu nodrošina rūpnieciskās nozares attīstība.

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Valmieras pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	2127	1024	2357
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	2227	926	588
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	1064	512	1179
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	2227	309	294
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa	1189	647	959
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	5543	2597	3904
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	1493	489	811
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		-5,92%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		18,37%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts celi", autora aprēķini.



14.attēls. **Satiksmes intensitāte pie Ventspils pilsētas robežām.** Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Ventspils pilsētas pašvaldība.

Ilgtermiņā kravas satiksmes intensitāte uz Ventspils pilsētas robežām ir samazinājusies, savukārt īstermiņā ir novērojams neliels pieaugums. Kopumā saglabājās stabila kravu satiksmes intensitāte (skatīt 13.tabulu). Kravu transporta plūmas apjomus Ventspils pilsētā galvenokārt ietekmē Ventspils brīvostas darbība.

13.tabula

Kravu transporta satiksmes intensitāte pie Ventspils pilsētas robežām

N.p.k.	Rādītājs	2004.gads	2011.gads	2014.gads
1	2	3	4	5
1.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	685	641	668
2.	Kravas transporta kopējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	290	524	463
3.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts galvenajiem autoceļiem uz pilsētas robežām (izslēdzot apvedceļu)	685	641	668
4.	Kravas transporta vidējā GVDI uz valsts reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas robežām	290	262	463
5.	Kravas transporta vidējā satiksmes intensitāte uz apvedceļa			
6.	Kravas transporta kopējā GVDI uz pilsētas robežām	975	1165	1131
7.	Kravas transporta vidējā GVDI uz pilsētas robežām	488	452	566
8.	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄		1,49%	
9.	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄		7,79%	

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autora aprēķini.

Izvērtējot satiksmes intensitātes ilgtermiņa tendenci, t.i. laika periodā no 2004.-2014.gadam, kravas satiksmes pieaugums pie lielajām pilsētām ir novērojams Ventspilī, Daugavpilī un Jelgavā, neliels samazinājums –Jēkabpilī. Savukārt īstermiņā, t.i. laika periodā no 2011.-2014.gadam) kravu satiksmes pieaugums ir novērojams visās republikas pilsētās (skatīt 14.tabulu). Būtiskākais pieaugums ir novērojams uz autoceļiem pie Valmieras un Jelgavas.

Pozitīvs kravas transporta satiksmes intensitātes pieaugums laika periodā no 2011.gada līdz 2014.gadam galvenokārt ir saistīts ar to, ka 2011.gads kā izejas gads salīdzinājumam ir pēckrīzes perioda sākuma posms, kad kopumā bija zemāka ekonomiskā aktivitāte. Līdz ar ekonomiskās attīstības pieaugumu, palielinās arī kravu transporta plūsmas. Kravu transporta plūsmas pieauguma rezultātā rodas nepieciešamība veikt investīcijas transporta infrastruktūrā, novēršot tās pārrāvumus un uzlabojot kopējo transporta plūsmu un drošības apsektus.

14.tabula

Kopējās un kravu satiksmes intensitātes izmaiņas periodā no 2004.-2014.gadam.

N.p.k.	Pilsēta	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄
1	2	3	4
1.	Daugavpils	1,05%	4,39%
2.	Jelgava	1,18%	9,74%
3.	Jēkabpils	-0,82%	3,57%
4.	Jūrmala	-3,97%	1,14%
5.	Liepāja	-2,56%	3,21%

N.p.k.	Pilsēta	Kravas transporta CAGR ₂₀₀₄₋₂₀₁₄	Kravas transporta CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄
6.	Rēzekne	-1,33%	3,61%
7.	Valmiera	-5,92%	18,37%
8.	Ventspils	1,49%	7,79%

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", autoru aprēķini.

2.1.7. VAS "Latvijas Valsts ceļi" pētījums par autotransporta tranzīta kravu pārvadājumiem caur Latviju

2014.gadā pēc VAS "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma SIA "BRD projekts" veiktajā izpētē par tranzīta kravu pārvadājumu ar autotransportu caur Latviju tika izveidota kopējā un perspektīvā tranzīttransporta plūsmu raksturojošā karte.

Pētījuma rezultātā identificēti divi būtiskākie tranzīta kravas transporta maršruti Latvijas teritorijā – no Grenctāles robežkontroles punkta līdz Ainažu robežkontroles punktam un posmā starp Terehovas (Grebņevas) robežkontroles punktu un Medumu (Subates) robežkontroles punktu (skatīt 15.attēlu). Arī 2008.gada pētījumā par tranzīta kravas transporta plūsmu caur Latviju šie maršruti iezīmējās kā divi galvenie tranzīta kravas transporta maršruti Latvijā.

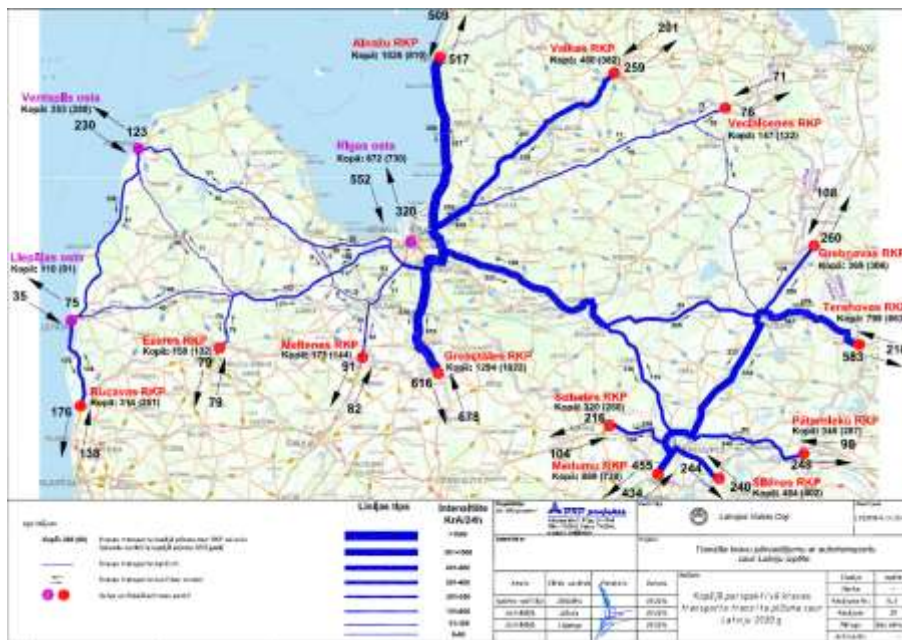


15.attēls. Kopējā tranzīttransporta plūsmā 2013.gadā. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Nosakot perspektīvo tranzīttransporta plūsmu caur Latvijas teritoriju 2030.gadā, pētījuma autori izmantoja Eiropas komisijas izdevumā „EU ENERGY, TRANSPORT AND GHG EMISSIONS. TRENDS TO 2050. REFERENCE SCENARIO 2013” izveidoto prognozi autotransporta kravu pārvadājumiem.

Pētījuma izstrādātāji norāda, ka tiek pieņemts kravas transporta satiksmes pieaugums Latvijas teritorijā 1,1% apmērā, izņemot virzienu no Grenctāles robežkontroles punkta līdz Ainažu robežkontroles punktam, kuram tiek piemērots lielāks pieaugums līdz 1,4% gadā, pamatojoties, ka

kravas transporta intensitāte šajā posmā ir pieaugoša vairāku gadu garumā, kā arī šajā virzienā varētu būt mazāka ietekme no kaimiņvalstu politiskajām aktivitātēm. Tiek prognozēts, ka lielākā tranzittransporta plūsma saglabāsies maršrutos no Grenctāles robežkontroles punkta līdz Ainažu robežkontroles punktam un posmā starp Terehovas (Grebņevas) robežkontroles punktu un Medumu (Subates) robežkontroles punktu, kā arī augstāka tranzīta kravas transporta plūsma prognozējama ceļa posmos Rīga-Jēkabpils, Rīga-Sigulda un Valkas un Silenes robežkontroles punktos (skatīt 16.attēlu).



16.attēls. Perspektīvā tranzittransporta plūsma 2030.gadā. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Jāatzīmē, ka Kurzemes reģionā tranzīta kravas satiksmes intensitāte vairāk ir atkarīga no šī reģiona ostu darbības.

Balstoties uz AS "Ceļu projekts" un SIA "BRD projekts" transporta skaitīšanas datiem, 16.tabulā apkopota informācija par tranzīta kravu transporta intensitāti robežkontroles punktos.

16.tabula

Tranzīta kravu gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte robežkontroles punktos

N.p.k.	Robežkontroles punkts	Tranzīta kravas transporta GVDI ²⁷ ₂₀₀₈ (KrA/24h)	Tranzīta kravas transporta GVDI ²⁸ ₂₀₁₃ (KrA/24h)	Izmaiņas pret 2008	CAGR ₂₀₀₈₋₂₀₁₃
1	2	3	4	5	6
1.	Ainažu RKP	375	810	+116%	16,65%
2.	Valkas RKP	97	382	+294%	31,54%
3.	Veclaicenes RKP	63	122	+94%	14,13%
4.	Grebņevas RKP	118	306	+159%	21,00%
5.	Terehovas RKP	302	633	+110%	15,95%

²⁷ Pēc AS "Ceļu projekts" transporta skaitīšanas rezultātiem

²⁸ Pēc SIA "BRD projekts" transporta skaitīšanas rezultātiem

N.p.k.	Robežkontroles punkts	Tranzīta kravas transporta GVDI ²⁷ 2008 (KrA/24h)	Tranzīta kravas transporta GVDI ²⁸ 2013 (KrA/24h)	Izmaiņas pret 2008	CAGR ₂₀₀₈₋₂₀₁₃
6.	Pāternieku RKP	94	287	+205%	25,01%
7.	Sīlenes RKP	67	402	+500%	43,10%
8.	Medumu RKP	241	738	+206%	25,09%
9.	Subates RKP	148	266	+80%	12,44%
10.	Grenctāles RKP	474	1554	+228%	26,80%
11.	Meitenes RKP	61	144	+136%	18,74%
12.	Ezeres RKP	54	132	+144%	19,57%
13.	Rucavas RKP	69	261	+278%	30,48%

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Ņemot vērā tranzīta kravas satiksmes intensitātes pieauguma tempus robežkontroles punktos, kā arī to izvietojumu attiecībā pret lielajām pilsētām, secināms, ka tranzīta kravas plūsmu izmaiņas būtiskāk ietekmē Daugavpili, Rēzekni un Jēkabpili.

2.2. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentu analīze

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam (apstiprināta Saeimā 10.06.2010., turpmāk - LIAS2030) viens no nacionālajiem telpiskās attīstības virzieniem ir **sasniedzamības uzlabošana**. LIAS2030 paredz prioritāri atbalstīt starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu, ostu un lidostu - TEN-T tīkla elementu attīstību, tādējādi stiprinot reģionu konkurētspēju un palielinot Latvijas lielāko pilsētu starptautisko lomu.

LIAS2030 tiek atbalstīta to reģionālo autoceļu vai pilsētu maģistrālo ielu pārbūve vai jaunu savienojošo posmu būvniecība, kas savieno to ar valsts galvenajiem autoceļiem, lielajām ostām vai loģistikas parkiem. Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un pārbūve.

LIAS2030 ir noteikts atbalsts apvedceļu izbūvei ap tām pilsētām un apdzīvotām vietām, ko šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas.

Atbilstoši LIAS2030 nacionālās nozīmes centri ir Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera un Ventspils. Attīstības centri piesaista resursus, sociālās un ekonomiskās aktivitātes, kā arī sekmē apkārtējo teritoriju attīstību. Tiek atzīmēts Daugavpils, Jūrmalas, Liepājas un Ventspils potenciāls ekonomiskās attīstības izaugsmei, balstoties uz pilsētas ģeogrāfisko novietojumu un sociāli ekonomiskajiem priekšnoteikumiem.

Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2014.-2020.gadam (apstiprināts Saeimā 20.12.2012., turpmāk – NAP2020) prioritātes „Tautas saimniecības izaugsme” rīcības virziena „Izcila uzņēmējdarbības vide” mērķis ir **nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību**.

Prioritātes „Izaugsmi atbalstošas teritorijas” rīcības virziena „Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai” ietvaros paredzēts veikt šādu uzdevumu:

[412] Nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras nodrošināšana un attīstība (TEN-T), tai skaitā pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu. Valsts galveno autoceļu seguma rekonstrukcija.

NAP2020 paredz, ka, ierobežotu resursu apstākļos, ieguldījumu koncentrēšanai jānotiek nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centros (9+21 modelis)²⁹. Attiecīgi pārbūvejamie valsts reģionālo autoceļu posmi noteikti, ievērojot 9+21 modeli un ņemot vērā:

- autoceļu posmu tehnisko stāvokli,
- satiksmes intensitātes uzskaites datus, vienlaikus modelējot iespējamo satiksmes intensitātes pieaugumu līdz 2020.gadam,
- pakalpojumu sniedzēju (medicīniskās iestādes, izglītības iestādes, pasts, patēriņa preču tirdzniecība u.c.) izvietojumu,
- sinerģiju ar citiem specifiskajiem atbalsta mērķiem un NAP2020 mērķiem.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683) ir iekļauts investīciju projektu pamatojums 2014.-2020.gadam, kurā atbilstoši NAP2020 (9+21) modelim ir definēti reģionālie savienojumi ar TEN-T autoceļu tīklu (skatīt 17.attēlu).

Pamatnostādnes izvirza uzdevumu 1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību, kura īstenošanas ietvaros plānoti šādi pasākumi:

²⁹ Nacionālā attīstības plāna 2014.-2020. gadam 348. rindkopā minētais modelis.

1.2.2. TEN-T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība;

1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība.



17.attēls. TEN-T autoceļu tīkls un tā reģionālie (9+21) savienojumi. Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.-2020.gadam³⁰ ir izstrādāta, balstoties uz Latvijas Nacionālā attīstības plānā 2014.-2020.gadam un Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.-2020.gadam izvirzītajiem mērķiem. Kritēriji autoceļa posma iekļaušanai programmā tiek balstīti uz autoceļa seguma kvalitātes un parametru novērtējumu, satiksmes intensitāti un autoceļu noslodzi, autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēstures datiem. Programmā ir iekļauti valsts galveno, reģionālo un vietējo autoceļu posmi, kuros paredzēts veikt atjaunošanas vai pārbūves darbus, tomēr tajā nav iekļautas visas nepieciešamās vajadzības un ieguldījumi autoceļu tīkla nodrošinājumam.

2.3. Reģionāla līmeņa plānošanas dokumentu analīze

Plānošanas reģionu teritorijas attīstības plānošanas dokumentos ir izvērtēti reģionu ilgtermiņa stratēģiskie mērķi, vidēja termiņa prioritātes un rīcības virzieni saistībā ar sasniedzamības uzlabošanu, transporta infrastruktūras attīstību un integrāciju TEN-T tīklā.

Kurzemes plānošanas reģions

Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015.-2030.gadam³¹ telpiskās attīstības perspektīvā ir noteikta Kurzemes transporta pamatinfrastruktūra, kuru veido divi multimodālie transporta koridori Rīga – Liepāja (D koridors), Rīga – Ventspils (Z koridors), kas ietver valsts galvenos autoceļus, dzelzceļus, 2 ostas, lidostas. Kravu pārvadājumos dominē Z koridors, kas ir iekļauts TEN-T Eiropas transporta pamattīklā, bet D koridors – TEN-T visaptverošajā tīklā. Abiem

³⁰ Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.-2020.gadam. Pieejama:

http://kartes.lvceli.lv/files/Projekti/Valsts%20autoceļu%20sakart%20progr_2014_2020_projekts_150513.pdf.

³¹ Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam.

<http://www.kurzemesregions.lv/userfiles/files/Kurzeme%202030.pdf>

koridoriem ir iespējas attīstīt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus.³² Kā viena no satiksmes organizācijā nepieciešamajām izmaiņām tiek minēta nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošana un savienojumi ar Eiropas vienotajiem transporta tīkliem, izmantojot ātrākos transporta veidus un to kombinācijas.³³

Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programmā 2014.-2020.gadam³⁴ viena no vidēja termiņa prioritātēm ir "Sasniedzamā Kurzeme 2020 – multimodālas un ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstība", kuras saņemšanai izvirzīts rīcības virziens RV14 "Multimodālas transporta sistēmas attīstība iekļaušanās Eiropas vienotajā transporta telpā".

Latgales plānošanas reģions

Latgales stratēģijā 2030³⁵ viens no Latgales reģiona ilgtermiņa stratēģiskajiem virzieniem ir "Savienojumi". Par nozīmīgākajiem savienojumiem noteikti: transporta koridori Austrumu-Rietumu un Dienvidu-Ziemeļu virzienos, dzelzceļa savienojuma ar Rīgu, Austrumu stīgas projekts un citi.

Latgales programmas 2010-2017³⁶ rīcības programmā ilgtermiņa stratēģiskais virziens "Savienojumi" ietver Transporta un sakaru programmu "Savienojumi", kuras viens no galvenajiem uzdevumiem ir nacionālā līmeņa centru starptautisko savienojumu attīstība, tai skaitā paredzot attīstīt nacionāla līmeņa centru starptautiskos savienojumus starp Latgales pilsētām (reģionālās nozīmes attīstības centriem) un attīstības centriem Baltijas jūras reģionā (Rīgu, Viļņu, kā arī centriem Krievijā un Baltkrievijā)³⁷.

Vidzemes plānošanas reģions

Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2030³⁸ telpiskās attīstības perspektīvā viens no galvenajiem nākotnes izaicinājumiem ir Vidzemes starptautiskās sasniedzamības uzlabošana, ko nodrošina "reģiona vārti" – 1) Rīgas, Salacgrīvas, Ainažu un Pērnavas ostas, Rīgas un Tallinas starptautiskās lidostas, Pleskavas un Tartu lidosta; 2) Vidzemes šoseja – valsts galvenais autoceļš A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene), kas ir arī Eiropas ceļa E77 posms; 3) starptautiskas nozīmes maršruti – Austrumu-Rietumu koridors, VIA Hanseatica. Vidzemes reģiona ilgtermiņa prioritātes Nr.5 "Sasniedzams reģions" ietvaros plānota sasniedzamības uzlabošana, vidējā termiņa mērķos ir ietverta sabiedriskā transporta sasniedzamība un ātrums³⁹.

Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programmā 2015.-2020.gadam⁴⁰ ilgtermiņa prioritātes "Pieejams reģions" sasniegšanai izvirzīta vidēja termiņa prioritāte "Sabiedriskais transports un ceļi", kuras mērķis ir paaugstināt iedzīvotāju mobilitāti un uzlabot sabiedriskā transporta sasniedzamību un ātrumu. Kā viens no veicamajiem uzdevumiem iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai ir reģionālo un vietējo autoceļu kvalitātes uzlabošana⁴¹.

Rīgas plānošanas reģions

³² Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam (131) rindkopa, 22.lpp.

<http://www.kurzemesregions.lv/userfiles/files/Kurzeme%202030.pdf>

³³ Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam (159) rindkopa, 26.lpp.

<http://www.kurzemesregions.lv/userfiles/files/Kurzeme%202030.pdf>

³⁴ Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020.gadam.

<http://www.kurzemesregions.lv/userfiles/files/Kurzeme%202020.pdf>

³⁵ Latgales stratēģija 2030. <http://www.latgale.lv/lv/files/download?id=1588>

³⁶ Latgales programma 2010-2017. <http://www.latgale.lv/lv/files/download?id=1583>

³⁷ Latgales programma 2010-2017, 306. un 307.rindkopa, 72.lpp. <http://www.latgale.lv/lv/files/download?id=1583>

³⁸ Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030. http://jauna.vidzeme.lv/upload/VPR_IAS.pdf

³⁹ Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, 66.lpp. http://jauna.vidzeme.lv/upload/VPR_IAS.pdf

⁴⁰ Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam. http://www.vidzeme.lv/upload/Attstbas_programma_2015-2020.pdf

⁴¹ Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam, 39.lpp.

http://www.vidzeme.lv/upload/Attstbas_programma_2015-2020.pdf

Rīgas plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2014.-2030.gadam⁴² viena no Rīgas reģiona ilgtermiņa attīstības prioritātēm ir “Kvalitatīva satiksme un loģistika”, kuru īstenošanas ietvaros paredzēta vienoto iekšējās un ārējās sasniedzamības infrastruktūras tīklu stiprināšana, kā arī starptautiskas nozīmes Z-D, A-R savienojumu un mezglu stiprināšana⁴³.

Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmā 2014.-2020.gadam⁴⁴ viena no ilgtermiņa stratēģiskā mērķa “Zināšanās balstīta “zaļa”, inovatīva un elastīga ekonomika” sasniegšanai noteiktajām vidēja termiņa prioritātēm ir “Kvalitatīva satiksme un loģistika”, kuras īstenošanas ietvaros paredzēta vienoto iekšējās un ārējās sasniedzamības infrastruktūras tīklu stiprināšana, kā arī starptautiskas nozīmes Z-D, A-R savienojumu un mezglu stiprināšana⁴⁵.

Zemgales plānošanas reģions

Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2015.-2030.gadam⁴⁶ ir noteikta Zemgales reģiona telpiskās attīstības perspektīva, kurā ir noteikti galvenie transporta koridori un infrastruktūra, un vēlamās pārmaiņas transporta infrastruktūrā. Ap lielākajām pilsētām ilgtermiņā ir vēlama apvedceļu izbūve, lai novirzītu lielāko daļu kravu pārvadājumu un transporta plūsmu ārpus pilsētas centriem. Tāpat vēlama ir divus jaunu pārvadu izveide pār Daugavu un viena pār Lielupi. Viena no Zemgales reģiona ilgtermiņa prioritātēm ir potenciālās attīstības ass *Zemgales jostas* (Dobele-Bauska-Aizkraukle-Jēkabpils) attīstība, kas ne tikai savienos reģionālos attīstības centrus, bet visiem attīstības centriem nodrošinās izeju uz austrumu virzienu loģistikas un citu pakalpojumu attīstībai.⁴⁷ Zemgales reģiona telpiskās attīstības perspektīva paredz veicināt arī starptautiskas nozīmes autoceļu un dzelzceļu, multimodālo transporta koridoru attīstīšanu ES vajadzībām saskaņā ar starptautiskajiem standartiem⁴⁸.

Zemgales plānošanas reģiona Attīstības programmā 2015.-2020.gadam⁴⁹ viena noteiktajām reģiona attīstības vidēja termiņa prioritātēm ir “Efektīva un kvalitatīva transporta sistēma un infrastruktūra reģiona ārējai un iekšējai sasniedzamībai”, kuras īstenošanai paredzēts sekmēt kvalitatīvas un pieejamas transporta infrastruktūras un pakalpojumu attīstību. Reģiona attīstības programmas rīcības plānā ir ietverta integrētas transporta sistēmas un infrastruktūras attīstība, reģiona starptautiskās mobilitātes palielināšana un transporta infrastruktūras sasaiste ar Eiropas transporta tīklu⁵⁰.

2.4. Potenciālo finansējuma saņēmēju plānošanas dokumentu izvērtējums

⁴² Rīgas plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam.

http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/IAS%20un%20AP%20izstrade/IAS%202014-2030/RPR%20Ilgtspējīgas%20attīstības%20stratēģija_2014-2030.pdf

⁴³ Rīgas plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam, 14.lpp.

http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/IAS%20un%20AP%20izstrade/IAS%202014-2030/RPR%20Ilgtspējīgas%20attīstības%20stratēģija_2014-2030.pdf

⁴⁴ Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmas 2014.-2020.gadam.

http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/IAS%20un%20AP%20izstrade/AP%202014-2020/RPR%20Attīstības%20programma_2014-2020.pdf

⁴⁵ Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmas 2014.-2020.gadam, 26.lpp.

http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/IAS%20un%20AP%20izstrade/AP%202014-2020/RPR%20Attīstības%20programma_2014-2020.pdf

⁴⁶ Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam.

http://www.zemgale.lv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=99&Itemid=100089

⁴⁷ Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam, 37.lpp.

http://www.zemgale.lv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=99&Itemid=100089

⁴⁸ Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam, 37.lpp.

http://www.zemgale.lv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=99&Itemid=100089

⁴⁹ Zemgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam

http://www.zemgale.lv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=98&Itemid=100089

⁵⁰ Zemgales plānošanas reģiona Attīstības programmas 2015.-2020.gadam rīcības plāns, 7.,8.lpp.

http://www.zemgale.lv/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=884&Itemid=100089

Field Code Changed

Field Code Changed

Field Code Changed

Field Code Changed

Pētījuma ietvaros ir apkopota informācija par potenciālo finansējuma saņēmēju ilgtspējīgas attīstības stratēģijās un attīstības programmās definētajiem ilgtermiņa attīstības virzieniem (mērķiem) un prioritāšu izvērtējumu attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību un tās integrāciju TEN-T tīklā.

2.4.1. Daugavpils

Daugavpils ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam ir noteiktas vēlamās ilgtermiņa izmaiņas satiksmes infrastruktūras attīstībā – augsta iekšējā un ārējā mobilitāte.

Pilsētas savienojamībai ar TEN-T tīklu ir noteikts prioritārs statuss. Ilgtermiņā tiek atbalstīta jaunu transporta mezglu un šķērsojumu būvniecība, kas nodrošinās pilsētas infrastruktūras (maģistrālo un tranzīta ielu) sasaisti ar Trans-Eiropas transporta tīklu un drošu satiksmi pilsētā (skatīt 18.attēlu).

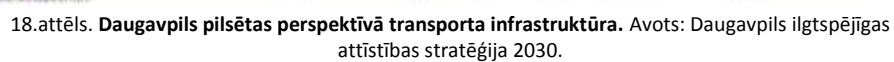
Nozīmīgākās tranzīta satiksmes maģistrāles ir autoceļi A6 un A13, pilsētas maģistrālās ielas ir 18. novembra iela un Daugavas iela. Tranzīta satiksme šķērso dzīvojamās apkaimes, radot trokšņu un piesārņojuma diskomfortu.

Nozīmīgs dzelzceļa mezgls (pasažieru stacijas "Daugavpils" un "Grīva", Daugavpils vagonu šķirošanas parks) pilsētas teritoriju vairākos virzienos sadala dzelzceļa līniju Krustpils-Daugavpils un Daugavpils-Indra-Latvijas valsts robežas sliežu ceļi.

Daugavpils pilsētas vispārējās nozīmes aviācijas lidlauks "Daugavpils" nav sertificēts starptautiskajiem pasažieru un krāvu pārvadājumiem.

Daugavpils pilsētas attīstības programmas 2014.-2020.gadam 3.prioritātes Vide (V) "Estētiski un funkcionāli sakārtota un attīstīta pilsētvide" vidēja termiņa rīcības virziena V1 "Ilgtspējīgs transports un infrastruktūra" ietvaros ir paredzēta pilsētas starptautiskās sasniedzamības uzlabošana un integrācija TEN-T transporta tīklā, paredzot transporta infrastruktūras izbūvi vai rekonstrukciju tranzīta satiksmes kustības sakārtošanai, uzlabojot reģiona sasniedzamību un veicinot loģistikas pakalpojumu attīstību. Daugavpils pilsētas attīstības programmas 2014-2020.gadam Investīciju plānā ir iekļauta projekta ideja "Smiltenes ielas divlīmeņu pārvada ar pievadiem būvniecība līdz Smilšu un Kauņu ielu krustojumam Daugavpilī".

Pilsētas maģistrālās un tranzīta ielas – Daugavas iela, 18.novembra iela, Vidzemes iela, Cietokšņa iela, Varšavas iela, Lielā iela, Sēlijas iela, Silenes iela, Brjanskas iela, Rēzeknes iela, Avenū iela, Piekraustes iela u.c.



2.4.2. Jēkabpils

Jēkabpils ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2014.-2030. gadam⁵¹ (apstiprināta ar Jēkabpils pilsētas Domes 11.10.2012. lēmumu Nr. 368 (protokols Nr.23, 4.§)) 3. ilgtermiņa stratēģiskais mērķis SM3 ir "Pilsēta ir reģiona ekonomiskās attīstības, publisko pakalpojumu un sabiedriskās dzīves centrs". Publiskā transporta tīkla attīstība tiek saistīta ar apkārtējo teritoriju iedzīvotāju mobilitātes veicināšanu un piekļuvi pakalpojumiem.

Jēkabpils pilsētas attīstības programmā 2012.-2018.gadam (apstiprināta ar Jēkabpils pilsētas domes 11.10.2012. lēmumu Nr.367 (protokols Nr.23, 3.§)) ir noteikta Jēkabpils pilsētas vidēja termiņa III prioritāte "Vidi saudzējošas un resursus taupošas pilsētas infrastruktūras attīstība". III prioritātes rīcības virziena RV5 "Drošas, veselīgam dzīvesveidam piemērotas, dzīvei un darbam pievilcīgas un videi draudzīgas pilsētvides attīstība" ietvaros plānots līdz 2020.gadam īstenot aktivitātes un projektus, kas nodrošinātu ērtu un drošu pārvietošanos pilsētā, pilsētas daļu labāku sasaisti un pilsētas ērtāku sasniedzamību reģionālā līmenī.

Jēkabpils pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos nav skaidri definēta transporta infrastruktūras attīstība saistībā ar TEN-T tīklu, lai arī pilsētas transporta infrastruktūra faktiski iekļaujas TEN-T tīklā.

19.attēlā atspoguļots Jēkabpils transporta infrastruktūras tīkls.

⁵¹ Avots: <http://www.jekabpils.lv/lv/pilseta/planosanas-dokumenti/ilgtermina-strategija>



19.attēls. Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūras tīkls. Avots: Jēkabpils pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam.

2.4.3. Jelgava

Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas 2014-2020.gadam⁵² Startēģiskajā daļā ir noteikta Jelgavas pilsētas specializācija – starptautiskas un nacionālas nozīmes loģistikas centrs Eiropas transporta tīkla – TEN –T pamattīkla un visaptverošā tīkla autoceļu un dzelzceļa mezgla punktā ar augstām mobilitātes iespējām. Dokuments paredz arī šādus uzdevumus:

- Jāveicina dažādu transporta veidu (auto, dzelzceļš, upju, gaisa) attīstība un savstarpējā integrācija, nodrošinot efektīvus kravu pārvadājumus un loģistikas attīstību.

⁵² Stratēģija apstiprināta 2007.gada 28.decembrī Jelgavas Domes sēdē, lēmums Nr.17/3. Aktualizētā redakcija – 2013.gada 23.maijā Jelgavas pilsētas domes sēdē, lēmums Nr.5/4.

- Jāattīsta bijušā lidlauka teritorija, veidojot jaunas teritorijas uzņēmējdarbības un ražošanas attīstībai.
- Jāizveido teritorijas inženiertehniskā infrastruktūra, jāveic dzelzceļa pievedceļu izbūves iespējamības izpēte. Jāizbūvē Ziemeļu pārvads pār Driksu un Lielupi (skatīt 20.attēlu).
- Jānodrošina ražošanas teritoriju sasaiste ar pilsētas tranzītielām un valsts galvenajiem autoceļiem, pēc iespējas mazāk šķērsojot dzīvojamās teritorijas.

Jelgavas pilsētas attīstības programmā 2014-2020 ir noteiktas 6 rīcībpolitikas pilsētas attīstības vīzijas un stratēģisko mērķu 2020 sasniegšanai. Rīcībpolitikas 4: "Mobilitāte un pilsētas sasniedzamība" ietvaros plānots nodrošināt pilsētas iekšējo un ārējo sasniedzamību, attīstot transporta infrastruktūru un konkurētspējīgus transporta pakalpojumus. Rīcībpolitikas 6: "Pētniecība, inovatīva uzņēmējdarbība un industriālā attīstība" ietvaros plānots sekmēt saimniecisko darbību pilsētā un jaunu darba vietu attīstību, t.sk. attīstot transporta infrastruktūru industriālajās teritorijās." Industriālo teritoriju attīstībai būtiski transporta infrastruktūras projekti plānoti vēl vienas rīcībpolitikas ietvaros.

Tranzītielas (valsts nozīmes) - ⁵³

- Aizsargu iela, Atmodas iela, Bauskas iela (posmā Miera iela - pilsētas robeža), Dobeles šoseja (posmā Atmodas iela - pilsētas robeža), Garozas iela, Kalnciema ceļš, Lietuvas šoseja, Loka maģistrāle, Pasta iela (posmā Rūpniecības iela - Lietuvas šoseja), Rūpniecības iela, Tērvetes iela (posmā Rūpniecības iela - pilsētas robeža).
- Laika periodā no 2007.-2013.gadam ir veikta nozīmīgāko tranzītielu rekonstrukcija (Dobeles šoseja, Lietuvas šoseja). Tomēr vairāku tranzītielu posmi ir sliktā tehniskā stāvoklī, lielā satiksmes intensitāte un nesakārtotā lietusūdens novades sistēma veicina bedrīšu rašanos un satiksmes drošības pasliktināšanos.
- Dobeles šoseja – Lielā iela – Rīgas iela ir pilsētas centrālā maģistrāle, kas nodrošina piekļuvi pilsētas centram, nodrošina tranzīta transporta plūsmu virzienā Rīga-Dobele-Liepāja-Tukums-Ventspils.

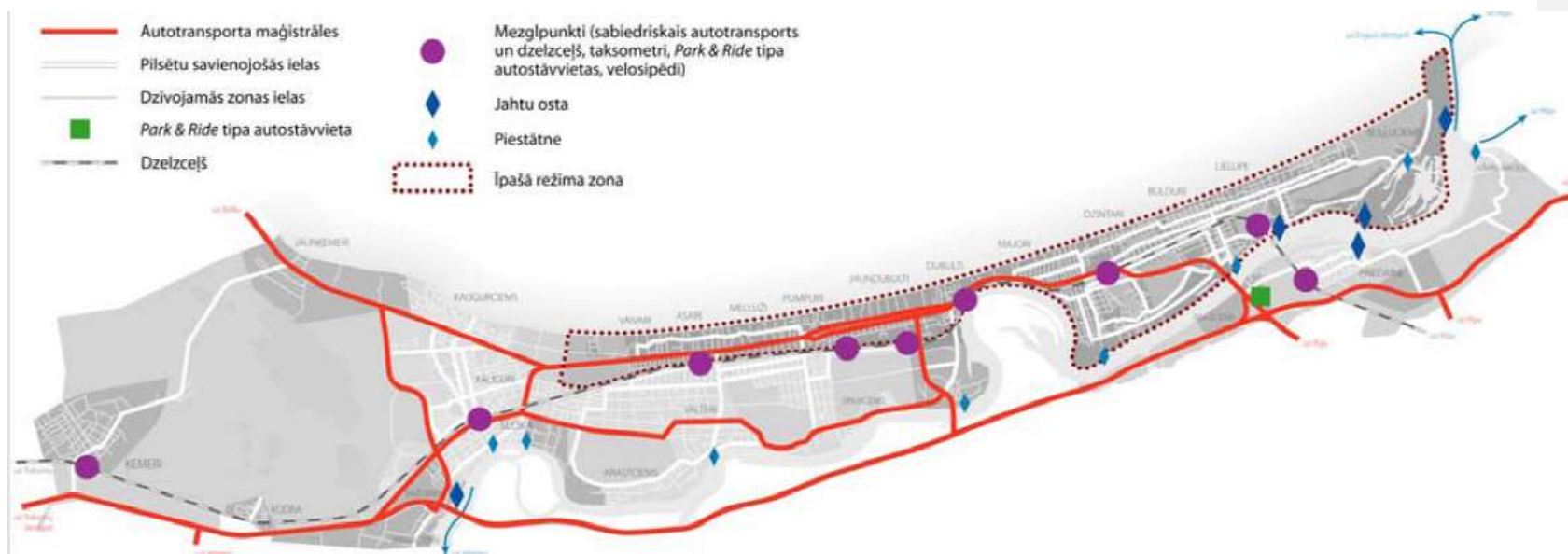
⁵³ Avots: <http://www.jelgava.lv/pasvaldiba/dokumenti/dokumenti0/attistibas-planosana/jelgavas-pilsetas-attistibas-planosanas-32/>

Telpiskās attīstības perspektīvā atspoguļota perspektīvā transporta kustība Jūrmalas pilsētā (skatīt 21.attēlu). Jaunās maģistrāles – tilts pār Lielupi Jaundubultos un Kauguru apeja – radīs ērtāku kustību pilsētā un atslogos pilsētas galveno ielu un mazākas nozīmes ielas dzīvojamajos rajonos.

Jūrmalas pilsētas attīstības programmā 2014.-2020.gadam⁵⁵ noteiktais vidēja termiņa mērķa M2 “Komunālā un transporta infrastruktūra” sasniegšanai līdz 2020.gadam prioritāri īstenojamo rīcību skaitā ir pašvaldības ceļu un ielu kvalitātes uzlabošana, kā arī citas rīcības, kas ir ļoti nozīmīgas Jūrmalai gan kā dzīves vietai, gan kā kūrortam. Investīciju plānā paredzēta Jūrmalas pilsētas tranzītielas P128 (Talsu šoseja/Kolkas iela) izbūve, tai skaitā projektēšana.

Attīstības programmā vidēja termiņa mērķos, prioritātēs un rīcības nav iekļauta pilsētas transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā un pilsētas ārējās sasniedzamības uzlabošana.

⁵⁵ Programma apstiprināta 2013.gada 7. novembrī ar Jūrmalas pilsētas domes lēmumu Nr. 625 (prot.Nr.26.,p.8.)



21.attēls. Jūrmalas pilsētas perspektīvā transporta kustība. Avots: Jūrmalas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2010.2030.gadam.

2.4.5. Liepāja

Liepājas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam viens no ilgtermiņa attīstības virzieniem ir Liepājas sasniedzamība, atpazīstamība.

Mērķi:

- Liepāja ir starptautiskas un nacionālas nozīmes attīstības centrs, kas iekļaujas starptautiskajos transporta koridoros, tai skaitā Transeiropas transporta tīklā jeb TEN-T tīklā, nodrošinot ērtu, ātru un drošu sasniedzamību ar starptautiskas nozīmes attīstības centriem Baltijas jūras reģionā un ārvalstīs.
- Liepājas pilsētas galvenās tranzītielas iekļaujas vienotajā TEN-T tīklā un savienojas ar ostas teritorijas infrastruktūru, nodrošinot jūras un sauszemes ceļu sasaisti.

Liepājas pilsētas attīstības programmā 2015.-2020. gadam⁵⁶ līdz 2020.gadam plānots īstenot šādas rīcības attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību:

1. Nodrošināt regulārus starptautiskus un iekšzemes reisus, attīstot Liepājas lidostas infrastruktūru, atbilstoši starptautiskas nozīmes lidostai, tai skaitā panākot reģionālas nozīmes pievade līdz Liepājas lidostai (P 134) rekonstrukciju;
2. Veicināt Liepājai nozīmīgu valsts galveno autoceļu infrastruktūras attīstību (A9; A11), nodrošinot sasaisti ar prioritāro TEN-T tīkla infrastruktūru;
3. Pabeigt ostas dienvidu savienojuma autoceļu izbūvi ar pārvadu pār dzelzceļu, paplašinot ostas darbības iespējas un uzlabojot pilsētas ziemeļu daļas (Ziemeļu priekšpilsētas un Karostas) iedzīvotāju pārvietošanās iespējas;
4. Veicināt ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā (Liepāja-Jelgava) un pasažieru komforta paaugstināšanā, nodrošinot sasaisti ar starptautisko dzelzceļa maršrutu „Rail Baltica” un veicinot pasažieru plūsmas pieaugumu;
5. Veicināt konkurētspējīgus kravu pārvadājumus pa dzelzceļu līdz Liepājas ostai (t.i., dzelzceļa infrastruktūras attīstība un konkurētspējīgi tarifi), nodrošinot sauszemes un ūdensceļu sasaisti konkurētspējīgai ostas kravu loģistikai;
6. Attīstīt Liepājas ostā prāmju satiksmi ar Baltijas jūras reģiona pilsētām, paplašinot Liepājas sasniedzamību pa ūdensceļiem.
7. Veicināt reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu sakārtošanu Liepājas apkārtnē, uzlabojot darbaspēka un publisko pakalpojumu saņēmēju mobilitātes iespējas.

Liepājas pilsētas transporta infrastruktūra ir attēlota 22.attēlā.

⁵⁶ Programma apstiprināta ar Liepājas pilsētas domes 2015.gada 22.janvāra lēmumu Nr.1.



22.attēls. Liepājas pilsētas lineārā struktūra. Avots: Liepājas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam.

2.4.6. Rēzekne

Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013.-2030.gadam ir aprakstīta pilsētas nākotnes vīzija un tās sasniegšanai definēti 4 ilgtermiņa attīstības stratēģiskie mērķi, kā arī atspoguļota vēlamās ilgtermiņa izmaiņas Rēzeknes pilsētas telpiskajā struktūrā 2030.gadā.

Nākotnē Rēzekne vēlas ieņemt nozīmīgu lomu starptautiskajā arēnā: "Rēzekne ir Eiropas Savienības pilsēta Krievijas pierobežas reģionā, sasniedzama pa diviem Eiropas (TEN tīkla) autoceļiem un

dzelzceļiem, atrodas pa ceļam uz Maskavu un Sanktpēterburgu. Vietējais reģiona transporta tīkls ir labi attīstīts; ir pieejama civilās aviācijas infrastruktūra”⁵⁷.

Pilsētas stratēģiskais mērķis SM1 “Nodrošināt Rēzeknes kā starptautiski konkurētspējīga nacionālas nozīmes ekonomiskās attīstības centra attīstību” paredz Rēzeknes integrāciju Baltijas jūras reģiona un Eiropas ekonomiskajā telpā.

Galvenajās rīcībās SM1 mērķa sasniegšanai ir ietverta:

- Ziemeļu rajona transporta kustības uzlabošana – Komunālās, Maskavas, Noliktavu un Varoņu ielas rekonstrukcija un jaunu ielu posmu izbūve;
- Rēzeknes pilsētas reģionālās, nacionālās un starptautiskās sasniedzamības uzlabošana.

Telpiskās attīstības perspektīvā ir noteiktas vēlamās ilgtermiņa izmaiņas transporta infrastruktūrā:

- Galvenās transporta artērijas ir Atbrīvošanas aleja un Rīgas iela, tām pakārotas transporta maģistrāles - Zilupes iela un K.Barona iela;
- Autotransporta novirzīšanai no pilsētas centra darbojas “mazais loks”, kuru veido Stacijas, Zilupes un Latgales ielas un Brīvības ielas posms.
- Pilsētas austrumu un dienvidu daļa - Zilupes iela (turpinājums P54 Rēzekne–Greiškāni ar izeju uz E22/A12 Jēkabpils-Ludza (Krievija robeža)) un K.Barona iela (turpinājums P55 Rēzekne - Dagda ar izeju Baltkrievijas virzienā) ir atbrīvots no kravas tranzīta satiksmes pēc apvedceļa izbūves pilsētas dienvidu austrumos.

Pilsētas transporta infrastruktūra atspoguļota 23. un 24.attēlā.

Rēzeknes pilsētas attīstības programmā 2014.-2020.gadam⁵⁸ ir aprakstīti pilsētas būtiskākie izaicinājumi laika periodā līdz 2020.gadam. Ekonomiskie izaicinājumi ietver līdz 2020.gadam ietver pilsētas sasniedzamības uzlabošanu un iekšējās mobilitātes attīstību.

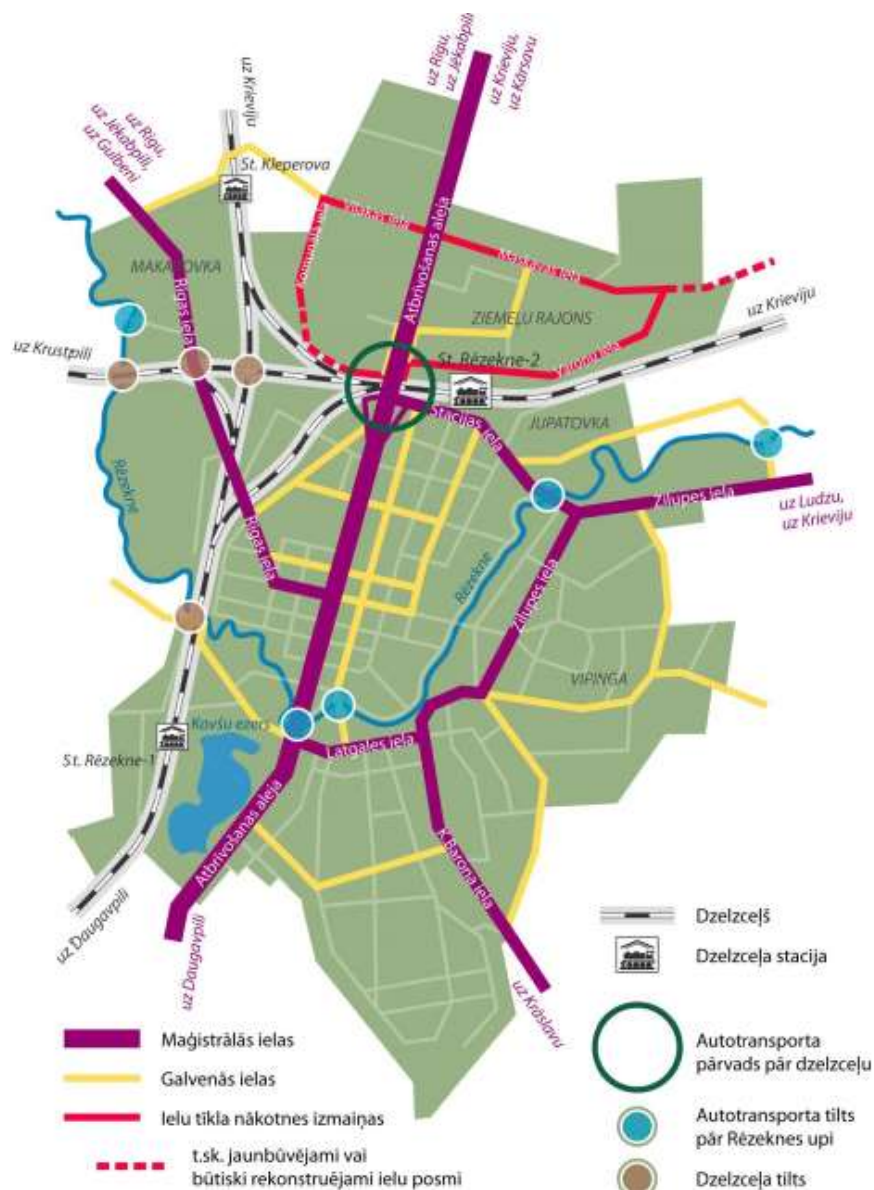
Lai sasniegtu ilgtermiņā izvirzīto mērķi SM1 “Nodrošināt Rēzeknes kā starptautiski konkurētspējīga nacionālas nozīmes ekonomiskās attīstības centra attīstību”, attīstības programmā noteikta vidēja termiņa prioritāte VTP1 “Uzņēmējdarbību un investīciju atbalstoša vide”. Lai radītu investīcijām pievilcīgu vidi, pašvaldība plāno pilnveidot transporta infrastruktūru, īstenojot aktivitātes un projektus, kas nodrošinās ērtu un drošu pārvietošanos pilsētā, pilsētas daļu labāku sasaisti un pilsētas ērtāku sasniedzamību reģionālā līmenī un integrāciju TEN-T tīklā.

⁵⁷ Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, apstiprināta ar 2014.gada 19.decembra Rēzeknes pilsētas domes lēmumu Nr.920 (prot.Nr.47.,2.p.), pieejama: http://www.rezekne.lv/uploads/media/REZEKNE_IAS_2030.pdf

⁵⁸ Rēzeknes pilsētas attīstības programma 2014.-2020.gadam, apstiprināta ar 2014.gada 19.decembra Rēzeknes pilsētas domes lēmumu Nr.919 (protokols Nr.47, 1.punkts) http://www.rezekne.lv/uploads/media/AP_1_sejums_STRATEGISKA_DALA.pdf



23.attēls. Rēzeknes pilsētas kravas tranzīta kustība 2030.gadā. Avots: Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030.



24.attēls. Rēzeknes pilsētas perspektīvā transporta infrastruktūra. Avots: Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030.

2.4.7. Valmiera

Valmiera atrodas pie valsts nozīmes galvenā autoceļa A3, kas ietilpst starptautiskajā autoceļā E264 Inčukalns-Valmiera-Valga-Tartu-Jehvi un TEN-T visaptverošajā tīklā. Pilsētu šķērso dzelzceļa līnija Rīga-Lugaži -valsts robeža Rīga-Valga-Tartu-Tallina.

Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015.-2030.gadam⁵⁹ ekonomiskajā specializācijā tiek aprakstīta Valmieras loma starptautiskajā mērogā, paredzot, ka perspektīvā pilsēta var attīstīties arī kā nozīmīgs transporta mezgls.

Valmieras telpiskās attīstības perspektīvā ir noteiktas vēlamās ilgtermiņa izmaiņas transporta infrastruktūrā, uzsverot nepieciešamību radīt labvēlīgus priekšnosacījumus auto un dzelzceļa satiksmes infrastruktūras attīstībai un savstarpējai integrācijai, lai nodrošinātu efektīvus kravu pārvadājumus un loģistikas attīstību. "Būtiska loma Valmieras pilsētas satiksmes infrastruktūras attīstībā ir valsts galvenajam autoceļam A3 (Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka)), kas ietilpst starptautiskajā autoceļu izvietojumā gar pilsētas ziemeļu robežu, kā arī autoceļam P18 Valmiera-Smiltene, kas veido apvedceļu ap pilsētu, un dzelzceļam, kas šķērso Valmieras dienvidaustrumu daļu, kur koncentrēti izvietojušās industriālās teritorijas. Dzelzceļš un autoceļu tīkls nodrošina ērtu Valmieras sasniedzamību gan reģionālā, gan starptautiskā līmenī"⁶⁰.

Telpiskās attīstības perspektīvā attiecībā uz satiksmes infrastruktūras attīstību tiek minēts, ka pilsētas ielu projektēšana, izbūve un esošo ielu pārbūve veicama kompleksi ar inženiertehniskās infrastruktūras izbūvi un pārbūvi.

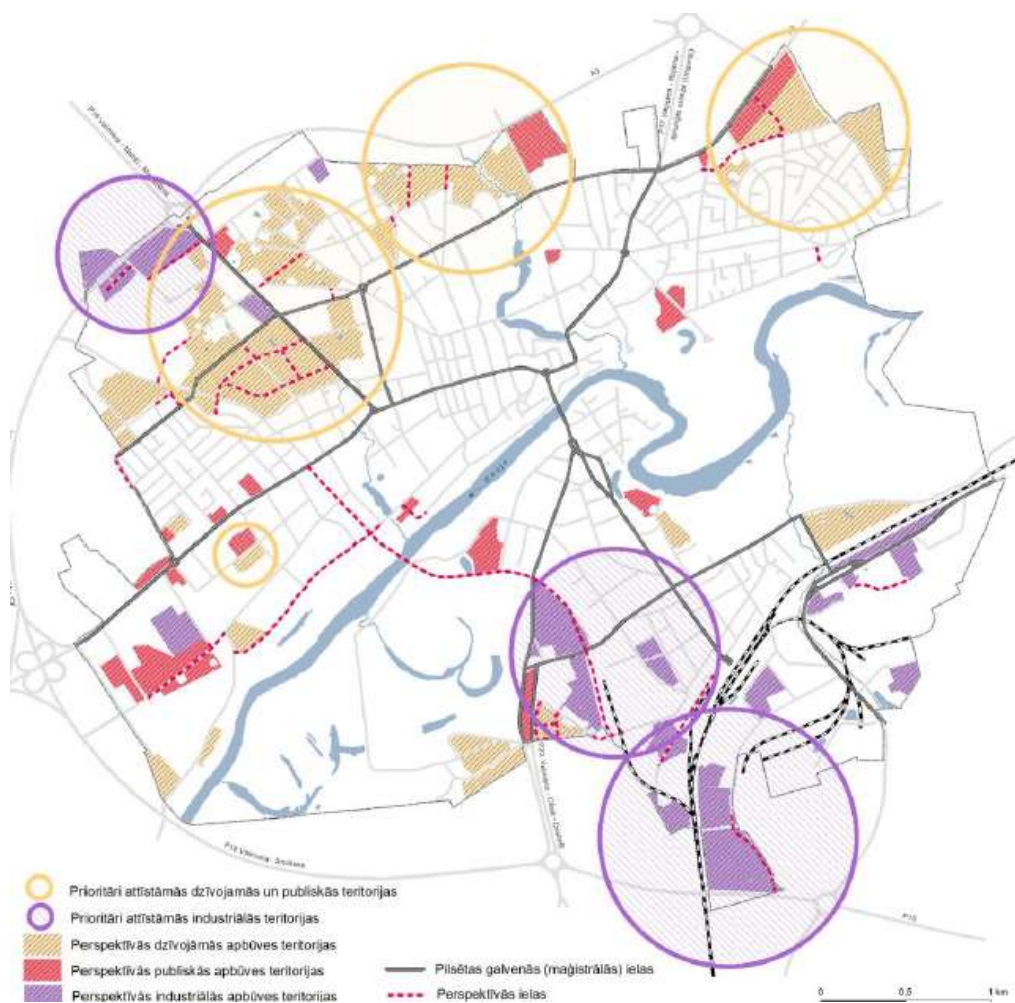
25.attēlā atspoguļotas prioritāri attīstāmās teritorijas Valmierā.

Valmieras pilsētas attīstības programmā 2015. -2020. gadam⁶¹ ilgtermiņa mērķu sasniegšanai vidējā termiņā līdz 2020.gadam tiek plānotas aktivitātes, kas saistītas ar pilsētas transporta sistēmas attīstību, tomēr Valmieras pilsētas attīstības programmā nav skaidri definēta transporta infrastruktūras attīstība saistībā ar TEN-T tīklu.

⁵⁹ Stratēģija ir apstiprināta ar Valmieras pilsētas domes 2014. gada 29. decembra sēdes lēmumu Nr.435 (prot. Nr.21,P.6), pieejama: http://www.valmiera.lv/sites/default/files/strategija_rl_1.40_0.pdf

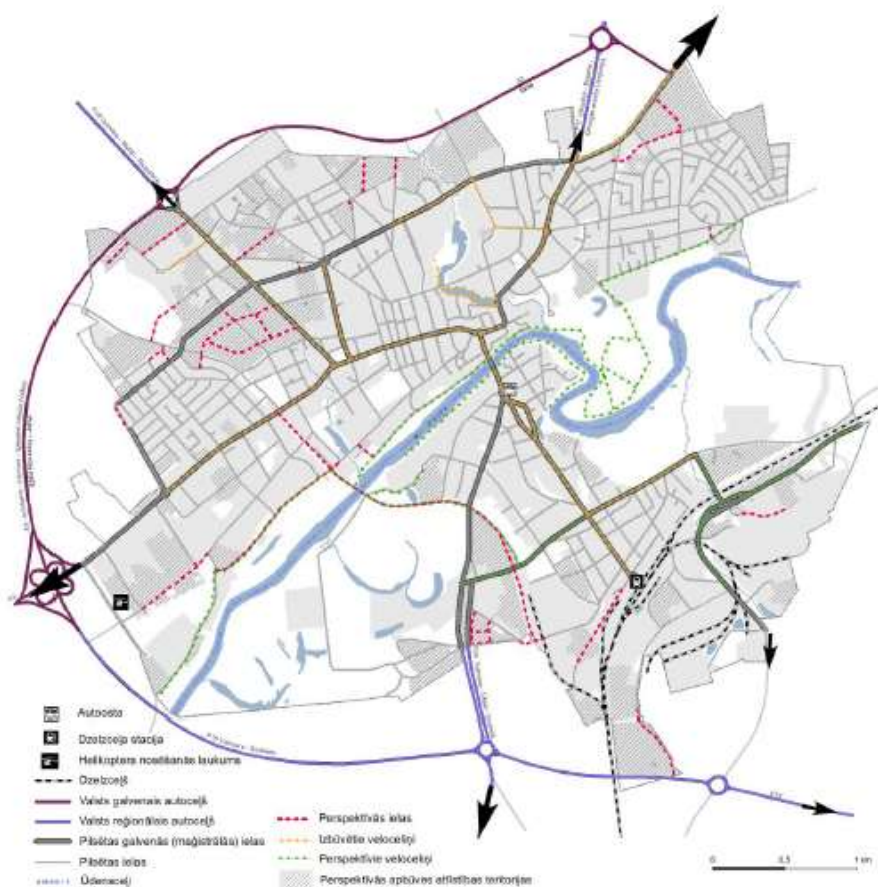
⁶⁰ Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam, pieejama: http://www.valmiera.lv/sites/default/files/strategija_rl_1.40_0.pdf

⁶¹ Programma apstiprināta ar Valmieras pilsētas domes 2014. gada 29. decembra sēdes lēmumu Nr. 435 (prot. Nr.21, p.6.), pieejama: http://www.valmiera.lv/sites/default/files/att_program_rl_1.23.pdf



25.attēls. Valmieras pilsētas prioritāri attīstāmās teritorijas. Avots: Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam.

26.attēlā ir definētas Valmieras pilsētas galvenās (maģistrālās) ielas, kas ir hierarhiski augstāk pakārtotas un veido pilsētas maģistrālo ielu tīklu.



26.attēls. Valmieras pilsētas satiksmes infrastruktūra. Avots: Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam.

2.4.8. Ventspils

Ventspils pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030 gadam⁶² viens no Ventspils pilsētas stratēģiskajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem ir **Ekonomika (E) -Augoša daudznozaru sabalansēta pilsētas ekonomika ar attīstītu globālā transporta sistēmā integrētu brīvostu.**

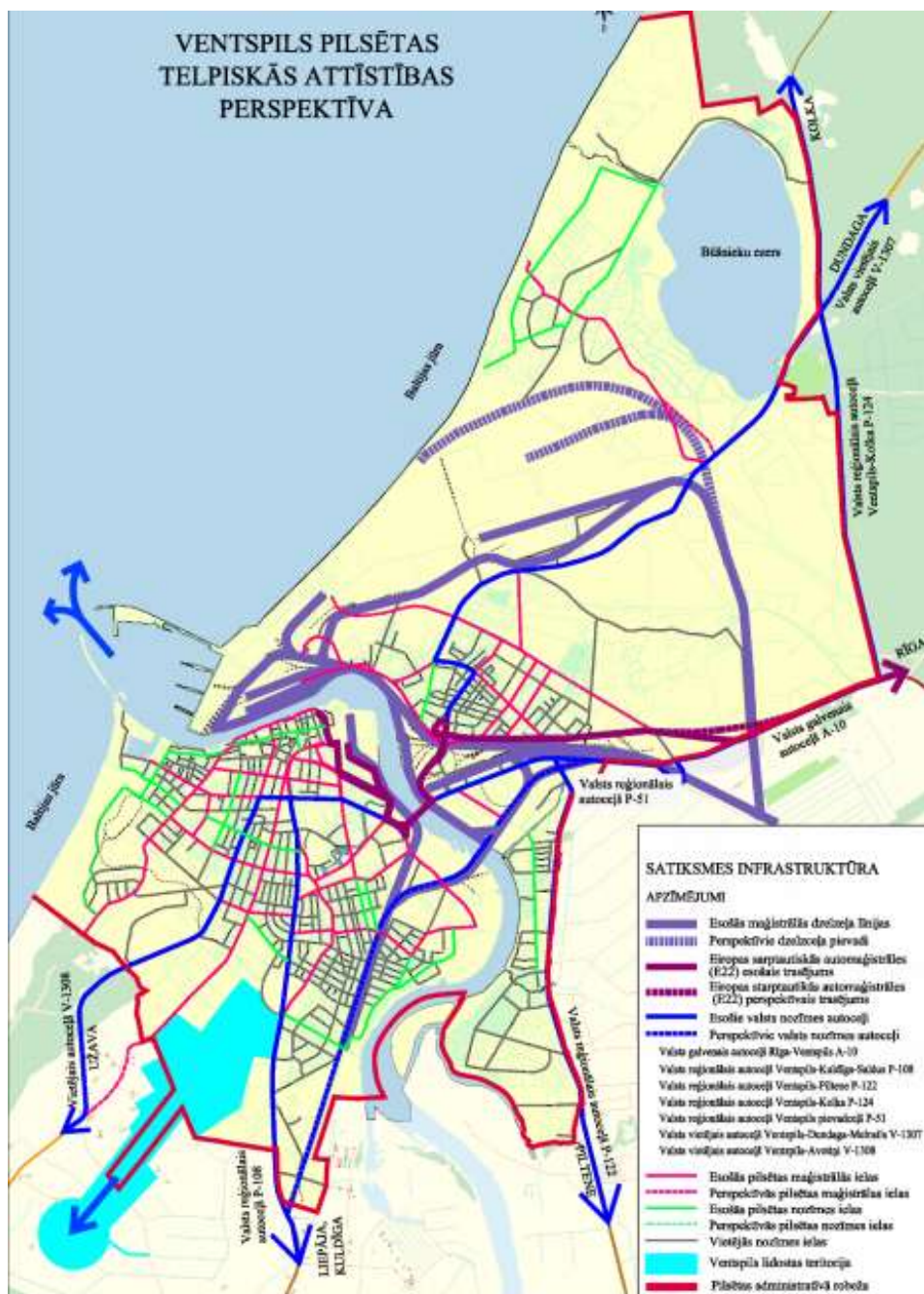
Viens no rīcības virzieniem mērķa – Ekonomika (E) sasniegšanai ir rīcības virziens **E-1 - Pilsētas sasniedzamības uzlabošana un integrācija TEN-T pamattīklā**, kas paredz nostiprināt Ventspils ostu un Ventspils pilsētu kā starptautiski nozīmīgu transporta mezglu, sekmējot pilsētas un tās apkārtnē reģiona ekonomisko izaugsmi, kā arī paaugstinot Latvijas eksportspēju.

Ventspils pilsētas perspektīvā satiksmes infrastruktūra atspoguļota 27.attēlā.

Starptautiskā mērogā Ventspils specializācija ir: multimodālais transporta mezgls ar TEN-T ostu, attīstītu tranzīta un loģistikas, un ražošanas nozari.

Ventspils pilsētas attīstības programmā 2014.-2020.gadam⁶³ E-1 rīcības virziena ietvaros plānots rekonstruēt valsts autoceļus, kas savieno Ventspili ar Rīgu (E22 posms), Liepāju un Kuldīgu.

⁶²Stratēģija apstiprināta ar Ventspils pilsētas domes 2014. gada 19. decembra lēmumu Nr.182 (prot.Nr.15;p.15.), pieejama:<http://www.ventspils.lv/files/dokumenti/attistibasprogramma/ventspils-strategija-lidz-2030-ks.pdf>



27.attēls. Ventspils pilsētas perspektīvā satiksmes infrastruktūra. Avots: Ventspils pilsētas ilgspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam.

⁶³ Programma apstiprināta ar Ventspils pilsētas domes 2013. gada 27. decembra lēmumu Nr. 227 (prot.Nr.22,p.8), pieejama: http://www.ventspils.lv/files/dokumenti/attistibasprogramma/2015-02-03_11_36_51_ventspils-programma-2014-2020.pdf

2.4.9. Teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izvērtējuma kopsavilkums

Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentos kā viens no mērķiem tiek definēts sasniegšanas uzlabošana, tai skaitā nodrošinot TEN-T tīkla infrastruktūras attīstību un pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaisti ar TEN-T tīklu.

Reģionālā līmeņa plānošanas dokumentos kā vienas no prioritātēm tiek izvirzīta sasniegšanas uzlabošana un transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā (skatīt 17.tabulu).

17.tabula

Reģionālā līmeņa stratēģisko uzstādījumu analīze

Reģions	Sasniegšanas uzlabošana	Transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā
1	2	3
Kurzemes reģions	X	X
Latgales reģions	X	X
Rīgas reģions	X	X
Vidzemes reģions	X	X
Zemgales reģions	X	X

Visas republikas pilsētas plānošanas dokumentos ir iekļāvušas mērķi par pilsētas sasniegšanas uzlabošanu, savukārt piecas pašvaldības (Daugavpils, Jelgavas, Liepājas, Rēzeknes un Ventspils pilsētu pašvaldību) dokumentos ir izvirzījušas arī kā prioritāti integrāciju TEN-T tīklā (skatīt 18.tabulu). Pašvaldības plānošanas dokumentos attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību ir iekļāvušas šādus virzienus (bet ne tikai): publiskā transporta nodrošinājums, mobilitātes veicināšana, transporta infrastruktūras būvniecība, drošības uzlabošana, multimodālas transporta sistēmas attīstīšana.

18.tabula

Vietēja līmeņa stratēģisko uzstādījumu analīze

Pilsēta	Sasniegšanas uzlabošana	Transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā
1	2	3
Daugavpils	X	X
Jēkabpils	X	
Jelgava	X	X
Jūrmala	X	
Liepāja	X	X
Rēzekne	X	X
Valmiera	X	
Ventspils	X	X

2.5. Transporta infrastruktūras kartes

DAUGAVPILS

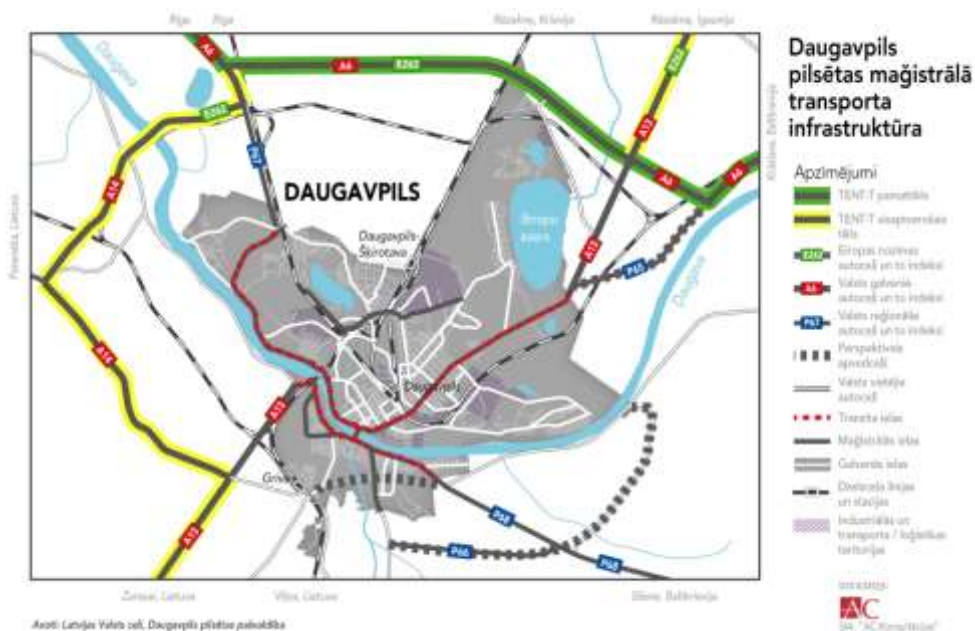
Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūra ir saistīta gan ar TEN-T autoceļu pamattīklu (valsts galvenais autoceļš A6), gan TEN-T autoceļu visaptverošo tīklu (valsts galvenais autoceļš A13 un A14) (skatīt 28.attēlu).

Daugavpili šķērso piecas kravu pārvadājumu dzelzceļa līnijas, divas pasažieru dzelzceļa līnijas, vairāk nekā 15 starptautiskās autobusu līnijas un Eiropas nozīmes autoceļš E262. Latgales plānošanas reģionu šķērso vēl viens Eiropas nozīmes autoceļš E22. Šo maršrutu nozīmīgas maģistrāles, kas nodrošina gan Latvijas iekšējo satiksmi, gan apkalpo tranzīta plūsmas, ir valsts galvenie autoceļi A6 un A13.

Daugavpils pilsētas teritorijā ir sarežģīts dzelzceļa transporta mezgls, kuram ir nepieciešams izveidot efektīvu izvadu uz pilsētas apvedceļu, pilsētā ir izvietotas trīs dzelzceļa stacijas (Daugavpils vagonu šķirošanas parks un pasažieru stacijas "Daugavpils" un "Grīva"). Dzelzceļa transporta infrastruktūras sazarojuma dēļ pilsēta tiek sadalīta vairākās teritorijās. Arī industriālās teritorijas galvenokārt izvietojas gar dzelzceļa transporta infrastruktūru.

Pilsētas teritorijā kopējais tranzīta ielu kopgarums ir 21 kilometrs. Pilsētas teritorijā esošās tranzīta ielas šķērso gan pilsētas centru, gan arī dzīvojamās zonas.

Daugavpils apvedceļu veido valsts galvenais autoceļš A14 un valsts galvenā autoceļa A6 posms no Lūbastes līdz Teivāniem. Daugavpils dienvidu austrumu un ziemeļu austrumu daļā ir paredzēts perspektīvais pilsētas apvedceļš.



28.attēls. Daugavpils pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Daugavpils pilsētas pašvaldība.

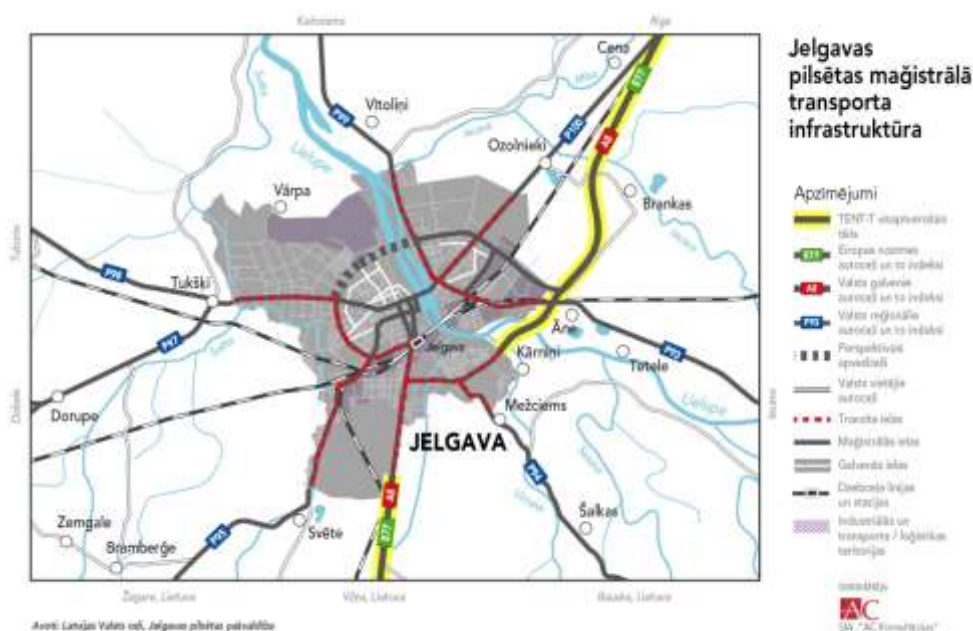
JELGAVA

Jelgavas pilsētas teritoriju šķērso valsts galvenais autoceļš A8, kas ir iekļauts TEN-T autoceļu visaptverošajā tīklā (skatīt 29.attēlu). Jelgava ir arī krustpunkts sešiem reģionālajiem autoceļiem, kā arī nozīmīgs dzelzceļa krustpunkts. Dzelzceļa līnijas galvenokārt šķērso pilsētas dienvidu un dienvidu austrumu daļu.

Tranzīta ielu kopgarums pilsētas teritorijā ir 32,1 kilometrs. Tranzīta ielas nav izvietotas pilsētas centrā, tomēr tās šķērso dzīvojamās zonas.

Pilsētas ziemeļu daļā ir paredzēts pilsētas apvedceļš – Ziemeļu apvedceļš un tilts pār Lielupi un Driksnu, kura izbūves gadījumā tiktu nodrošināts pilnas pabeigtības apvedceļš ap Jelgavas pilsētu kā alternatīva tranzītcēļiem caur pilsētu.

Industriālās teritorijas pilsētā galvenokārt atrodas pilsētas ziemeļu daļā un dzelzceļa līniju tuvumā. Ziemeļu daļā paredzētā teritorija loģistikas un ražošanas attīstībai sasniedz 300 hektārus. Šīs teritorijas attīstība ir saistīta ar Ziemeļu apvedceļa izbūvi.



29.attēls. Jelgavas pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jelgavas pilsētas pašvaldība.

JĒKABPILS

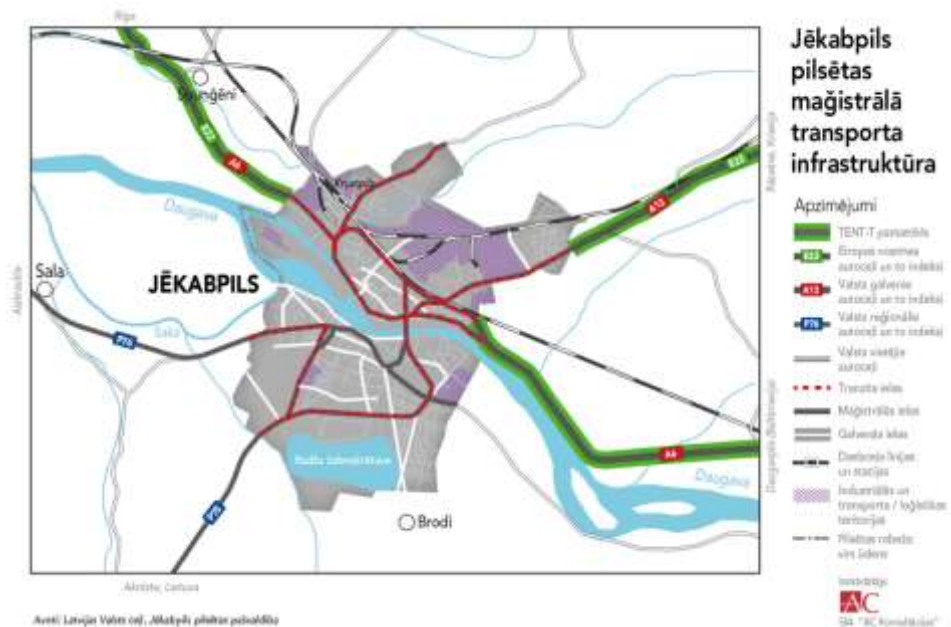
Jēkabpils ir nozīmīgs transporta infrastruktūras krustojums. Jēkabpils pilsētu šķērso TEN-T pamattīklā iekļautie autoceļi A6 un A12, kā arī dzelzceļa līnija, kas savieno Jēkabpili ar Rīgu, Jelgavu, Rēzekni un Daugavpili (skatīt 30.attēlu).

18,3 kilometri no pilsētas ielu tīkla veido tranzīta ielas.

Pilsētas teritorijā Daugavu var šķērsot tikai pa vienu tiltu caur pilsētas centru.

Krustpils dzelzceļa stacija nodrošina ne tikai pasažieru stacijas funkcijas, bet tajā tiek apstrādātas arī kravas. Dzelzceļa transporta infrastruktūra ir izvietota pilsētas ziemeļu daļā.

Industriālās teritorijas ir izvietotas galvenokārt pilsētas ziemeļu austrumu daļā. Šo teritoriju tuvumā atrodas gan dzelzceļa līnijas, gan autoceļi.



30.attēls. Jēkabpils pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jēkabpils pilsētas pašvaldība.

JŪRMALA

Gar Jūrmalas administratīvo dienvidu robežu ir izvietots valsts galvenais autoceļš A10, kas ir iekļauts TEN-T pamattīklā (skatīt 31.attēlu). Valsts autoceļš A10 nodrošina tranzīta satiksmes novirzīšanu no pilsētas centra.

Tranzīta ielas funkcijas pilsētas teritorijā veic Talsu šosejas un Kolkas ielas posmi – valsts reģionālās autoceļa P128 posms no 0,00 līdz 6,2 kilometram (kopā 6,2 kilometri), kā arī Ventspils šosejas posms un Jaunkemeru ceļš (kopā 10,7 kilometri).

Pilsētas teritoriju austrumu – rietumu virzienā šķērso dzelzceļa līnija, nodrošinot ērtu pilsētas sasniedzamību iedzīvotājiem un viesiem, t.i. dzelzceļa līnija apkalpo ievērojamu pasažieru plūsmu.

Lielākajā daļā Jūrmalas teritorijas ir izvietotas dzīvojamās apbūves teritorijas. Ražošanas un tehniskās apbūves teritorijas ir izvietotas galvenokārt gar Lielupi.

Pilsētas teritorijā atrodas arī viena no mazajām ostām – Jūrmalas osta (pilsētas austrumu daļā).

Perspektīvā ir paredzēts izbūvēt Kauguru apvedceļu, lai novirzītu transporta plūsmu no blīvi apdzīvotajām teritorijām.



31.attēls. Jūrmalas pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jūrmalas pilsētas pašvaldība.

LIEPĀJA

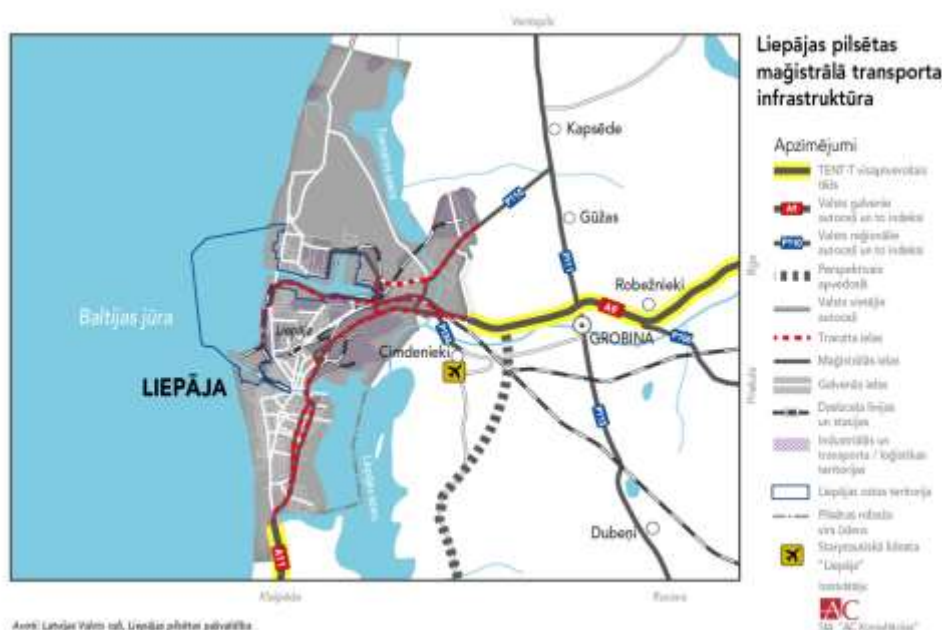
Liepājas pilsētas transporta infrastruktūra ir saistīta ar TEN-T autoceļu visaptverošo tīklu, kurā ir iekļauti valsts galvenie autoceļi A9 un A11 (skatīt 32.attēlu).

Būtiska loma transporta infrastruktūras sistēmā ir Liepājas ostai, ko nepieciešams efektīvi sasaistīt ar TEN-T tīklu. Liepājas ostas tuvumā atrodas industriālās teritorijas, kā arī pilsētas teritorijā izbūvētās dzelzceļa līnijas nodrošina sasaisti ar ostas infrastruktūru.

Arī pilsētas tranzīta ielas ir saistītas ar Liepājas ostas infrastruktūru. Kopējais tranzīta ielu garums pilsētā ir 22,7 kilometri.

Liepājas starptautiskā lidosta atrodas Grobiņas novada administratīvajā teritorijā – 7 kilometru attālumā no Liepājas pilsētas centra.

Perspektīvā ir paredzēts izbūvēt Liepājas apvedceļu.



32.attēls. Liepājas pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Liepājas pilsētas pašvaldība.

RĒZEKNE

Rēzeknes pilsētas transporta infrastruktūra ir savienota gan ar TEN-T autotransporta pamattīklu, gan visaptverošo tīklu (skatīt 33.attēlu).

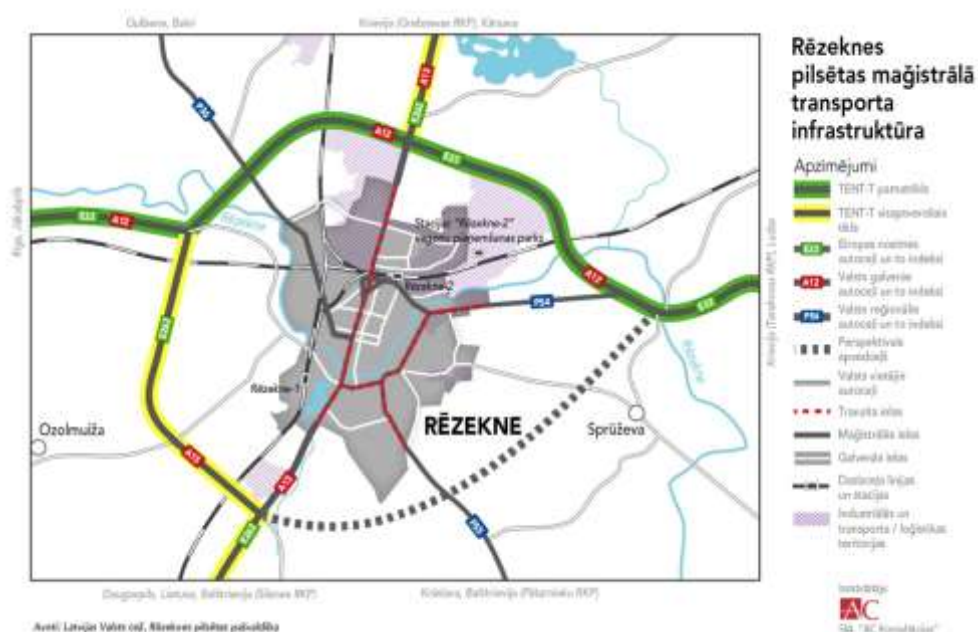
Centrālās pilsētas ielas ir Atbrīvošanas aleja un Rīgas iela, kā arī būtiskas maģistrāles ir Zilupes un Kr.Barona iela. Saskaņā ar Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2030.gadam autosatiksmes novirzīšana no centra notiek pa “mazo loku”, ko veido Stacijas, Zilupes un Latgales ielas un Brīvības ielas posms.

Pilsētas teritorijā tranzīta ielu kopgarums ir 14,1 kilometri.

Industriālās un transporta/loģistikas teritorijas galvenokārt ir izvietojušās pilsētas ziemeļu daļā.

Pilsētas teritoriju šķērso dzelzceļa līnijas Krustpils-Rēzekne-2-Zilupe un Kārsava-Rēzekne-1-Daugvpils. Dzelzceļa stacijā Rēzekne-2 ir izbūvēts vagonu pieņemšanas punkts.

Perspektīvā ir plānots izbūvēt jaunu apvedceļa posmu Rēzeknes pilsētas dienvidu austrumos, kā rezultātā kravas tranzīta satiksme būs pilnībā novirzāma no pilsētas centra.



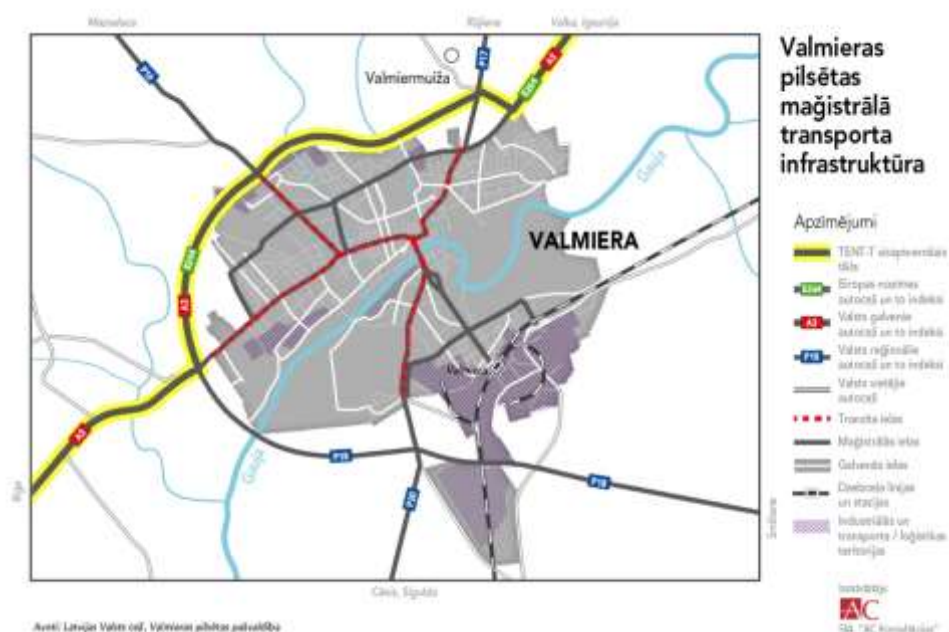
33.attēls. Rēzeknes pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Rēzeknes pilsētas pašvaldība.

VALMIERA

Valmieras pilsētas infrastruktūra ir sasaistīta ar TEN-T visaptverošo tīklu, kurā ir iekļauts valsts galvenais autoceļš A3, kas kopā ar valsts reģionālo autoceļu P18 Valmiera-Smiltene veido pilsētas apvedceļu (skatīt 34.attēlu).

Tranzīta ielu kopgarums pilsētas teritorijā ir 6,5 kilometri. Pilsētas teritorijā esošās tranzīta ielas šķērso gan pilsētas centru, gan dzīvojamās zonas.

Industriālās zonas pilsētā galvenokārt ir izvietojušās Valmieras dienvidu austrumu daļā, kurā ir izvietota arī dzelzceļa infrastruktūra. Saskaņā ar Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2015.-2030.gadam, transporta infrastruktūras attīstība ir saistīta ar industriālo zonu savienojumu ar valsts autoceļiem, kas atrodas to tiešā tuvumā, tādā veidā atslogojot esošās ielas no kravu transporta.



34.attēls. Valmieras pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Valmieras pilsētas pašvaldība.

VENTSPILS

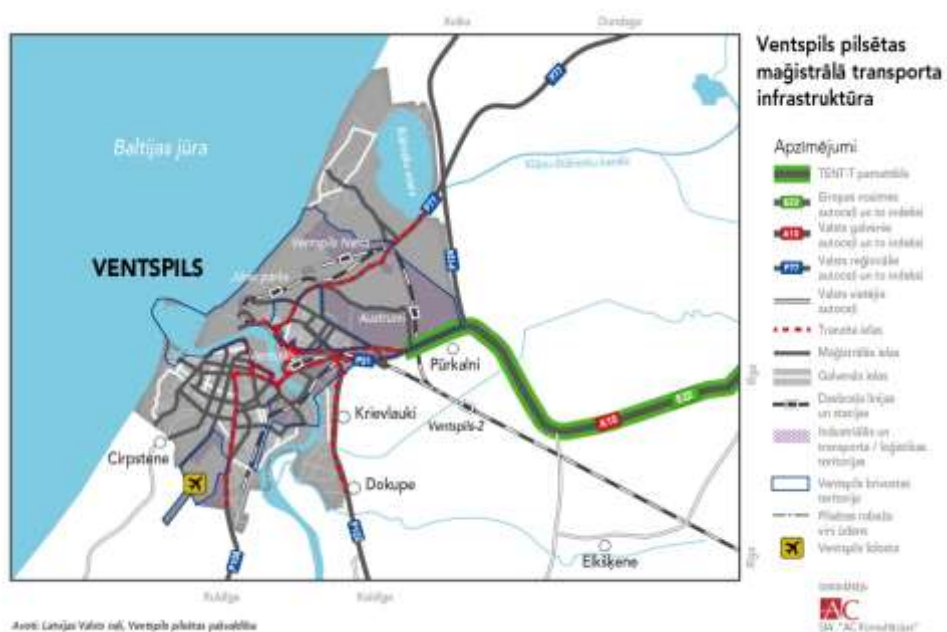
Ventspils pilsētas transporta infrastruktūra ir saistīta TEN-T autoceļu pamattīklā iekļauto valsts galveno autoceļu A10 (skatīt 35.attēlu).

Tranzīta ielu kopgarums pilsētas teritorijā ir 24,6 kilometri.

Industriālās teritorijas galvenokārt atrodas pilsētas ziemeļu un ziemeļu austrumu daļā, kā arī izvietojas Ventspils brīvdabas teritorijā.

Gan pilsētas tranzīta ielas, gan dzelzceļa līnijas savienotas vai tiek plānots savienot arī ostas infrastruktūru un industriālajām zonām, tādējādi nodrošinot efektīvus savienojumus ar TEN-T tīklu.

Pilsētas dienvidu rietumu daļā atrodas Ventspils lidosta, kas ir valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks.



35.attēls. Ventspils pilsētas maģistrālā infrastruktūra. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Ventspils pilsētas pašvaldība.

2.6. Mērķteritoriju noteikšana

Atbilstoši DPP mērķa teritorijas ir nacionālās nozīmes attīstības centri (izņemot Rīgu) TEN-T autoceļu tīklā. Ņemot vērā, ka visiem nacionālās nozīmes attīstības centriem (izņemot Rīgu) – Daugavpilij, Jelgavai, Jēkabpilij, Jūrmalai, Liepājai, Rēzeknei, Valmierai un Ventspilij – ir sasaiste ar TEN-T autoceļa tīklu, kā arī minētās pilsētas ir būtiski satiksmes infrastruktūras mezgli kā reģionālā, tā nacionālā līmenī, tad visas republikas pilsētas ir vērtējamas kā mērķteritorijas šī pasākuma ietvaros.

Ņemot vērā, ka neviena no republikas pilsētām netiek izslēgta no mērķteritorijām, pilsētu priekšrocības attiecībā uz ģeogrāfisko novietojumu vai pilsētvides attīstību neietekmē rezultātu attiecībā uz mērķteritoriju identificēšanu.

Tomēr, lai arī visas republikas pilsētas tiek izvirzītas kā mērķteritorijas, ir iespējams izvērtēt to iespējamo ranžēšanu, balstoties uz iepriekšējās nodaļās norādīto informāciju.

Republikas pilsētu ranžēšanai tiek izvirzīti šādi kritēriji:

19.tabula

Mērķteritoriju identificēšanas kritēriji

Kritērijs	Mērījums	Skaidrojums
1	2	3
1. Pilsētas autotransporta infrastruktūrai ir sasaiste ar TEN-T tīklu	Pamattīkls: +2 Visaptverošais tīkls: +1 Nav sasaistes: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām, kuru autotransporta infrastruktūrai ir ciešāka sasaiste ar TEN-T pamattīklu.
2. Pilsētai ir izbūvēts apvedceļš ⁶⁴	Pilsētai nav izbūvēts apvedceļš: +2 Pilsētai ir izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš: +1 Pilsētai nav nepieciešams apvedceļš/Pilsētai ir izbūvēts pilnas pabeigtības apvedceļš: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām, kur apvedceļš nav pilnībā izbūvēts, jo tā neesamības gadījumā ir lielāka nepieciešamība izbūvēt alternatīvus maršrutus kravu satiksmei un tās novirzīšanai no pilsētas centra.
3. Kravu autotransporta plūsmas pieaugums laika periodā no 2011.-2014.gadam uz valsts un reģionālajiem autoceļiem pie pilsētas ārējām robežām	Saliktā gada vidējais pieaugums (CAGR ⁶⁵) 2011.-2014.gadā. >6 %: +4 4-6%: +3 2-4%: +2 0-2%: +1 <0%: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām, pie kuru robežas uz valsts galvenajiem un reģionālajiem valsts autoceļiem ir lielāks kravu autotransporta satiksmes pieaugums. Palielinoties kravu autotransporta intensitātei, ir lielāka nepieciešamība nodalīt kravu transporta plūsmu no kopējās, tādā veidā palielinot maģistrālo ielu caurlaidspēju.

⁶⁴ Sākotnējā novērtējuma ziņojuma kontekstā apvedceļš ir ceļš apkārt pilsētai ārpus tās robežām, ar mērķi atstāt teritorijas centru no tranzīta transporta plūsmas, samazinātu sastrēgumus un uzlabotu satiksmes drošību.

⁶⁵ CAGR - compound annual growth rate

Kritērijs 1	Mērijums 2	Skaidrojums 3
4. Kravu autotransporta plūsmas apjoms uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas ārējām robežām 2014.gadā	Absolūtā aritmētiski vidējā kravas autotransporta satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem uz pilsētas ārējām robežām 2014.gadā - kravas automašīnas/diennaktī >1201 KrA/24h: +4 901-1200 KrA/24h: +3 601-900 KrA/24h: +2 301-600 KrA/24h: +1 0-300 KrA/24h: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām, pie kuru ārējām robežām uz galvenajiem un reģionālajiem valsts autoceļiem ir lielāka absolūtā kravas satiksmes intensitāte.
5. Kopējā perspektīvā starptautiskā kravas transporta tranzīta plūsma 2030.gadā	Rādītājs: starptautiskā tranzīta kravas automašīnas/diennaktī >1000 KrA/24h: +4 501-1000 KrA/24h: +3 401-500 KrA/24h: +2 301-400 KrA/24h: +1 0-300 KrA/24h: 0	Rādītājs raksturo pilsētas lomu starptautisko kravu plūsmu apkalpošanā. Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām ar lielāko perspektīvo kravas transporta tranzīta plūsmu 2030.gadā. Dati tiek iegūti no VAS "Latvijas Valsts ceļi" pasūtītā pētījuma "Tranzīta kravu pārvadājumu ar autotransportu caur Latviju izpēte" ⁶⁶ .
6. Rūpniecības nozarē nodarbināto skaits uz 1000 iedzīvotājiem	Rādītājs: Nodarbināto skaits rūpniecības nozarē/1000 iedzīvotāji > 101: +5 81-100: +4 61-80: +3 41-60: +2 21-40: +1 0-20: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām ar lielāku rūpniecības nozarē nodarbināto skaitu uz 1000 iedzīvotājiem, pieņemot, ka nodarbināto personu skaits liecina par rūpniecisko aktivitāti pilsētā. Rādītājs tiek aprēķināts, balstoties uz CSP datiem – rūpniecības nozarē nodarbināto skaits uz 1000 pastāvīgajiem iedzīvotājiem. Dati ir pieejami pilsētu griezumā tikai par 2013.gadu.
7. Rūpniecības nozarē saražotās produkcijas apjoms uz 1000 iedzīvotājiem	Saražotās produkcijas vērtība rūpniecības nozarē (tūkst. euro)/1000 iedzīvotājiem > 8001: +5 6501-8000: +4 5001-6500: +3 3501-5000: +2 2001-3500: +1 <2000: 0	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām ar lielāku rūpniecības nozarē saražotās produkcijas apjomu uz 1000 iedzīvotājiem. Rādītājs tiek aprēķināts, balstoties uz CSP datiem – saražotās produkcijas vērtība rūpniecības nozarē uz 1000 pastāvīgajiem iedzīvotājiem. Dati ir pieejami pilsētu griezumā tikai par 2013.gadu.

⁶⁶ Pētījums "Tranzīta kravu pārvadājumu ar autotransportu caur Latviju izpēte". Pieejams: http://kartes.lvceli.lv/files/Petijumi/Transporta_plusmu_kartes.zip

Kritērijs 1	Mērijums 2	Skaidrojums 3
8. Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības rādītāji	Nozares apgrozījums (tūkst.euro) /1000 iedzīvotāji	Augstāks vērtējums tiek piešķirts pilsētām ar lielāku vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības nozares apgrozījumu, pieņemot, ka tas raksturo nepieciešamību pēc intensīvākām vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības ienākošajām un izejošajām kravu piegādēm. Dati pilsētu griezumā ir pieejami par 2013.gadu.
	> 8001: +5	
	6501-8000: +4	
	5001-6500: +3	
	3501-5000: +2	
	2001-3500: +1	
	<2000: 0	

Potenciālo mērķteritoriju analīzē izvirzītais ģeogrāfisko un ekonomisko faktoru kopums parāda nozīmīgas atšķirības pilsētu ekonomiskajā attīstībā un specializācijā. Ciešākā sasaiste ar TEN-T pamattīklu ir Daugavpils, Jūrmalas, Liepājas, Rēzeknes un Ventpils pilsētu autotransporta infrastruktūrai. Apvedceļi ir plānoti, bet nav izbūvēti Liepājai un Jēkabpilij; Daugavpilij, Jelgavai, Jūrmalai, Rēzeknei un Valmierai apvedceļi ir daļēji pabeigti, bet Ventspilij tāds nav paredzēts. Lielākais kravu autotransporta intensitātes pieaugums 2011.-2014.gadā ir vērojams Valmierai, Jelgavai un Ventspilij. Augstākā perspektīvā kravas transporta tranzīta plūsma prognozējama pa Rēzeknes, Daugavpils un Jēkabpils autotransporta infrastruktūru. Visaugstākie rūpnieciskās produkcijas izlaides rādītāji uz 1000 iedzīvotājiem konstatējami Valmierā, Liepājā, Ventpilī un Jēkabpilī. Augstākais vairumtirdzniecības/mazumtirdzniecības nozares apgrozījums uz 1000 iedzīvotājiem ir Jelgavā, Valmierā, Liepājā un Daugavpilī.

Atbilstoši izvirzītajiem mērķteritoriju identificēšanas kritērijiem 20.tabulā ir veikts katras pilsētas novērtējums, piešķirot noteiktu vērtējumu.

Apkopojot mērķteritoriju vērtējumu, redzams, ka augstāko vērtējumu saņēmusi Valmiera (kopskaitā 23 punkti), Liepāja (kopskaitā 20 punkti), Jēkabpils (kopskaitā 19 punkti), Daugavpils (kopskaitā 18 punkti) un Jelgava (kopskaitā 18 punkti). Valmieras, Liepājas, Jēkabpils, Daugavpils un Jelgavas rezultātus ietekmējusi augstā esošā vidējā kravas autotransporta satiksmes intensitāte un kravas satiksmes intensitātes pieaugums, kopējā perspektīvā kravas transporta tranzīta plūsma, kā arī salīdzinoši augstie rūpniecības un tirdzniecības nozaru rādītāji šajās pilsētās. Salīdzinoši zemāku vērtējumu saņēmusi Ventpils (kopskaitā 15 punkti), Rēzekne (kopskaitā 13 punkti) un Jūrmala (kopskaitā 10 punkti). Šo pilsētu rezultātus ietekmējuši nedaudz zemākie perspektīvās kravas transporta tranzīta plūsmas un rūpniecības un tirdzniecības nozaru rādītāji šajās pilsētās.

Tomēr arī tās republikas pilsētas, kuras ir ieguvušas zemāku vērtējumu, kopumā ir vērtējamas kā būtiski satiksmes mezgli gan Latvijas, gan TEN-T tīkla infrastruktūras kontekstā. Ventpils iekļaujas TEN-T autotransporta pamattīklā, savukārt Rēzeknei un Jūrmalai ir sasaiste ar TEN-T autotransporta pamattīklu. Lai arī kravu apgrozība Ventpils ostās pēdējo divu gadu laikā ir samazinājusies, Ventpils osta saglabā būtisku lomu kopējā transporta infrastruktūras sistēmā Latvijas un Eiropas mērogā. Tāpat Rēzekne ir nozīmīgs gan autotransporta, gan dzelzceļa infrastruktūras mezgls, kā arī būtisku lomu pilsētas attīstībā nodrošina Rēzeknes speciālā ekonomiskā zona. Līdz ar to secināms, ka nav iespējams iepriekš definēt tikai un vienīgi četras prioritārās mērķteritorijas, kuras var pretendēt uz fonda finansējumu. Līdz ar to mērķteritoriju prioritizēšanu ieteicams veikt projektu atlases kritēriju līmenī.

Papildus jāatzīmē, ka, lai veicinātu, Latgales reģiona attīstību, ir iecerēts izveidot speciālās ekonomiskās zonas Latgales reģionā, kuru platība nedrīkstēs pārsniegt 5% no kopējā reģiona platības.

Likumprojekts „Latgales speciālās ekonomiskās zonas likums” ir nodots virzībai Saeimā. Perspektīvā ir paredzēts izveidot speciālo ekonomisko zonu un piešķirt esošajām industriālajām zonām šādu statusu arī Daugavpils pilsētas teritorijā.

Mērķteritoriju vērtējums

Pilsēta	Pilsētas autotransporta infrastruktūrai ir sasaiste ar TEN-T tīklu	Pilsētai ir izbūvēts apvedceļš	Kravu autotransporta plūsmas pieaugums (CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄)	Kravu autotransporta plūsmas apjoms – kravas automašīnas/diennaktī 2014.gadā uz pilsētas ārējām robežām	Kopējā perspektīvā kravas transporta tranzīta plūsma 2030.gadā	Rūpniecības nozarē nodarbināto skaits uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Saražotās produkcijas vērtība rūpniecības nozarē (tūkst. euro) uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības nozares apgrozījums (tūkst.euro) uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Vērtējums kopā
Daugavpils	A-6 - pamattīkls A-13, A-14 - visaptverošais tīkls	Izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 4,39%	653 KrA/24h	501-1000 KrA/24h	76 nodarbinātie/1000 iedzīvotāji	2657,95 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	5710,36 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	2	1	3	2	3	3	1	3	18
Jelgava	A-8 - visaptverošais tīkls	Izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 9,74%	912 KrA/24h	0-300 KrA/24h	58 nodarbinātie/1000 iedzīvotāji	4318,93 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	8607,79 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	1	1	4	3	0	2	2	5	18
Jēkabpils	A-6, A-12 - pamattīkls	Pilsētai nav izbūvēts apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 3,57%	771 KrA/24h	501-1000 KrA/24h	81 nodarbinātie/1000 iedzīvotāji	5425,42 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	2317,29 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	2	2	2	2	3	4	3	1	19
Jūrmala	A-10 - pamattīkls A-9 - visaptverošais tīkls	Izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 1,14%	1441 KrA/24h	0-300 KrA/24h (A10 autoceļš)	29 nodarbinātie/1000 iedzīvotāji	1068,24 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	2683,74 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	2	1	1	4	0	1	0	1	10
Liepāja	A-9, A-11 - visaptverošais tīkls	Pilsētai nav izbūvēts apvedceļš (IAS iezīmē perspektīvo Liepājas apvedceļu)	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 3,21%	1052 KrA/24h	301-400 KrA/24h	119 nodarbinātie/1000 iedzīvotāji	5669,37 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	5987,42 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	

Pilsēta	Pilsētas autotransporta infrastruktūrai ir sasaiste ar TEN-T tīklu	Pilsētai ir izbūvēts apvedceļš	Kravu autotransporta plūsmas pieaugums (CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄)	Kravu autotransporta plūsmas apjoms – kravas automašīnas/ diennaktī 2014.gadā uz pilsētas ārējām robežām	Kopējā perspektīvā kravas transporta tranzīta plūsma 2030.gadā	Rūpniecības nozarē nodarbināto skaits uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Saražotās produkcijas vērtība rūpniecības nozarē (tūkst. euro) uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības nozares apgrozījums (tūkst.euro) uz 1000 iedzīvotājiem 2013.gadā	Vērtējums kopā
<i>vērtējums</i>	1	2	2	3	1	5	3	3	20
Rēzekne	A-12 - pamattīkls A-13, A-15 - visaptverošais tīkls	Pilsētai ir izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 3,61%	644 KrA/24h	501-1000 KrA/24h	44 nodarbinātie/ 1000 iedzīvotāji	2693,37 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	1832,88 tūkst.euro/ 1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	2	1	2	2	3	2	1	0	13
Valmiera	A-3 - visaptverošais tīkls	Pilsētai ir izbūvēts daļējas pabeigtības apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 18,37%	811 KrA/24h	401-500 KrA/24h	112 nodarbinātie/ 1000 iedzīvotāji	7925,60 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	6663,02 tūkst.euro/ 1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	1	1	4	2	2	5	4	4	23
Ventspils	A-10 - pamattīkls	Pilsētai nav nepieciešams apvedceļš	CAGR ₂₀₁₁₋₂₀₁₄ = 7,79%	566 KrA/24h	301-400 KrA/24h	70 nodarbinātie/ 1000 iedzīvotāji	5456,96 tūkst.euro/1000 iedzīvotāji	3199,01 tūkst.euro/ 1000 iedzīvotāji	
<i>vērtējums</i>	2	0	4	1	1	3	3	1	15

2.7. Apraksts un analīze par līdzīgiem investīciju ieviešanas mehānismiem 2004.-2006.gada un 2007. – 2013. gada plānošanas periodā

ES fondu 2004.-2006.gada plānošanas periodā atbalsts investīcijām transporta jomā republikas nozīmes pilsētām (izņemot Rīgu) bija pieejams no Vienotā programmdokumenta 1.prioritātes „Ilgtspējīgas attīstības veicināšana” 1.2.pasākuma „Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” aktivitātēm:

- 1.2.1.aktivitāte „Valsts 1. šķiras autoceļu infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumus TEN-T tīklam, rekonstrukcija”;
- 1.2.2.1.apakšaktivitāte „Transporta sistēmas organizācijas optimizācija un satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās”.

1.2.1.aktivitātes „Valsts 1. šķiras autoceļu infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumus TEN-T tīklam, rekonstrukcija” ietvaros finansējumu saņēma viens projekts (Nacionālā programma), ko īstenoja Satiksmes ministrija. Šīs nacionālās programmas ietvaros 16 apakšprojektos tika veikta asfaltēto segu pastiprināšana, 3 apakšprojektos veikta grants ceļu asfaltēšana, 3 apakšprojektos notika pilsētu tranzītielu sakārtošana (Jelgavā, Saldū un Limbažos), kā arī tika veikta 9 tiltu pastiprināšana. Šīs aktivitātes ietvaros lielajās pilsētās tika īstenots viens projekts – Jelgavā tika veikta Rūpniecības ielas un apļa rekonstrukcija kopumā 1,3 km garumā.

1.2.2.1.apakšaktivitātes „Transporta sistēmas organizācijas optimizācija un satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās” ietvaros tika īstenots kopumā 91 projekts. Projektu atlasei aktivitātes ietvaros tika piemērots atklāts projektu konkurss (APK). Šīs aktivitātes ietvaros lielajās pilsētās tika īstenoti kopumā 5 projekti, tai skaitā Jelgavā (1), Liepājā (1), Valmierā (1) un Ventspilī (2) (skatīt 21.tabulu).

21.tabula

1.2.2.1.apakšaktivitātes „Transporta sistēmas organizācijas optimizācija un satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās” ietvaros īstenotie lielo pilsētu projekti

Projekta numurs	Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Jelgavas pilsētas dome		412 632,83	265 264,57
VPD1/ERAF/CFLA/06/ APK/1.2.2.1./000082/P	Drošais ceļš uz skolu	412 632,83	265 264,57
Liepājas pilsētas dome		185 938,90	139 454,17
VPD1/ERAF/CFLA/06/ APK/1.2.2.1./000028/P	Transporta sistēmas organizācijas optimizācija un satiksmes drošības uzlabojumi Liepājā	185 938,90	139 454,17
Valmieras pilsētas dome		284 574,36	142 287,18
VPD1/ERAF/CFLA/06/ APK/1.2.2.1./000087/P	Leona Paegles ielas rekonstrukcija - 2.kārta	284 574,36	142 287,18
Ventspils pilsētas pašvaldības iestāde "Komunālā pārvalde"		512 047,45	239 359,69
VPD1/ERAF/CFLA/06/ APK/1.2.2.1./000116/P	Satiksmes organizācijas līdzekļu uzstādīšana satiksmes drošības uzlabošanai Ventspils pilsētā	179 794,08	97 088,80
VPD1/ERAF/CFLA/06/ APK/1.2.2.1./000117/P	Ventspils pilsētas luksoforu sistēmas rekonstrukcija un satiksmes drošības uzlabošana	332 253,37	142 270,89
Kopā lielajās pilsētās		1 395 193,54	786 365,61

Avots: <http://www.sam.gov.lv>, <http://www.cfla.gov.lv>.

ES fondu 2004.-2006.gada plānošanas periodā atbalsts pilsētu ielu sakārtošanai bija pieejams arī šādu Kohēzijas fonda atbalstīto projektu ietvaros:

- 2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcija (izbūvēts jauns ostas ievēdceļš 2,7 km garumā);
- 2005/LV/16/C/PT/001 Pievedceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem (izbūvētas ielas 4,38 km garumā, izbūvēts 1 tilts un 1 tilts rekonstruēts).

ES fondu 2007.-2013.gada plānošanas periodā līdzīgas investīcijas transporta nozarē bija pieejamas šādās darbības programmā "Uzņēmējdarbība un inovācijas" un "Infrastruktūra un pakalpojumi" aktivitātēs:

- 2.3.prioritātes "Uzņēmējdarbības veicināšana" 2.3.2.pasākuma "Uzņēmējdarbības infrastruktūras un aprīkojuma uzlabojumi" 2.3.2.2.aktivitātes "Atbalsts ieguldījumiem mikro, maziem, un vidējiem komersantiem īpaši atbalstāmās teritorijās (ĪĀT)" 2.3.2.2.3.apakšaktivitātes "Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai";
- 3.2.prioritātes „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana” 3.2.1.pasākuma „Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” 3.2.1.2.aktivitāte „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās”;
- 3.2.prioritātes „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana” 3.2.1.pasākuma „Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” 3.2.1.3.aktivitātes “Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā” 3.2.1.3.1.apakšaktivitāte „Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas”;
- 3.3.prioritātes „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana” 3.3.1.pasākuma „Liela mēroga transporta infrastruktūras uzlabojumi un attīstība” 3.3.1.5.aktivitāte „Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T”;
- 3.6. prioritātes „Policentriska attīstība” 3.6.1. pasākuma „Atbalsts ilgtspējīgai pilsētvides un pilsētreģionu attīstībai” 3.6.1.1.aktivitāte „Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai”.

2.3.prioritātes "Uzņēmējdarbības veicināšana" 2.3.2.pasākuma "Uzņēmējdarbības infrastruktūras un aprīkojuma uzlabojumi" 2.3.2.2.aktivitātes "Atbalsts ieguldījumiem mikro, maziem, un vidējiem komersantiem īpaši atbalstāmās teritorijās (ĪĀT)" 2.3.2.2.3.apakšaktivitātes "Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai" ietvaros finansējumu uzņēmējdarbības attīstību veicinošas transporta infrastruktūras izbūvei un sakārtošanai saņēma kopumā 17 pašvaldības. Projektu atlasei tika piemērota atklāta projektu iesniegumu atlase. Kopumā šīs aktivitātes ietvaros tika realizēts 21 projekts, no kuriem lielajās pilsētās tika īstenoti 5 projekti (Jelgava – 1, Jēkabpils – 2, Valmiera – 1, Ventspils – 1) (skatīt 22.tabulu).

22.tabula

2.3.2.2.3.apakšaktivitātes „Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai” ietvaros īstenotie lielo pilsētu projekti

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Jelgavas pilsētas dome	6 924 205	4 192 270
Satiksmes termināla apkalpošanai nepieciešamās ielu infrastruktūras izbūve Jelgavā	6 924 205	4 192 270
Jēkabpils pilsētas dome	19 608 648	16 485 546

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Kurzemes un Vienības ielu rekonstrukcija un Brīvības – Neretas ielu krustojuma rekonstrukcija	7 277 166	6 008 029
Rīgas, Brīvības, R.Blaumaņa, Zaļās un tām pieguļošo ielu tīkla rekonstrukcija	12 331 482	10 477 517
Valmieras pilsētas dome	4 591 860	3 903 081
Stacijas ielas, Cēsu ielas (posmā no Gaujas tilta līdz Stacijas ielai) un Mazās Stacijas ielas, Valmierā rekonstrukcija	4 591 860	3 903 081
Ventspils pilsētas pašvaldības iestāde "Komunālā pārvalde"	12 124 289	10 280 184
Ielu infrastruktūras attīstība Ventspilī, II kārtā	12 124 289	10 280 184
Kopā lielajās pilsētās	43 249 002	34 861 081
Kopā 2.3.2.2.3.apakšaktivitātē	81 852 258	62 398 932

Avots: <http://www.esfondi.lv>.

3.2.1.2.aktivitātes „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās” ietvaros finansējumu saņēma kopumā 54 pašvaldības (izņemot Rīgu), kuru teritorijās ir tranzītiela uz valsts galvenā vai 1.šķiras autoceļa (ja tas apdzīvotās vietas teritorijā pieslēdzas valsts galvenajam autoceļam) maršruta turpinājums. Projektu atlasei aktivitātes ietvaros tika piemērota atklāta projektu iesniegumu atlase (APIA), kas tika īstenota trijās kārtās. Šīs aktivitātes ietvaros lielajās pilsētās tika īstenoti kopumā 11 projekti, tai skaitā Daugavpilī (2), Jelgavā (2), Jūrmalā (1), Liepājā (2), Rēzeknē (2) un Ventspilī (2) (skatīt 23.tabulu). Jēkabpils pilsētas domes iesniegtais projekts netika īstenots.

Pirmajā kārtā finansējumu saņēma četri lielo pilsētu iesniegtie projekti, otrajā viens un trešajā kārtā seši projekti. Kopumā lielo pilsētu projektiem tika izlietoti 67,3 miljoni eiro jeb 40% visa aktivitātes finansējuma.

23.tabula

3.2.1.2.aktivitātes „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās” ietvaros īstenotie lielo pilsētu projekti

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Daugavpils pilsētas dome	18 966 617	11 113 652
Daugavas ielas rekonstrukcija Daugavpils pilsētā	4 564 039	3 207 862
Tranzītielas A13 rekonstrukcija Daugavpils pilsētas teritorijā	14 402 578	7 905 790
Jelgavas pilsētas dome	11 161 712	7 391 817
Dobeles šosejas rekonstrukcija Jelgavas pilsētā	6 637 393	4 987 053
Lietuvas šosejas rekonstrukcija posmā no Miera ielas līdz Rūpniecības ielai	4 524 319	2 404 764
Jūrmalas pilsētas dome	6 094 599	3 444 285
Jūrmalas pilsētas tranzītielas P128 (Talsu šoseja/Kolkas iela) izbūve	6 094 599	3 444 285
Liepājas pilsētas dome	17 567 499	11 334 108
Brīvības ielas rekonstrukcija Liepājā	13 057 342	7 896 943
Tranzītielu posmu (Brīvības, Klaipēdas, Ganību) rekonstrukcija Liepājā	4 510 157	3 437 165
Rēzeknes pilsētas dome	6 358 609	3 872 036
Atbrīvošanas alejas posmā no Latgales ielas līdz pilsētas robežai rekonstrukcija, Rēzeknē	2 600 296	1 620 532

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Zilupes ielas rekonstrukcija Rēzeknē	3 758 313	2 251 504
Ventspils pilsētas pašvaldības iestāde "Komunālā pārvalde"	7 157 077	5 950 208
Eiropas starptautiskās maģistrāles (E22) un valsts galvenā autoceļa (A10) ielu posmu rekonstrukcija	5 825 324	4 951 526
Valsts 1.šķiras autoceļa P108 – Zvaigžņu ielas posma rekonstrukcija, Ventspilī	1 331 753	998 682
Kopā lielajās pilsētās	67 306 113	43 106 106
Kopā 3.2.1.2. aktivitātē	170 049 870	115 081 945

Avots: <http://www.esfondi.lv>.

3.2.1.3.1.apakšaktivitātē „Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas” ietvaros finansējumu saņēma kopumā 82 pašvaldības. Projektu atlasei aktivitātes ietvaros tika piemērota atklāta projektu iesniegumu atlase (APIA). Šīs aktivitātes ietvaros lielajās pilsētās tika īstenoti kopumā 7 projekti, tai skaitā Jelgavā (1), Jēkabpilī (1), Rēzeknē (2), Valmierā (1) un Ventspilī (2) (skatīt 24.tabulu). Kopumā lielo pilsētu projektiem tika izlietoti 2 miljoni eiro jeb 12% visa aktivitātes finansējuma.

24.tabula

3.2.1.3.1.apakšaktivitātes „Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas” ietvaros īstenotie lielo pilsētu projekti

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Jelgavas pilsētas dome	338 802	286 089
Satiksmes drošības uzlabošana Rūpniecības- Atmodas ielas posmā, Jelgavā	338 802	286 089
Jēkabpils pilsētas dome	208 440	177 174
Satiksmes drošības uzlabošana pie Jēkabpils rajona centrālās slimnīcas un poliklīnikas	208 440	177 174
Rēzeknes pilsētas dome	238 263	200 141
Satiksmes drošības uzlabošana Rēzeknes pilsētā, izveidojot gājēju pāreju Latgales ielā	49 603	41 667
Satiksmes drošības uzlabošana Rēzeknes pilsētā, uzstādot luksoforus Dārzu un P.Brieža ielu krustojumā	188 660	158 474
Valmieras pilsētas dome	566 730	476 053
Satiksmes drošības uzlabojumi Beātes, Limbažu, Rubenes, Matīšu un Mālu ielu krustojumā Valmieras pilsētā	566 730	476 053
Ventspils pilsētas pašvaldības iestāde "Komunālā pārvalde"	690 662	579 936
Satiksmes drošības uzlabojumi Ventspils pilsētā – Ganību, Zvaigžņu, Talsu un Tārgales ielās	337 874	283 814
Satiksmes drošības uzlabojumi Ventspils pilsētā – Staldzenes un Bangu ielu krustojumā	352 788	296 122
Kopā lielajās pilsētās	2 042 897	1 719 393
Kopā 3.2.1.3.1. aktivitātē	17 064 631	12 997 554

Avots: <http://www.esfondi.lv>.

3.3.1.5.aktivitātes „Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T” ietvaros īstenots viens projekts. Finansējumu saņēma Daugavpils pilsētas dome Daugavpils autotransporta mezgla (Vidzemes, Piekastes, A.Pumpura, Višķu iela) izbūvei (skatīt 25.tabulu). Projektu atlasei aktivitātes ietvaros tika piemērota ierobežota projektu iesniegumu atlase (IPIA).

25.tabula

3.3.1.5.aktivitātes „Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T” ietvaros īstenotais projekts

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	KF, EUR
Daugavpils pilsētas dome	34 806 053	28 859 903
Daugavpils autotransporta mezgls (Vidzemes, Piekastes, A. Pumpura, Višķu iela)	34 806 053	28 859 903

Avots: <http://www.esfondi.lv>.

3.6.1.1.aktivitātes „Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai” ietvaros finansējumu saņēma kopumā 93 pašvaldību projekti. Tai skaitā lielajās pilsētās īstenoti kopumā 54 projekti. Projektu atlasei aktivitātes ietvaros tika piemērota ierobežota projektu iesniegumu atlase (IPIA). Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 26.janvāra noteikumiem Nr.91 “Noteikumi par darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.6.1.1.aktivitāti “Nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai”” uz atbalstu varēja pretendēt 16 pašvaldības, tai skaitā 7 republikas pilsētas (Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Liepāja, Rēzekne, Valmiera un Ventspils)⁶⁷.

Aktivitātes ietvaros 44 projekti jeb gandrīz puse ir vērsti uz satiksmes infrastruktūras, pamatā ielu sakārtošanu, kam izmantoti 53% visas aktivitātes kopējā finansējuma apjoma. Puse jeb 24 no šiem transporta infrastruktūras projektiem īstenoti lielajās pilsētās, tai skaitā Daugavpilī (5), Jelgavā (4), Liepājā (4), Rēzeknē (6), Valmierā (4) un Ventspilī (1) (skatīt 26.tabulu). Kopumā lielo pilsētu transporta infrastruktūras projektiem tika izlietoti ERAF līdzekļi vairāk kā 97 miljonu eiro apmērā jeb 38,6% visa aktivitātes finansējuma.

26.tabula

3.6.1.1.aktivitātes „Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai” ietvaros īstenotie lielo pilsētu transporta infrastruktūras projekti

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
Daugavpils pilsētas dome	19 409 690	16 254 979
Daugavpils pilsētas Grīvas mikrorajona infrastruktūras attīstība	1 941 181	1 650 004
Daugavpils pilsētas satiksmes infrastruktūras rekonstrukcija	3 283 267	2 790 777
Daugavpils pilsētas industriālo zonu pieejamības veicināšana	3 930 227	3 340 692
Daugavpils pilsētas Ziemeļu rūpniecības zonas infrastruktūras attīstība	4 329 097	3 436 476
Daugavpils pilsētas satiksmes infrastruktūras rekonstrukcija, II. kārtā	5 925 918	5 037 030
Jelgavas pilsētas dome	25 725 049	21 806 732
Transporta infrastruktūras sakārtošana pilsētas centra un	3 470 227	2 949 693

⁶⁷ <http://likumi.lv/doc.php?id=205050>

Pašvaldība Projekts	Kopējās attiecināmās izmaksas, EUR	ERAF, EUR
apkārtējo teritoriju sasniedzamības uzlabošanai		
Transporta infrastruktūras izbūve industriālo teritoriju attīstības nodrošināšanai Jelgavā	708 792	602 474
Transporta un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve izglītības, veselības aprūpes un uzņēmējdarbības attīstības nodrošināšanai	1 680 419	1 368 796
Ielu infrastruktūras attīstība un Driksas upes krastmalas sakārtošana	19 865 611	16 885 769
Liepājas pilsētas dome	33 457 281	28 408 088
Zemnieku ielas rekonstrukcija Liepājā	4 011 807	3 410 036
Liepājas pilsētas ielu apgaismojuma sistēmas modernizācija un ielu rekonstrukcija ⁶⁸	20 589 747	17 501 302
Liepājas pilsētas ielu apgaismojuma sistēmas modernizācijas 2.kārta ⁶⁹	1 735 379	1 475 072
Uzņēmējdarbības teritoriju un to nepieciešamās publiskās infrastruktūras attīstība Liepājā	7 120 348	6 021 678
Rēzeknes pilsētas dome	23 098 783	19 501 575
Atbrīvošanas alejas posma no Maskavas ielas līdz pilsētas robežai rekonstrukcija, Rēzeknē	1 705 557	1 449 723
Atbrīvošanas alejas un satiksmes pārvadu rekonstrukcija, nodrošinot Rēzeknes kā Austrumlatvijas kultūras un izglītības centra pieejamību	1 095 742	931 381
Piekļuves nodrošināšana Rēzeknes pilsētas jaunajiem mikrorajoniem – Stacijas ielas rekonstrukcija ar savienojošo posmu izbūvi un satiksmes pārvada būvniecību	2 336 796	1 986 277
Gājēju ielas un Austrumlatvijas reģionālā daudzfunkcionālā centra izbūve Rēzeknes mazattīstītajās teritorijās	6 674 234	5 673 098
Atbrīvošanas alejas un satiksmes pārvadu rekonstrukcija, nodrošinot Rēzeknes kā Austrumlatvijas kultūras un izglītības centra pieejamību. II kārta	8 045 087	6 705 934
Atbrīvošanas alejas posma no Kosmonautu ielas līdz Maskavas ielai rekonstrukcija, Rēzeknē nodrošinot Rēzeknes pilsētas industriālo teritoriju pieejamību uzņēmējdarbības attīstībai	3 241 367	2 755 162
Valmieras pilsētas dome	11 094 212	9 430 079
Tilta pār Gauju Cēsu ielā, Valmierā rekonstrukcija	2 342 817	1 991 394
Matīšu šosejas (tajā skaitā piebraucamā ceļa Biznesa un inovāciju inkubatoram Purva ielā 12) Valmierā rekonstrukcija	2 123 749	1 805 187
Valkas un Tērbatas ielas Valmierā rekonstrukcija	1 185 552	1 007 718
Rīgas ielas Valmierā rekonstrukcija	5 442 094	4 625 780
Ventspils pilsētas pašvaldības iestāde "Komunālā pārvalde"	2 054 982	1 717 206
„Ielu infrastruktūras attīstība Ventspilī, I kārta”	2 054 982	1 717 206
Kopā lielajās pilsētās	114 839 997	97 118 659
Kopā 3.6.1.1. aktivitātē	304 517 783	251 659 824

Avots: <http://www.esfondi.lv>.

⁶⁸ Projekta izmaksas norādītas pēc pašvaldības sniegtās informācijas ziņojuma saskaņošanas procesā.

⁶⁹ Projekta izmaksas norādītas pēc pašvaldības sniegtās informācijas ziņojuma saskaņošanas procesā.

Augstākminēto aktivitāšu ietvaros lielās pilsētas īstenojušas kopumā 48 transporta infrastruktūras projektus par kopējo summu 262,24 miljoni eiro.

27.tabulā ir apkopota informācija par darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” aktivitātēs īstenotajiem projektiem.

27.tabula

Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” aktivitātēs īstenotie lielo pilsētu transporta infrastruktūras projekti

Aktivitāte/Apakšaktivitāte	Projektu atlases veids	Atbildīgā iestāde	Īstenoto projektu skaits							
			Daugavpils	Jelgava	Jēkabpils	Jūrmala	Liepāja	Rēzekne	Valmiera	Ventspils
3.2.1.2. Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās	APIA	SM	2	2		1	2	2		2
3.2.1.3.1. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas	APIA	SM		1	1			2	1	2
3.3.1.5. Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T	IPIA	SM	1							
3.6.1.1. Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai	IPIA	VARAM	5	4			4	6	4	1

Avots: <http://www.esfondi.lv>, autoru aprēķini.

Papildus minētajām ES fondu atbalstītajām aktivitātēm, lielo pilsētu pašvaldības transporta infrastruktūras sakārtošanai izmantojušas arī Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta finansējumu (energoefektīva ielu apgaismojuma uzstādīšanai), Valsts investīciju programmas finansējumu (periodā līdz 2008.gadam) un pašvaldību budžeta līdzekļus.

Saskaņā ar lielo pilsētu sniegto informāciju kopumā transporta infrastruktūras uzlabošanai lielo pilsētu pašvaldības laika periodā kopš 2001.gada ir īstenojušas kopumā 74 projektu, tai skaitā Daugavpils (11), Jēkabpils (5), Jelgava (20), Jūrmala (2), Liepāja (15), Rēzekne (9), Valmiera (7), Ventspils (5). Sniegtā informācija apkopota 4.pielikumā.

Dati par šo projektu radīto ietekmi uz satiksmes intensitāti, ielu caurlaidību, ieguldījumu efektivitāti lielākoties nav pieejami, jo lielās pilsētas šādus datus neapkopo. Līdz ar to šo projektu ietekmi nav iespējams konstatēt.

2.8. Secinājumi par ieviešanas mehānismu 2007. – 2013. gada plānošanas periodā un nepieciešamajām izmaiņām 2014. – 2020. gada periodā kontekstā

2007. – 2013. gada plānošanas periodā republikas pilsētu pašvaldības transporta infrastruktūras sakārtošanai lielākoties piesaistīja darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” finansējumu no trim Satiksmes ministrijas administrētām aktivitātēm/apakšaktivitātēm (3.2.1.2., 3.2.1.3.1. un 3.3.1.5.) un vienas VARAM administrētās aktivitātes (3.6.1.1.). Darbības programmas „Uzņēmējdarbība un inovācijas” ietvaros transporta infrastruktūras attīstībai tika piesaistīts finansējums vienas apakšaktivitātes ietvaros (2.3.2.2.3.). Informācija apkopota 28.tabulā.

28.tabula

Darbības programmu „Uzņēmējdarbība un inovācijas” un „Infrastruktūra un pakalpojumi” aktivitātēs/apakšaktivitātēs īstenoto lielo pilsētu transporta infrastruktūras projektu īpatsvars (pēc skaita)

Aktivitāte/ Apakšaktivitāte	Projektu atlasē veids	Atbildīgā iestāde	Kopējais īstenoto projektu skaits	Lielajās pilsētās īstenoto projektu skaits	Tai skaitā transporta projekti lielajās pilsētās	Lielajās pilsētās īstenoto transporta projektu īpatsvars	Kopējais finansējuma apjoms, EUR
2.3.2.2.3. Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai	APIA	VARAM	21	5	5	24%	43 249 002
3.2.1.2. Transzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās	APIA	SM	54	11	11	20%	67 306 113
3.2.1.3.1. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas	APIA	SM	82	7	7	9%	2 042 897
3.3.1.5. Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T	IPIA	SM	1	1	1	100%	34 806 053
3.6.1.1. Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai	IPIA	VARAM	93	54	24	26%	116 170 163

Avots: <http://www.esfondi.lv>, autoru aprēķini.

Redzams, ka lielās pilsētas ir aktīvi ir izmantojušas visu aktivitāšu piedāvāto atbalstu, tai skaitā salīdzinoši daudz satiksmes infrastruktūras projektu īstenoti aktivitātē 3.6.1.1. „Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai”.

Vērtējot aktivitātes, kuras tika īstenotas, piemērojot atklātu projektu iesniegumu atlasī (APIA), pašvaldības kā svarīgāko pozitīvo aspektu norādīja iespēju atbalstīt kvalitatīvāk sagatavotus un ekonomiski pamatotus investīciju projektus. Kā negatīvākais aspekts tika norādīts projektu

sagatavošanai un iesniegšanai atvēlētais ierobežotais laiks, kas atsevišķos gadījumos nav ļāvis pienācīgi sagatavot kvalitatīvu projekta iesniegumu.

Vērtējot aktivitātes, kuras tika īstenotas piemērojot ierobežotu projektu iesniegumu atlasī (IPIA), pašvaldības kā svarīgāko pozitīvo aspektu norādīja to, ka bija pietiekams laiks, lai sagatavotos projektu iesniegšanai, jo katrai pilsētai bija noteikts apgūstamā finansējuma apjoms, kas ļāva koncentrēt ES finanšu resursus atbilstoši attiecīgās jomas plānošanas dokumentiem, stratēģijām, rīcības programmām. Šos viedokļus apstiprina salīdzinoši augstākā pašvaldību aktivitāte tieši tajās aktivitātēs, kuras tika īstenotas, piemērojot ierobežotu projektu iesniegumu atlasī.

Aktivitāšu atlasei piemērotos projektu vērtēšanas kritērijus pašvaldības kopumā novērtē kā aktivitāšu mērķiem atbilstošus, objektīvus un uz konkrētu mērķu sasniegšanu vērstus. Atsevišķos gadījumos APIA ietvaros piemērotie kritēriji ir ierobežojuši pašvaldību iespējas pretendēt uz finansējumu, jo pilsētā tikai dažas ielas atbildušas noteiktajiem kritērijiem.

Padziļinātas analīzes rezultāti liecina, ka aktivitātes 3.2.1.2. projektu atlasei piemērotie kopējās satiksmes intensitātes un kravas auto satiksmes intensitātes kritēriji ir nepietiekami precīzi definējuši laika periodu, par kuru tiek veikti intensitātes mērījumi. Piemērojot līdzīgus rādītājus nākotnē ieteicams precīzi definēt laika periodu, kurā satiksmes intensitāte tiek mērīta un salīdzināt vismaz divus līdz trīs mērījumus.

Pašvaldības kopumā pozitīvi novērtēja atklātas projektu iesniegumu atlases dalījumu vairākās kārtās no līdzekļu efektīva izlietojuma viedokļa. Negatīvi tika vērtēts pārāk īsais projektu sagatavošanas laiks starp kārtām, kā arī ierobežotie projektu īstenošanas termiņi.

Skaidrojot salīdzinoši lielo transporta infrastruktūras projektu īstenošanu 3.6.1.1. aktivitātes ietvaros, pašvaldības kā galvenos iemeslus akcentē šīs aktivitātes ietvaros pašvaldībām garantēto finansējuma apjomu, kas ļāvis īstenot tādus pasākumus, kas nav atbilduši citu, specifisku aktivitāšu nosacījumiem vai kuru īstenošanai specifisku aktivitāšu ietvaros bijis ierobežots finansējums.

2.9. Atbilstošu 2007. – 2013. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes izvērtējums

Veicot ES fondu 2007.-2013.gada plānošanas perioda līdzvērtīgu investīciju analīzi pašvaldību teritorijās, tika konstatēts, ka dati par veikto ieguldījumu ietekmi uz satiksmes intensitāti, ielu caurlaidību un ieguldījumu efektivitāti lielākoties nav pieejami, jo lielās pilsētas šādus datus neapkopu. Līdz ar to šo projektu ietekmi tiešā veidā nav iespējams konstatēt.

ES fondu 2007.-2013.gada plānošanas periodā līdzīgas investīcijas transporta nozarē bija pieejamas šādās darbības programmā "Uzņēmējdarbība un inovācijas" un "Infrastruktūra un pakalpojumi" aktivitātēs/apakšaktivitātēs (skatīt 29.tabulu):

29.tabula

Darbības programmu „Uzņēmējdarbība un inovācijas” un „Infrastruktūra un pakalpojumi” aktivitātēs/apakšaktivitātēs, kurās tika īstenoti transporta infrastruktūras projekti

Aktivitāte/Apakšaktivitāte	Projektu atlases veids	Atbildīgā iestāde
2.3.2.2.3. Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai	APIA	VARAM
3.2.1.2. Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās	APIA	SM
3.2.1.3.1. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas	APIA	SM
3.3.1.5. Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T	IPIA	SM
3.6.1.1. Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai	IPIA	VARAM

Šo aktivitāšu ietvaros lielās pilsētas īstenojušas kopumā 48 transporta infrastruktūras projektus par kopējo summu 263,57 miljoni eiro. Šie ieguldījumi lielākoties vērsti uz pilsētu ielu tīkla infrastruktūras sakārtošanu, tai skaitā tranzītielu un maģistrālo ielu, ielu apgaismojuma un komunikāciju uzlabošanu. Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju šo aktivitāšu ietvaros kopumā izbūvēti 118,1 km ielu un satiksmes pārvadu seguma. Visvairāk ielu seguma izbūvēts 3.2.1.2.aktivitātes (46,5 km) un 2.3.2.2.3.apakšaktivitātes (38,5 km) ietvaros. Vismazāk – 0,275 km – izbūvēts 3.2.1.3.1. apakšaktivitātes ietvaros, kur lielākoties uzlabotas ir ietves, drošības elementi, luksofori un gājēju pāreja (skatīt 30.tabulu).

30.tabula

Izbūvēto ielu un satiksmes pārvadu seguma kopējais darbs darbības programmu “Izaugsme un nodarbinātība” un “Uzņēmējdarbība un inovācijas” aktivitāšu/apakšaktivitāšu ietvaros

Pilsēta	Apakšaktivitāte 2.3.2.2.3. “Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai”, km	Aktivitāte 3.2.1.2. “Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās”, km	Apakšaktivitāte 3.2.1.3.1. “Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas”, km	Aktivitāte 3.3.1.5. “Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T”, km	Aktivitāte 3.6.1.1. “Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai”, km	Kopā
Daugavpils	-	13,7	-	7,519	3,597	24,816
Jelgava	1,9	4,2	-	-	7,804	13,904
Jēkabpils	11,577	-	0,275	-	-	11,852
Jūrmala	-	6,2	-	-	-	6,2
Liepāja	-	10,575	-	-	0,599	11,174

Pilsēta	Apakšaktivitāte 2.3.2.2.3. "Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai", km	Aktivitāte 3.2.1.2. "Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās", km	Apakšaktivitāte 3.2.1.3.1. "Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas", km	Aktivitāte 3.3.1.5. "Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T", km	Aktivitāte 3.6.1.1. "Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai", km	Kopā
Rēzekne	-	3,722		-	6,293	10,015
Valmiera	2,571	-		-	7,081	9,652
Ventspils	22,4	8,089		-	-	30,489
KOPĀ	38,448	46,486	0,275	7,519	25,374	118,102

Pilsētu griezumā visvairāk ielu seguma izbūvēts Ventspilī (30,5 km) un Daugavpilī (24,8 km). Jelgavā (13,9 km), Jēkabpilī (11,9 km), Liepājā (11,2 km), Rēzeknē (10 km) un Valmierā (9,7 km) izbūvēts līdzvērtīgs ielu apjoms. Vismazāk ielu seguma izbūvēts Jūrmalā (6,2 km). Visvairāk tranzīta ielu izbūvētas Liepājā, Ventspilī un Daugavpilī, savukārt pilsētvides aktivitātē visvairāk ielu izbūvēts Ventspilī, Jēkabpilī, Valmierā un Jelgavā.

Apkopojot informācija par šo aktivitāšu ietvaros atjaunoto pilsētu maģistrālo ielu un tranzītielu skaitu un garumu lielajās pilsētās, redzams, ka vislielākā ietekme uz pilsētu maģistrālo ielu sakārtošanu ir bijusi aktivitātei 3.2.1.2. "Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās", kuras ietvaros ir atjaunoti kopumā 46,486 km pilsētu tranzīta ielu.

ES fondu 2004.-2006.gada plānošanas perioda investīciju ietekme šī izvērtējuma ietvaros atsevišķi netiek vērtēta, jo šajā periodā veiktie ieguldījumi ir ļoti nelielā apmērā skāruši lielo pilsētu maģistrālo ielu infrastruktūras uzlabošanu. Informācija par šajā periodā atbalstītajiem projektiem ir attēlota kartogrāfiskajā materiālā un iekļauta 4.pielikumā.

2.10. ES fondu specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” pasākuma 6.1.4.2. „Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā” ieviešanas mehānisma apraksts

Atbilstoši Darbības programmai „Izaugsme un nodarbinātība” un tās papildinājumam, specifiskā atbalsta mērķa pasākuma 6.1.4.2 projektu iesniegumu atlases veids ir ierobežota projektu iesniegumu atlase (IPIA).

Potenciālie pasākuma finansējuma saņēmēji ir Satiksmes ministrija un nacionālas nozīmes attīstības centru pašvaldības: Ventspils, Liepāja, Jūrmala, Jelgava, Jēkabpils, Daugavpils, Rēzekne un Valmiera. Pasākuma mērķa grupa ir satiksmes dalībnieki. Mērķa teritorija ir nacionālas nozīmes attīstības centri (izņemot Rīgu) TEN-T autoceļu tīklā.

Šī izvērtējuma ietvaros par pasākuma mērķi tiek uzskatīts darbības programmas tekstā sniegtais vēlamās nākotnes situācijas apraksts: „SAM īstenošanas rezultātā tiks novērsti infrastruktūras pārrāvumi pilsētās, un radīts alternatīvs maršruts tranzīta un kravas transportam, atdalot no vietējās nozīmes sabiedriskā transporta plūsmām”.

Par pasākuma īstenošanas sagaidāmo ietekmi šī izvērtējuma ietvaros tiek uzskatīts darbības programmas tekstā sniegtais uzskaitījums: „Investīciju rezultātā tiks veicināta lielo pilsētu transporta infrastruktūras integrēta sasaiste TEN-T tīklā; tādējādi attīstot pilsētu tranzītmezgla funkcijas, paaugstinot maģistrālo ielu caurlaides spējas, uzlabojot transporta plūsmas vidējo ātrumu un saīsinot pārvietojošos nepieciešamo laiku, vienlaikus veicinot ekoloģiskās un dzīves vides kvalitātes uzlabošanu pilsētās iedzīvotājiem”.

Saskaņā ar noteikto pasākuma **iznākuma rādītāju**, pasākuma īstenošanas rezultātā sasaistei ar TEN-T plānots izbūvēt, rekonstruēt vai modernizēt alternatīvus kravas ceļus, ielas un pārvadus ar kopējo garumu vismaz 4,95 km.

Saskaņā ar noteikto SAM **rezultāta rādītāju**, SAM īstenošanas rezultātā četrās trīs lielajās pilsētās tiks izveidoti alternatīvi maršruti TEN-T tīkla tranzīta un kravu transportam.

Specifiskā atbalsta mērķa sākotnējās ietekmes izvērtējuma ietvaros vispirms tika izstrādāti priekšlikumi atlases kritēriju formulēšanai. Atlases kritēriju priekšlikumi balstīti uz detalizētu SAM 6.1.4 pasākuma 6.1.4.2 intervences loģikas analīzi, darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” un tās papildinājuma, kā arī iepriekšējo ES fondu plānošanas periodu līdzīgu ieguldījumu līdzšinējās pieredzes analīzi.

Balstoties uz SAM 6.1.4.2 dzīves cikla analīzi, tika identificētas būtiskākās dimensijas, kas būtu jāatspoguļo projektu atlases kritērijiem:

- atbilstība darbības programmas un specifiskā atbalsta mērķim,
- papildinātība ar iepriekš veiktajām investīcijām nodrošinot to pabeigtību,
- saskaņotība un papildinātība ar citu SAM ietvaros plānotajām investīcijām mērķiem un plānotajām darbībām,
- projektu gatavība īstenošanai,
- plānoto iznākumu un vēlamās ietekmes sasniegšanas potenciāls.

Izvirzītie kritēriji ir norādīti 31.tabulā.

Projektu vērtēšanas kritēriji

1. SPECIFISKIE ATBILSTĪBAS KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	Piezīmes
		Jā/ Nē	
1.	Ne mazāk kā 90% projekta ietvaros pārbūvējamā vai jaunbūvējamā ielas posma atrodas pilsētas administratīvajā teritorijā ⁷⁰ . Projekts nodrošina, ka pārbūvējamais vai jaunbūvējamais autoceļa posms ārpus pilsētas administratīvās teritorijas nepieciešams kravu transporta maršruta funkcionalitātes nodrošināšanai, t.i. pārbūvējamais vai jaunbūvējamais autoceļa posms ārpus pilsētas administratīvās teritorijas ir nepieciešams projekta mērķu un rezultātu sasniegšanai, un projekts nav īstenojams, neveicot autoceļa posma ārpus pilsētas administratīvās teritorijas pārbūvi vai jaunbūvi.		
2.	Projekta iesniegumā pārbūvējamais vai izbūvējamais ielas posms atrodas kravu transporta maršrutā, kas atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem: a. atrodas pilsētas administratīvajās robežās un, ja attiecināms, iekļauj funkcionējoša apvedceļa posmu ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, un savieno TEN-T tīkla autoceļu ar TEN-T tīkla autoceļu; b. atrodas pilsētas administratīvajās robežās un, ja attiecināms, iekļauj funkcionējoša apvedceļa posmu ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, un savieno TEN-T tīkla autoceļu ar valsts reģionālo autoceļu; c. atrodas uz pilsētas administratīvās robežas un, ja attiecināms, iekļauj funkcionējoša apvedceļa posmu ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, un savieno TEN-T tīkla autoceļu ar rūpnieciskās apbūves teritoriju⁷¹ vai multimodālu loģistikas platformu (ostu vai dzelzceļa – autoceļa terminālu).		
3.	Projekta īstenošanas rezultātā tiek izpildīts viens no šādiem kritērijiem ⁷² : a) kravu transportu tiek novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram⁷³ vai blīvām dzīvojamām zonām⁷⁴;		

⁷⁰ Projektos, kuriem ielu izbūve vai pārbūve ir paredzēta ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, finansējuma saņēmējam jānodrošina, ka projektā iekļautais ielas posms atrodas finansējuma saņēmēja īpašumā. Nepieciešamību īstenot daļu no projekta ārpus pilsētas administratīvās robežas jāpamato tehniski ekonomiskā pamatojuma ietvaros, un, ja attiecināms, iekļaujot būvprojektā minimālajā sastāvā vai būvprojektā (definējot būvdarbu robežu).

⁷¹ Rūpnieciskās apbūves teritorija - funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju, inženiertehnisko apgādi un transporta infrastruktūru. Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <http://likumi.lv/doc.php?id=256866>

⁷² Ja projekta ietvaros ir plānots veikt ieguldījumus vairākos posmos, vērtē katru posma atbilstību kritērijiem

⁷³ Jauktas centra apbūves teritorija - funkcionālā zona, ko nosaka teritorijai, kurā vēsturiski izveidojies plašs jauktas izmantošanas spektrs vai ko izmanto par pilsētas, ciema vai apkaimes centru, kā arī apbūves teritorijai, ko plānots attīstīt par šādu centru. Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <http://likumi.lv/doc.php?id=256866>

⁷⁴ Mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija.

Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorija - funkcionālā zona ar apbūvi līdz trijiem stāviem, ko nosaka, lai nodrošinātu mājokļa funkciju, paredzot atbilstošu infrastruktūru.

Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija - funkcionālā zona ar apbūvi no četriem un vairāk stāviem, ko nosaka, lai nodrošinātu mājokļa funkciju, paredzot atbilstošu infrastruktūru.

Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <http://likumi.lv/doc.php?id=256866>

1. SPECIFISKIE ATBILSTĪBAS KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	Piezīmes
	b) kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu kravu transporta maršrutu, kas izveidots pēc 2004.gada 1.maija, neveidojot jaunu maršrutu caur apdzīvotām teritorijām.		
4.	Projekta īstenošanas rezultātā tiek novērsti transporta infrastruktūras pārrāvumi:		Jāatbilst vismaz vienam no nosacījumiem
	4.1. Nodrošina kravu transporta maršruta pilnu pabeigtību		
	4.2. Novērš transporta infrastruktūras šaurās vietas ⁷⁵ un / vai trūkstošos elementus ⁷⁶ konkrētajā projekta ietvaros attīstāmajā kravu transporta maršrutā		
5.	Projekta ekonomiskā ienesīguma norma (ERR)		ERR jāatbilst nosacījumam: ERR>5,0
6.	Projekta iesniegumā ietvertie pasākumi atbilst pašvaldības apstiprinātajai Attīstības programmai un investīciju plānam ⁷⁷ .		
7.	Projekta iesniegumā ietvertā pārbūvējamā vai izbūvējamā transporta infrastruktūra atbilst pašvaldības teritorijas plānojumam.		
8.	Projekta iesniegumā ietvertie autotransporta infrastruktūras ieguldījumi nekvalificējas specifiskā atbalsta mērķa 6.1.1. "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti", specifiskā atbalsta mērķa 5.6.2. „Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām” un specifiskā atbalsta mērķa 3.3.1. „Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām” atbalstam.		
2. KVALITĀTES KRITĒRIJI ⁷⁸		Vērtēšanas sistēma	
		Punktu skaits	Vērtējums punktos ⁷⁹
9.	Projekta gatavības pakāpe⁸⁰		
	9.1. Saņemta būvatļauja ar atzīmi par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi.	8	Kritērijā jāiegūst vismaz 1 punkts
	9.2. Veikta būvvaldes atzīme par projektēšanas nosacījumu izpildi būvatļaujā un par būvniecības darbībām ir pabeigts iepirkums.	6	
	9.3. Veikta būvvaldes atzīme par projektēšanas nosacījumu izpildi būvatļaujā un par būvniecības darbībām un ir izsludināts	5	

⁷⁵ Šaurā vieta - fizisks, tehnisks vai funkcionāls ierobežojums, kas pārtrauc sistēmas darbību, ietekmējot tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību, un kuru var pārvarēt, radot jaunu vai ievērojami modernizējot esošo infrastruktūru, kas varētu radīt vērā ņemamus uzlabojumus, atrisinot problemātiskā posma radītos ierobežojumus.

Regula Nr.1315/2013 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>

⁷⁶ Trūkstošais elements ir transporta infrastruktūras nepieciešamais turpinājums, paplašinājums vai savienojums, lai nodrošinātu autotransporta plūsmas nepārtrauktību.

⁷⁷ Attīstības programma un investīciju plāns atbilst Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumiem Nr.628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem".

⁷⁸ Maksimāli iegūstamai punktu skaits ir 30 punkti.

⁷⁹ Kritērija neatbilstības gadījumā sadarbības iestāde pieņem lēmumu par projekta iesnieguma apstiprināšanu ar nosacījumu, ievērojot specifiskā atbalsta mērķa projektu atlases nolikuma noteikto.

⁸⁰ Lielāku punktu skaitu saņem projekti ar augstāku projekta gatavību, kas norāda arī par nekustamo īpašumtiesību jautājumu sakārtošanu projekta īstenošanai.

1. SPECIFISKIE ATBILSTĪBAS KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	Piezīmes
	iepirkums.		
	9.4. Saņemta būvatļauja, kurā ietverti projektēšanas nosacījumi.	2	
	9.5. Izstrādāts tehniski ekonomiskais pamatojums.	1	
	9.6. Tehniski ekonomiskais pamatojums nav izstrādāts.	0	
10.	Ietekme uz sabiedrisko transportu		
	Atslogotajā ielas posmā tiek noteikti satiksmes ierobežojumi kravu transportam un tādējādi sabiedriskā transporta maršruts pilsētas centrā vai blīvā dzīvojamajā zonā vismaz daļēji tiek atslogots no kravu transporta.	2	
	Sabiedriskā transporta maršruts netiek atslogots no kravu transporta.	0	
11.	Vidējā kravu transporta gada vidējā diennakts intensitāte laika posmā no 2011.gada līdz 2014.gadam kravu transporta maršruta ienākošajā un izejošajā punktos vidēji kopā⁸¹ pie pilsētas teritorijas robežas:		
	1. ja kravu transporta maršruts atbilst 2.a. un 2.b. nosacījumiem:		
	virs 1101 kravas automašīnām diennaktī	3	Kravas transporta gada vidējā diennakts intensitātei jābūt vismaz 500 kravas automašīnas/diennaktī
	801-1100 kravas automašīnas diennaktī	2	
	500-800 kravas automašīnas diennaktī	1	
	2. Ja kravu transporta maršruts atbilst 2.c. nosacījumiem ⁸² :		
	a. Ostā/ostas teritorijā	2	
	b. Rūpniecības teritorijā	1	
12.	Atbilstība Eiropas transporta tīkla autotransporta infrastruktūrai		
	Kravu transporta maršruts, kurā tiek īstenotas projekta aktivitātes, nodrošina sasaisti ar TEN-T pamattīkla autotransporta infrastruktūru.	2	
	Kravu transporta maršruts, kurā tiek īstenotas projekta aktivitātes, nodrošina sasaisti ar TEN-T visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru.	1	
13.	Projekta ietekme uz satiksmes drošības uzlabošanas		
	Pie pārbūvējamā vai izbūvējamā ielas posma neatrodas izglītības iestāde ⁸³ vai piekļūšana izglītības iestādei neatrodas uz pārbūvējama vai izbūvējama ielas posma.	2	Kritērijs dod papildu punktu
	Pie pārbūvējamā vai izbūvējamā ielas posma atrodas izglītības iestāde.	0	
	Pie pārbūvējamā vai izbūvējamā ielas posma neatrodas ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcija ⁸⁴	2	Kritērijs dod papildu punktu

⁸¹ Vidējais aritmētiskais no kravu transporta maršruta ienākošā un izejošā punkta (uz pilsētas administratīvās robežas kravu transporta vidējās diennakts intensitātes laika posmā no 2011.gada līdz 2014.gadam. PIV metodikā ieteicams iekļaut aprēķina formulu (summa no (1) 4 gadu aritmētiskā vidējā $GVDI_{kr}$ punktā A (ienākošais kravu transporta maršruta punkts) un (2) 4 gadu aritmētiskā vidējā $GVDI_{kr}$ punktā b (izejošais kravu transporta maršruta punkts), dalīts ar 2).

⁸² Datu pieejamības dēļ (prognozēts, ka dati par ienākošajām un izejošajām kravām rūpniecības un ostas teritorijās varētu tikt apkopoti nepietiekamā līmenī) jau sākotnēji tiek definēts, ka, ja kravu transporta maršruts veido savienojumu ar ostas vai rūpniecības teritoriju, var iegūt attiecīgi divus vai vienu punktu.

⁸³ Izglītības iestāde – iestāde, kuras uzdevums ir pirmsskolas izglītības, pamatizglītības un vidējās izglītības programmu īstenošana, t.sk. profesionālās vidējās izglītības programmu īstenošana.

1. SPECIFISKIE ATBILSTĪBAS KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	Piezīmes
	vai piekļūšana sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcijai neatrodas uz pārbūvējama vai izbūvējama ielas posma.		
	Pie pārbūvējamā vai izbūvējamā ielas posma atrodas ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcija.	0	
14.	Jauno tehnoloģiju izmantošana		
	Projekta īstenošanas rezultātā ir paredzēts ieviest inteligentās transporta sistēmas ⁸⁵ .	2	Kritērijs dod papildu punktu
	Projekta īstenošanas rezultātā nav paredzēts ieviest inteligentās transporta sistēmas.	0	
15.	Projekta ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”		
	Veicot iepirkumus, konkursa nolikuma, atlases un vērtēšanas kritērijos tika/tiks piemēroti zaļā publiskā iepirkuma principi.	1	Kritērijs dod papildu punktu
	Veicot iepirkumus, konkursa nolikuma, atlases un vērtēšanas kritērijos netiek piemēroti zaļā publiskā iepirkuma principi.	0	
16.	Projekta ietekme uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas”		
	Projektā ir iekļautas specifiskas darbības vides un informācijas pieejamības principu nodrošināšanai papildus būvnormatīvos noteiktajam. ⁸⁶	1	Kritērijs dod papildu punktu
	Projektā nav iekļautas specifiskas darbības vides un informācijas pieejamības principu nodrošināšanai papildus būvnormatīvos noteiktajam.	0	
17.	Slodzes uz vidi mazinoši pasākumi		
	Projektā ir plānots īstenot slodzes uz vidi mazinošus pasākumus. ⁸⁷	2	Jāiegūst vismaz 2 punkti
	Projektā nav plānots īstenot slodzes uz vidi mazinošus pasākumus.	0	
18.	Adaptācijas klimata pārmaiņām pasākumi⁸⁸		
	Projektā ir plānots īstenot adaptācijas klimata pārmaiņām pasākumus.	2	Jāiegūst vismaz 2 punkti
	Projektā nav plānots īstenot adaptācijas klimata pārmaiņām pasākumus.	0	

⁸⁴ Atbilstoši Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā ietvertajam ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcijas terminam - sociālā institūcija, kas nodrošina personai, kura vecuma vai veselības stāvokļa dēļ nespēj sevi aprūpēt, kā arī bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem bērniem mājokli, pilnu aprūpi un sociālo rehabilitāciju.
<http://likumi.lv/doc.php?id=68488>

⁸⁵ Saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu inteligentās transporta sistēmas ir sistēmas, kurās informācijas un sakaru tehnoloģijas izmanto autotransporta jomā (ietverot infrastruktūru, transportlīdzekļus un ceļu lietotājus), satiksmes un mobilitātes pārvaldībā, kā arī lai nodrošinātu saskarni ar citiem transporta veidiem. Intelīgento transporta sistēmu piemēri: ceļu satiksmes kustības vadības sistēma, satiksmes intensitātes automātiskās uzskaites sistēma, satiksmes negadījumu kontroles sistēma, luksoforu vadības sistēma, mainīgas informācijas ceļa zīmes.

⁸⁶ Darbības, kas īpaši veicina vides un informācijas pieejamību personām ar kustību traucējumiem, redzes, dzirdes vai garīga rakstura traucējumiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem un vecākiem ar bērniem. Pasākumu piemēri: kontrastējošs krāsojums pie līmeņu un virsmu maiņas, marķējumi un piktogrammas, luksofori, kas aprīkoti ar skaņas signālu, attiecīgās jomas nevalstisko organizāciju ekspertu konsultācijas būvprojekta izstrādes un būvniecības procesa gaitā.

⁸⁷ Īstenojot projektu, tiks iegūti arī būtiski uzlabojumi vides piesārņojuma un gaisa kvalitātes jomā pilsētas teritorijā, mazinot transporta līdzekļu veidotā piesārņojuma apjomu un negatīvo ietekmi uz iedzīvotājiem. Projekta īstenošanā tiks pielietoti moderni, klusāki ceļa segumi un pielietoti piemērotākie prettrokšņa pasākumi, atkarībā no apkārtējās vides, plānotās ceļa noslodzes un ātruma. Svarīgi, ka finansējuma saņēmējs pierāda (piemēram, ar aprēķiniem un modelēšanu (trokšņu modelēšana, gaisa piesārņojošo vielu modelēšana, ceļu satiksmes drošības audits, utml. tehniski ekonomiskā pamatojuma vai līdzvērtīgas izpētes / izpētes projekta ietvaros), ka risinājumi vienlaicīgi ir vides situāciju uzlabojoši, bet ne satiksmes drošību mazinoši.

⁸⁸ Ņemot vērā, ka Vides politikas pamatnostādņēs 2014.-2020.gadam sadalā "Klimata pārmaiņas" tiek noteikts, ka vispārīgie politikas mērķi ir 1) nodrošināt Latvijas ieguldījumu globālo klimata pārmaiņu samazināšanā, ņemot vērā Latvijas vides, sociālās un ekonomiskās intereses un 2) veicināt Latvijas gatavību pielāgoties klimata pārmaiņām un to izraisītajai ietekmei.

<http://www.varam.gov.lv/lat/pol/ppd/vide/?doc=17913>

Ņemot vērā, ka pētījuma laikā tika konstatēts, ka pašvaldībām nav pieejama vai daļēji pieejama informācija par transporta infrastruktūras lietošanu raksturošajiem rādītājiem (piemēram, satiksmes intensitāte pilsētas administratīvās teritorijas robežās, tai skaitā maģistrālajās ielās, vai vidējā ātruma plūsma pilsētas teritorijā), būtu nepieciešams izstrādāt pilsētu integrētos mobilitātes plānus, kura ietvaros tiek izstrādāts arī transporta plūsmas modelis, kas varētu tikt ņemts par pamatu projekta nepieciešamības pamatojumam. Izstrādāts un apstiprināts pilsētas integrētais mobilitātes plāns netiek izvirzīts kā viens no kvalitātes kritērijiem uz konkursa 1.kārtu, taču tiek rekomendēts to ietvert konkursa 2.kārtā (ja tāda tiks īstenota), tādējādi sniedzot iespēju pašvaldībām laicīgi uzsākot sagatavošanās priekšdarbus – mobilitātes pētījumus, satiksmes skaitīšanu, transporta modeļa sagatavošanu, u.c.

Kritēriju kopumā netika iekļauti kritēriji, kas vērtētu iesniegto projektu ideju finanšu ietilpību un atbilstību SAM 6.1.4.2. īstenošanai pieejamajam finansējuma apjomam. Ziņojuma 2.11.sadaļā tiek ietverta informācija par projekta ideju plānotajām izmaksām kontekstā ar pieejamo ES fondu finansējumu. Vienlaikus izvērtējama ir nepieciešamība noteikt maksimālo pieejamo Kohēzijas fonda finansējumu vienam projektam, lai sasniegtu SAM rādītājus.

2.11. Specifiskā atbalsta mērķa sākotnējās ietekmes noteikšana

Atbilstoši izvērtējuma metodoloģijai specifiskā atbalsta mērķa sākotnējās ietekmes noteikšanai nepieciešams veikt potenciālo finansējuma saņēmēju projektu ideju analīzi. Sākotnējā novērtējuma izstrādes gaitā tika izsūtīti informācijas pieprasījumi potenciālajiem finansējuma saņēmējiem un veiktas pirmās konsultācijas projektu ideju identificēšanai.

Informāciju par plānotajām projektu idejām iesniedza visas 8 pašvaldības – Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Valmiera un Ventspils. Kopumā pašvaldības iesniegušas 32 projektu idejas (skatīt 32.tabulu). Detalizēts ideju apkopojums ir iekļauts 5.pielikumā.

32. tabula

Pašvaldību iesniegtās projektu idejas

Pilsēta	Projekta ideja	Plānotās projekta kopējās izmaksas, EUR
1	2	3
Daugavpils	1. Smiltenes ielas divlīmeņu pārvada ar pievadiem būvniecība līdz Smilšu un Kauņu ielu krustojumam, Daugavpilī	28 600 000,00
Jelgava	2. Ziemeļu apvedceļa izbūve 1.kārta - Transporta pārvads pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā	30 000 000,00
	3. Ziemeļu apvedceļa izbūve 3.kārta - Bijušās lidlauka teritorijas revitalizācija un inženiertehniskās infrastruktūras un pievedceļu sakārtošana un izveide (ITI projekts - 5.6.2.SAM)	12 680 659,00
	4. Ziemeļu apvedceļa izbūve 2.kārta - Loka maģistrāles no pilsētas robežas līdz Kalnciema ceļam rekonstrukcija	20 000 000,00
	5. Rubeņu ceļa industriālās zonas sakārtošana (ITI projekts - 3.3.1.SAM)	172 500,00
	6. Tehniskās infrastruktūras attīstīšana Prohorova, Garozas un Neretas ielu industriālajā teritorijā loģistikas un ūdens transporta attīstībai, 2.kārta (ITI projekts - 5.6.2.SAM)	2 352 941,00
Jēkabpils	7. Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Jauna tilta pār Daugavu būvniecība	22 000 000,00
	8. Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Neretas ielas rekonstrukcija	5 000 000,00
	9. Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Dolomīta ielas un Brīvības ielas posma rekonstrukcija	2 500 000,00
	10. Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Zilānu ielas rekonstrukcija	500 000,00
Jūrmala	11. Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta	3 500 000,00
	12. Priedaines caurlaižu punkta kapacitātes palielināšana (alternatīvā iespēja projektam "Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta")	2 335 393,06
	13. Labās nobrauktuves Ventspils virzienā pagarināšana un maiņvirzienu joslu (3+1) ieviešana Rīgas, Lienes un Jomas ielu posmā no tilta pār Lielupi līdz Ērgļu ielai (alternatīvā iespēja projektam "Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta")	1 780 578,47
	14. Jauna tilta pār Lielupi būvniecība (1.kārta)	67 000 000,00
	15. Apvedceļa Kauguri – Sloka izbūve: I kārta (pieslēgums A10/E22) un II kārta (pieslēgums Kolka ielai)	3 400 000,00
Liepāja	16. Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepājā	2 339 860,91

Pilsēta	Projekta ideja	Plānotās projekta kopējās izmaksas, EUR
1	2	3
	17. Grīzupes ielas pārbūve posmā no Liepājas pilsētas robežas līdz Cukura ielas aplim	5 558 088,29
Rēzekne	18. Latgales ielas posms un Ludzas iela	2 500 000,00
	19. Rīgas iela un N.Rancāna ielas posms	3 100 000,00
	20. Stacijas ielas posms	2 700 000,00
	21. Brīvības ielas posms un Vijānu iela	1 200 000,00
	22. Maskavas iela	1 700 000,00
	23. Varoņu ielas posms	1 700 000,00
	24. Noliktavu iela	1 700 000,00
Valmiera	25. Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība - L. Laicena iela līdz zemes vienībai "Vecais dzelzceļš" pārbūve/izbūve, Cēsu ielas pārbūve no zemes vienības "Vecais dzelzceļš" līdz Kauguru ielai	2 280 000,00
	26. Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība - L.Paegles ielas (posmā no Brēžas ielas līdz Somu ielai) pārbūve/izbūve un Somu ielas izbūve	2 766 400,00
	27. Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība - Mūrmuižas ielas savienojums ar pilsētas apvedceļu	790 000,00
	28. Cempu ielas pārbūve apkārtnes degradēto teritoriju sakārtošanai uzņēmējdarbības attīstības nodrošināšanai	4 317 000,00
	29. Uzņēmējdarbības attīstību veicinošas satiksmes un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve un pārbūve pilsētas D un DA industriālās teritorijas attīstībai (Eksporta, Kauguru, Dzelzceļa, Rūpniecības iela)	5 235 489,00
	30. Teritorijas pilsētas DA revitalizācija – Valmieras industriālais un tehnoloģiju parks, 1.daļa - labais krasts infrastruktūra	5 000 000,00
Ventspils	31. Ventspils ostas pieejamības nodrošināšanai svarīgāko maģistrālo ielu posmu kapacitātes uzlabošana, iekļaujoties TEN-T pamattīklā	11607000,00
	32. Pievedceļi Ventspils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām - reģionālā autoceļa P108 atjaunošana posmā no Pāvila ielas līdz Inženieru ielai, posmā no Jēkaba ielas līdz Tērauda ielai, posmā no nekustamā īpašuma Kuldīgas ielā 203 līdz pilsētas administratīvajai robežai, Ventspilī	1195000,00
KOPĀ:		257 510 909,73

Vairāku pašvaldību iesniegtās projektu idejas ir viena lielāka projekta dažādas kārtas (Jelgavas projekti Nr.2.-4., Jēkabpils projekti Nr.7.-10.), vai vienas problēmas vairāki alternatīvi risinājuma varianti (Jūrmalas projekti Nr.11.-13.). Iesniegto projektu ideju detalizācijas pakāpe atšķiras, par vairākiem no 2.10.nodaļā identificētajiem kritērijiem dati nav pieejami vai informācija nav sniegta, kas neļauj veikt pilnvērtīgu ideju analīzi, izmantojot visus kritērijus.

Kopskaitā 6 projektos ir paredzētas investīcijas pilsētu šķērsojošos tranzīta ielas posmos, kas savieno TEN-T tīklā iekļautu valsts autoceļu, savukārt kopskaitā 11 projektos ir paredzētas investīcijas maģistrālo ielu vai tranzīta ielu posmos, kas nodrošina TEN-T infrastruktūras savienojumu ar reģionālas nozīmes autoceļu pilsētas teritorijā. Lielākā daļa šo projektu ideju paredz novērst infrastruktūras šaurās vietas.

Gandrīz puse no projektu idejām (kopskaitā 14) paredz investīcijas maģistrālā infrastruktūrā, kas nodrošina rūpniecības teritorijas, ostas vai citas transporta loģistikas teritorijas integrāciju TEN-T tīklā. Īstenojot šos projektus lielākoties tiktu uzlabota industriālo un transporta loģistikas teritoriju

pieejamība. SAM 6.1.4.2. ietvaros šīs projekta idejas ir atbalstāmas, ja projekta īstenošanas rezultātā tiek radīts alternatīvs kravas transporta maršruts.

Pašvaldību iesniegto projektu ideju analīze liecina, ka SAM 6.1.4.2. mērķiem visprecīzāk atbilst 11 projektu idejas (Nr. 1., 2., 7., 9., 15., 16., 17., 18., 25., 26., 31. un 32.), kuras īstenojot pastāv iespēja sasniegt aktivitātes vēlamos iznākumus – izveidot alternatīvus maršrutus TEN-T tīkla tranzīta un kravu transportam, nodalot kravas transporta kustību no sabiedriskā transporta kustības un nodrošinot kravas autotransporta alternatīvā maršruta pabeigšanu (skatīt 33.tabulu). Projektu ideju atbilstība izvirzītajiem kritērijiem apkopota 6.pielikumā.

33.tabula

SAM 6.1.4.2. mērķiem visprecīzāk atbilstošās pašvaldību iesniegtās projektu idejas

N.p.k.	Projekta idejas numurs	Projekta ideja	Pašvaldība	Projekta plānotās izmaksas, EUR
1	2	3	4	5
1	1	Smiltenes ielas divlīmeņu pārvada ar pievadiem būvniecība līdz Smilšu un Kauņu ielu krustojumam, Daugavpils	Daugavpils	26 800 000,00
2	2	Ziemeļu apvedceļa izbūve 1.kārta - Transporta pārvads pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā	Jelgava	30 000 000,00
3	7	Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Jauna tilta pār Daugavu būvniecība	Jēkabpils	22 000 000,00
4	9	Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam - Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā - Dolomīta ielas un Brīvības ielas posma rekonstrukcija	Jēkabpils	2 500 000,00
5	15	Apvedceļa Kauguri – Sloka izbūve: I kārta (pieslēgums A10/E22) un II kārta (pieslēgums Kolkas ielai)	Jūrmala	3 400 000,00
6	16	Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepāja	Liepāja	2 339 860,91
7	17	Grīzupes ielas pārbūve posmā no Liepājas pilsētas robežas līdz Cukura ielas aplim	Liepāja	5 558 088,29
8	18	Latgales ielas posms un Ludzas iela	Rēzekne	2 500 000,00
9	25	Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās magistālās attīstība - L. Laicena iela līdz zemes vienībai "Vecais dzelzceļš" pārbūve/izbūve, Cēsu ielas pārbūve no zemes vienības "Vecais dzelzceļš" līdz Kauguru ielai	Valmiera	2 280 000,00
10	26	Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās magistālās attīstība - L.Paegles ielas (posmā no Brēžas ielas līdz Somu ielai) pārbūve/izbūve un Somu ielas izbūve	Valmiera	2 766 400,00
11	31	Ventspils ostas pieejamības nodrošināšanai svarīgāko magistralo ielu posmu kapacitātes uzlabošana, iekļaujoties TEN-T pamattīklā ⁸⁹	Ventspils	11 607 000,00
12	32	Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām - Valsts 1.šķiras autoceļa P108 atjaunošana posmā no Pāvila ielas līdz	Ventspils	1 195 000,00

⁸⁹ Atbalstāmā aktivitāte ir Kurzemes ielas posmā no Embūtes ielas līdz pilsētas administratīvajai robežai atjaunošana.

N.p.k.	Projekta idejas numurs	Projekta ideja	Pašvaldība	Projekta plānotās izmaksas, EUR
		Inženieru ielai, posmā no Jēkaba ielas līdz Tērauda ielai, posmā no nekustamā īpašuma Kuldīgas ielā 203 līdz pilsētas administratīvajai robežai, Ventspilī		
KOPĀ:				107 206 488,29

Atbilstoši DPP projekta īstenošanas rezultātā ielās, kuras paredzēts atslogot, izbūvējot alternatīvus kravu transporta maršrūtus, nepieciešams panākt:

- 1) transporta plūsmas aizkavējuma samazinājumu;
- 2) vidējo kravas transporta satiksmes intensitātes samazinājumu.

Analīze par transporta plūsmas aizkavējuma samazinājumu un vidējo kravas transporta satiksmes intensitātes samazinājumu tiek veikta par projekta ideju vērtēšanas rezultātā identificētajiem desmit projektiem (33.tabulā norādītajiem projektiem), kuri visprecīzāk atbilst vēlamajiem iznākumiem.

Šo projektu īstenošanas rezultātā tiek izveidoti alternatīvi maršruti TEN-T tīkla tranzīta un kravu transportam, nodalot kravas transporta kustību no sabiedriskā transporta kustības un nodrošinot kravas autotransporta alternatīvā maršruta pabeigšanu, kā rezultātā ir identificējamas ielas, kuras tiek atslogotas.

Tā kā pašvaldības tikpat kā neapkopu informāciju par transporta satiksmes intensitāti pilsētas teritorijā, tad izvērtējums par projekta ietekmi uz vidējo kravas transporta satiksmes intensitātes samazinājumu tiek veikts, nosakot provizorisko ietekmi un tā būtiskumu.

Arī novērtējot transporta plūsmas aizkavējuma samazinājumu, tiek noteikta provizoriskā ietekme. Lai noteiktu prognozējamo ietekmi laika izteiksmē minūtēs, būtu nepieciešams veikt maršruta apsekošanu, identificējot tādus parametrus kā krustojumu skaits (galvenais ceļš, ar/bez luksoforu), neregulētu gājēju pāreju skaits, citi satiksmes ierobežojumi, atļautais ātrums maršrutā, ceļa stāvokļa raksturojums un citi parametri, kas ietekmē maršrutā pavadīto laiku.

Līdz ar to investīciju izvērtēšanai un iznākuma rezultātu noteikšanai katrai pilsētai būtu jāizstrādā integrēts mobilitātes plāns, kurš ietver transporta plūsmas modeli pa transporta veidiem un kategorijām, piemēram, ienākošais/izejošais kravas autotransports, tranzīta kravas autotransports, pasažieru pārvadājumi, vismaz pilsētu galveno ielu līmenī. Transporta plūsmas modelim ir jānodrošina tāda funkcionalitāte, ka ir iespējams modelēt satiksmes intensitātes plūsmu un ceļa parametrus situācijās ar/bez projekta realizāciju, tādējādi nodrošinot esošās situācijas fiksēšanu un prognozējot nākotnes situāciju. DPP noteiktos rādītājus projekta līmenim nav iespējams identificēt un noteikt citādāk. Vienlaikus norādām, ka pilsētu integrētie mobilitātes plāni, kuri ietvertu transporta plūsmu modeli, būtu izmantojami kā lēmumu pieņemšanas instruments visas veida investīciju transporta infrastruktūrā un transporta sistēmas uzlabojumu (tai skaitā sabiedriskā transporta sistēmas uzlabojumu) priekšizpētē, plānošanā un prioritizēšanā, tai skaitā DP ietvaros.

Tāpat pašvaldībām ir jānodrošina satiksmes datu (satiksmes intensitāte vismaz pa transporta veidiem un kategorijām, brauciena sākumpunkts un galamērķis vai maršruts, ielas posmā sasniegtais vidējais ātrums utml.) uzskaitē vismaz pilsētas galveno ielu līmenī.

Izvērtējums par projekta ietekmi uz vidējo kravas transporta satiksmes intensitātes samazinājumu ir apkopots 7.pielikumā pievienotajā tabulā.

Saskaņā ar DPP SAM 6.1.4.2. īstenošanai pieejams ES fondu finansējums ir 37,7 miljonu EUR apmērā (KP finansējuma intensitāte 85%). Valsts budžeta līdzfinansējuma intensitāte ir 10%, līdz ar to

pašvaldībām būs jānodrošina projekta līdzfinansējums tikai 5% apmērā. SAM 6.1.4.2. mērķiem visprecīzāk atbilstošo projektu ideju kopējais nepieciešamā finansējuma apjoms sasniedz 99,42 miljonus EUR. Izvērtējuma autori iesaka veikt finansējuma sadali prioritārā secībā, piešķirot finansējumu projektiem, kas atbilst atbilstības kritērijiem un saņēmuši visaugstāko kopvērtējumu papildinātības un gatavības kritērijos. Attiecīgi, ja nepieciešams, vienāda vērtējuma gadījumā pirmajā atlases kārtā prioritāri būtu finansējami projekti ar augstāku vērtējumu infrastruktūras papildinātības un projektu gatavības kritērijos.

Tomēr vienlaikus izvērtējuma autori uzskata, ka papildus var tikt ieviests finansēšanas kritērijs, prioritāti piešķirot projektiem, kuros pašvaldības attiecināmo izmaksu līdzfinansējums ir būtiski lielāks nekā minimāli noteiktais. Vienlaikus ar šo kritēriju būtu ieteicams piemērot kritēriju, kas ierobežo projekta attiecināmās izmaksas par vienu rezultāta vienības sasniegšanu, t.i. nosakot maksimālo atbalsta summu uz vienu kilometra vienību. Atbilstoši iznākuma rādītājiem izbūvēto, rekonstruēto vai modernizēto alternatīvo kravas ceļu, ielu un pārvadu kopējam garumam sasaistei ar TEN-T tīkla infrastruktūru jābūt 9,96 kilometri. Ņemot vērā pieejamo finansējumu, var tikt noteiktas maksimālā atbalsta summa uz vienu kilometra vienību ielas jaunbūves, pārbūves un atjaunošanas gadījumā, kā arī tilta jaunbūves, pārbūves un atjaunošanas gadījumā vai arī vienam projektam maksimāli pieejamais Kohēzijas fonda finansējums.

Izvērtējot identificēto projektu plānotās izmaksas un rezultātus, SAM 6.1.4.2. rezultāta un iznākuma rādītāji var tikt sasniegti.

Vienlaikus, ņemot vērā indentificētās infrastruktūras attīstības vajadzības un atbilstošos projektus, kā arī to īstenošanai nepieciešamo finansējumu, tālāk izvērtējama iespēja paredzēt papildu finansējumu SAM 6.1.4.2. īstenošanai, piemēram, pēc 2014.-2020.gada plānošanas perioda vidusposma pārskata.

2.12. Investīciju kartējums

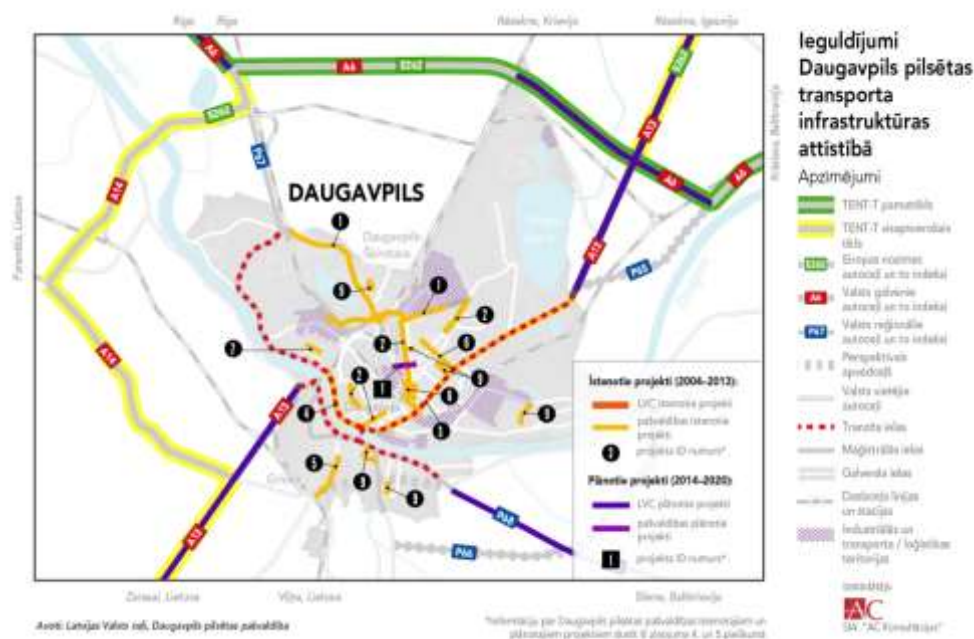
Investīciju kartējums parāda iepriekšējos plānošanas periodos no 2004.-2013.gadam veiktos pašvaldības ieguldījumus transporta infrastruktūras attīstībā un plānotos ieguldījumus transporta infrastruktūras attīstībā no 2014.-2020.gadam katrā no 8 lielajiem nacionālas nozīmes attīstības centriem, kā arī VAS "Latvijas Valsts ceļi" veiktos un plānotos ieguldījumus pilsētu šķērsojošo valsts galveno un reģionālo autoceļu, tai skaitā pilsētu apvedceļu sakārtošanā.

DAUGAVPILS

Saskaņā ar Daugavpils pilsētas pašvaldības sniegto informāciju Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā laika periodā no 2004.-2013.gadam ir investēti 75,6 miljoni eiro. Kopā ir realizēti deviņi projekti, kuru ietvaros atjaunoti/pārbūvēti gan tranzīta ielu, gan maģistrālo, gan galveno ielu posmi. Ir veikti arī ieguldījumi ielu apgaismojuma uzlabošanā. Transporta infrastruktūras uzlabošanas projekti ir īstenoti, piesaistot gan ES Kohēzijas fonda, gan Eiropas reģionālā attīstības fonda finansējumu.

Daugavpils pilsētas pašvaldības iesniegtā projekta ideja, kurā tiek plānots veikt Smilšu – Smiltenes ielu transporta mezgla būvniecību (skatīt 36.attēlā pašvaldības plānoto projekta ideju ar identifikācijas Nr.1), paredz nodrošināt nepārtrauktu kustību pāri dzelzceļam no Smiltenes ielas līdz Smilšu ielai, savienojot pilsētas centru ar mikrorajoniem. Saskaņā ar Daugavpils pilsētas pašvaldības sniegto informāciju projekta īstenošana nodrošinās alternatīvu maršrutu tranzīta satiksmei autoceļam A13, neiebraucot pilsētas centrā (tranzīta kravas ir plānots novirzīt pa Smilšu un Stacijas ielām, tālākā perspektīvā pa Valņu ielu un Daugavas ielu). Veicot Smiltenes ielas divlīmeņu krustojuma pārvada ar pievadiem būvniecību līdz Smilšu ielas un Kauņas ielas krustojumiem, tiktu nodrošināta sasaiste ar Piekraustes – Vidzemes transporta mezglu, sekmējot nepārtrauktu transporta plūsmu starp mikrorajoniem Jaunbūve – Ķīmija – Vecā Forštade un valsts galveno autoceļu A6 Rīgas virzienā un A 13 Krievijas robežas virzienā. Atbilstoši spēkā esošajam Daugavpils pilsētas teritorijas plānojumam Stacijas un Smilšu ielas ir perspektīvās maģistrālās pilsētas ielas. Izvērtējot esošo un iespējamo kravas transporta plūsmu, ir pamats uzskatīt, ka izbūvējamais transporta mezgls nodrošinās pilsētas satiksmes kopējās plūsmas atslogošanu.

Atbilstoši valsts autoceļu sakārtošanas programmai 2014.-2020.gadam ir plānoti ieguldījumi valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos, kas ir saistīti ar Daugavpils transporta infrastruktūru, veicot gan autoceļu pārbūvi, gan autoceļa seguma atjaunošanu un pastiprināšanu.



36.attēls. Ieguldījumi Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Daugavpils pilsētas pašvaldība.

36.attēlā “Ieguldījumi Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 34.tabulā.

34.tabula

Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
1	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils autotransporta mezgls (Vidzemes, Piekrastes, A.Pumpura, Višķu iela)	7,519 km
2	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils pilsētas satiksmes infrastruktūras rekonstrukcija II.kārta	Izbūvētā asfalta seguma platība 113061,15 m2
3	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Tranzītielas A13 rekonstrukcija Daugavpils pilsētas teritorijā	7,17 km
4	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavas ielas rekonstrukcija Daugavpils pilsētā	1,9 km
5	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils pilsētas Grīvas mikrorajona infrastruktūras attīstība	1,38 km

6	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils pilsētas industriālo zonu pieejamības veicināšana	2,217 km
7	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils Cietokšņa infrastruktūras - ielu kompleksais labiekārtojums un inženiertīklu renovācija	Izbūvētas brauktuves, ietves un velosceļi 3886,5 m2 platībā
9	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Daugavpils pilsētas satiksmes infrastruktūras rekonstrukcija	Izbūvētā asfalta seguma platība 59862,34 m2
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/atjaunojamo ielu posmu garums
1	Daugavpils pilsētas pašvaldība	Smiltenes ielas divlīmeņu pārvada ar pievadiem būvniecība līdz Smilšu un Kauņu ielu krustojumam, Daugavpilī	Tilta jaunbūve, rotācijas apla izbūve

JELGAVA

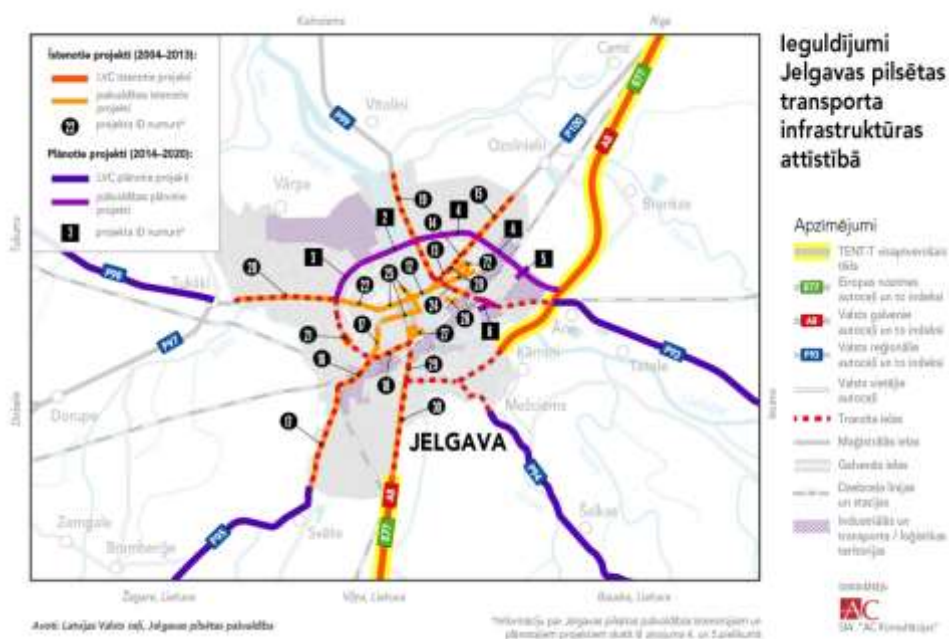
Periodā no 2004.-2013.gadam Jelgavas pilsētas pašvaldība ir veikusi būtiskus ieguldījumus transporta infrastruktūras uzlabošanā. Atbilstoši pašvaldības sniegtajai informācijai kopumā ir realizēti 20 projekti, ieguldot vairāk kā 70,5 miljonus eiro. No realizētajiem projektiem 11 projektos ir veikti ieguldījumi pilsētas teritorijā izvietotajās tranzīta ielās, astoņu projektu ietvaros ir atjaunotas/pārbūvētas pilsētas maģistrālās un galvenās ielas, vienā projektā ir veikta starpkvartālu ielu pārbūve. Projekti ir īstenoti galvenokārt piesaistot ES fondu un valsts investīciju programmas līdzekļus. Četri projekti (skatīt 37.attēlā projektus identifikācijas Nr.16, Nr.17, Nr.19 un Nr.23) ir īstenoti pilnībā par pašvaldības budžeta līdzekļiem, ieguldot vairāk kā 3 miljonus eiro.

Iepriekšējos plānošanas periodos ir veikti ieguldījumi valsts galvenajā autoceļā A8, veicot asfalta segas pārbūves darbus.

Pašvaldības ir iesniegusi piecas projekta idejas, kuras ir saistītas ar Ziemeļu apvedceļa izbūvi un industriālo teritoriju attīstīšanu. Ziemeļu apvedceļu ir paredzēts izbūvēt trīs kārtās, pirmajā kārtā paredzot izbūvēt pārvadu pār Lielupi un Driksnu (projekta idejas identifikācijas Nr.2), otrajā kārtā – Loka maģistrāles pārbūvi (projekta idejas identifikācijas Nr.4), trešajā kārtā – bijušās lidlauka teritorijas revitalizāciju un inženiertehniskās infrastruktūras un pievedceļu sakārtošanu un izveidi (projekta idejas identifikācijas Nr.3). Realizējot projekta visas trīs kārtas tiks nodrošināts pilnas pabeigtības apvedceļš, novēršot iztrūkstošo elementu un radot alternatīvu maršrutu kravas autotransportam pašreizējiem izveidotajiem tranzīta maršrutiem caur pilsētu. Pašvaldība ir norādījusi, ka sākotnēji projekta trešās kārtas darbus ir plānots veikt SAM 5.6.2. ietvaros.

Projekta idejas ar identifikācijas Nr.5 un Nr.6 ir saistītas ar infrastruktūras uzlabošanu rūpnieciskās apbūves teritorijās. Projektus ir plānots realizēt attiecīgi SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. ietvaros.

2014.-2020.gada plānošanas periodā VAS "Latvijas Valsts ceļi" plāno veikt ieguldījumu valsts reģionālo autoceļu P93, P94, P95 un P98 posmos, kuru turpinājums pilsētas teritorijā ir tranzīta ielas.



37.attēls. Ieguldījumi Jelgavas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jelgavas pilsētas pašvaldība.

35.attēlā “Ieguldījumi Jelgavas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 40.tabulā.

35.tabula

Jelgavas pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
12	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Driksas un Lielupes tiltu rekonstrukcija ar pieejām Jelgavas pilsētā	0,6 km
13	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Rīgas ielas rekonstrukcija Jelgavas pilsētā posmā no Cukura ielas līdz Skautu ielai	0,5 km
14	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Rīgas ielas rekonstrukcija Jelgavas pilsētā posmā no Institūta ielas līdz Loka maģistrālei	1,4 km
15	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Rīgas ielas rekonstrukcija Jelgavas pilsētā posmā no Loka maģistrāles līdz administratīvajai robežai Ozolnieki	1,92 km
16	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Tērvetes ielas rekonstrukcija Jelgavā, I kārtā	0,65 km

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
17	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Tērvetes ielas rekonstrukcija Jelgavā, II kārtā	4,58 km
18	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Rūpniecības ielas rekonstrukcija	1,3 km
19	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Kalnciema ceļa braucamās daļas seguma atjaunošana posmā no Vecā ceļa līdz Jelgavas pilsētas administratīvajai robežai	3,4 km
20	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Brīvības bulvāra rekonstrukcija	1,5 km
21	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Satiksmes drošības uzlabošana Rūpniecības – Atmodas ielas posmā, Jelgavā	2 krustojumu pārbūve
22	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Transporta infrastruktūras sakārtošana pilsētas centra un apkārtējo teritoriju sasniedzamības uzlabošanai	1,43 km
24	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Melioratīvās sistēmas rekonstrukcija cukura rūpniecības restrukturizācijas skartajās teritorijās Jelgavas pilsētā	0,968 km
25	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Ielu infrastruktūras attīstība un Driksas upes krastmalas sakārtošana	4,1 km
26	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Transporta infrastruktūras izbūve industriālo teritoriju attīstības nodrošināšanai Jelgavā	0,674 km
27	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Satiksmes termināla apkalpošanai nepieciešamās ielu infrastruktūras izbūve Jelgavā	1,9 km
28	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Dobeles šosejas rekonstrukcija Jelgavas pilsētā	3 km
29	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Lietuvas šosejas rekonstrukcija posmā no Miera ielas līdz Rūpniecības ielai	1,2 km
30	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Lietuvas šosejas posma, no Viskaļu ielas līdz pilsētas administratīvajai teritorijai, asfalta seguma atjaunošana	0,79 km
72	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Transporta un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve izglītības, veselības aprūpes un uzņēmējdarbības attīstības nodrošināšanai	1,6 km
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums

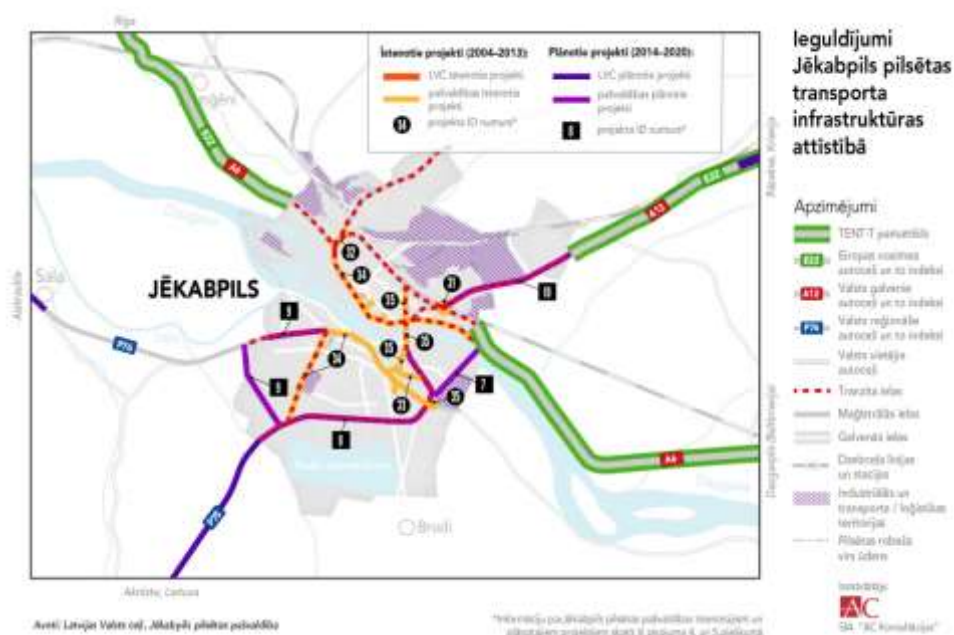
Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
2	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Transporta pārvads pār Lielupi un Driksas upi Jelgavā	0,5 km (tilts), 0,87 km (pievedceļi)
3	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Bijušās lidlauka teritorijas revitalizācija un inženiertehniskās infrastruktūras un pievedceļu sakārtošana un izveide	1,9 km
4	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Loka maģistrāles no pilsētas robežas līdz Kalnciema ceļam rekonstrukcija	4,73 km
5	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Rubeņu ceļa industriālās zonas sakārtošana	0,2 km
6	Jelgavas pilsētas pašvaldība	Tehniskās infrastruktūras attīstīšana Prohorova, Garozas un Neretas ielu industriālajā teritorijā loģistikas un ūdens transporta attīstībai	1 km

JĒKABPILS

Iepriekšējos plānošanas periodos investīcijas Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūrā sasniedza 25,4 miljonus eiro atbilstoši pašvaldības sniegtajai informācijai. Kopā realizēti 5 projekti, veicot ieguldījumus galvenokārt pilsētas tranzīta un maģistrālajās ielās.

Kā plānotā projekta ideja tiek izvirzīts Sēlijas pieslēgums TEN-T tīklam – Ziemeļu un Dienvidu tranzīta loku izveidošana Jēkabpils pilsētā, kuru plānot realizēt četrās kārtās. Visu projekta kārtu īstenošanas rezultātā tiktu izbūvēts jauns tilts pār Daugavu (0,42 kilometri) un izbūvēti/pārbūvēti/atjaunoti ceļi 13,823 kilometru garumā, prognozējot kopējās izmaksas 30 miljonu eiro apmērā. Plānotie ieguldījumi galvenokārt tiks veikti tranzīta ielās (skatīt 38.attēlu). Pašvaldība ir sniegusi informāciju, ka Dolomīta iela (investīcijas plānotas projekta ar identifikācijas Nr.9 ietvaros) un Bebru iela (investīcijas plānotas projekta ar identifikācijas Nr.7 ietvaros) ir perspektīvās pilsētas nozīmes maģistrālās ielas. Investīciju rezultātā kravas satiksme no Daugavas kreisā krasta tiktu novirzīta no dzīvojamās zonas pa alternatīvu kravas transporta maršrutu un nodrošinātu reģionālo autoceļu P75 un P76 sasaisti ar valsts galvenajiem autoceļiem A6 un A12, kas ir iekļauti TEN-T pamattīklā.

Ņemot vērā, ka Zilānu ielas tuvumā ir izvietotas industriālās teritorijas, ielas rekonstrukcija sniegtu arī būtisku ieguldījumu industriālo teritoriju attīstībā.



38.attēls. Ieguldījumi Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jēkabpils pilsētas pašvaldība.

38.attēlā “Ieguldījumi Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 36.tabulā.

36.tabula

Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
31	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	A12 un A6 autoceļu krustojuma Jēkabpilī uzlabošana	1 krustojuma pārbūve
32	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Rīgas, Madonas, Varoņu ielu rekonstrukcija Jēkabpils pilsētā	2 krustojumu pārbūve
33	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Ledus ielas izbūve Jēkabpilī	0.5 km
34	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Rīgas, Brīvības, R.Blaumaņa un Zaļās un tām pieguļošo ielu tīkla rekonstrukcija	9.96 km

35	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Kurzemes un Vienības ielu rekonstrukcija un Brīvības – Neretas ielu krustojuma rekonstrukcija	0.293 km (tilts), 1.324 km (ielu pārbūve), 4 krustojumu pārbūve
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/atjaunojamo ielu posmu garums
7	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Jauna tilta pār Daugavu būvniecība un pievedceļu izbūve un pārbūve	0,42 km (tilts), 3,516 km (pievedceļi)
8	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Neretas ielas rekonstrukcija	4,78 km
9	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Dolomīta ielas un Brīvības ielas posma rekonstrukcija	2,955 km
10	Jēkabpils pilsētas pašvaldība	Zilānu ielas rekonstrukcija	2,572 km

JŪRMALA

Iepriekšējā plānošanas periodā Jūrmalas pilsētas pašvaldība ir realizējusi divus projektus, no kuriem vienā ir veiktas investīcijas tranzīta ielā. Projekta ar identifikācijas Nr.36 ietvaros tika veikti atsevišķu tranzīta ielu posmu pārbūve, atjaunots Kolkas ielas brauktuves segums no Jaunkemeru apļa līdz Jūrmalas pilsētas administratīvajai robežai, izbūvēti gājēju – velosipēdistu celiņi. Tranzīta ielas posms, kurā veikti darbi, ir 6,2 kilometru garumā (skatīt 39.attēlu). Projekts tika līdzfinansēts no Eiropas reģionālā attīstības fonda.

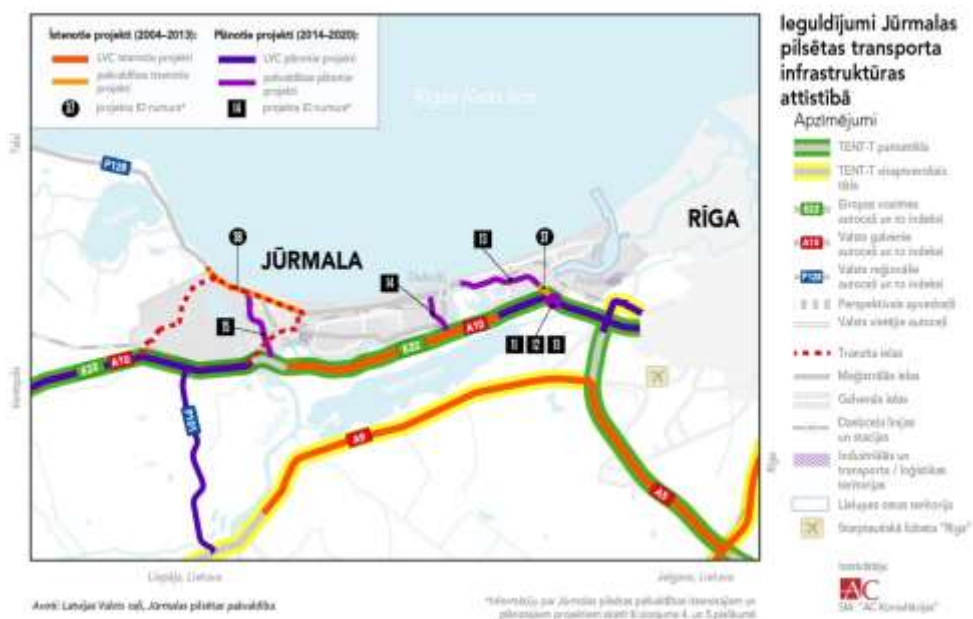
Lielupes tilta un pievedceļa pārbūvē pašvaldība ir ieguldījusi savus līdzekļus.

Jūrmalas pilsētas pašvaldība ir izvirzījusi trīs projekta ideju virzienus – Priedaines caurlaižu punkta pārbūve (projekti ar identifikācijas Nr.11, Nr.12 un Nr.13), jauna tilta pār Lielupi būvniecība (projekts ar identifikācijas Nr.14) un apvedceļa Kauguri – Sloka izbūve (projekts ar identifikācijas Nr.15).

Priedaines caurlaižu punkta pārbūvei Jūrmalas pilsētas pašvaldība ir norādījusi trīs dažāda veida izbūves/pārbūves risinājumus, kā prioritāru izvirzot labās nobrauktuves Ventspils virzienā pagarināšanu un maiņvirzienu joslu (3+1) ieviešanu Rīgas, Lienes un Jomas ielu posmā no tilta pār Lielupi līdz Ērgļu ielai. Minētais risinājums nodrošinātu kopējās satiksmes plūsmas uzlabošanu, īpaši vasaras sezonā, tomēr SAM 6.1.4.2. mērķi projektu aktivitāšu īstenošanas rezultātā netiktu sasniegti. Divlīmeņu pieslēguma valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta izbūves gadījumā tiktu nodrošināta savlaicīga kravas transporta plūsmas novirzīšana uz valsts galveno autoceļu A10.

Jauna tilta pār Lielupi būvniecība nodrošinātu alternatīvu savienojumu ar valsts galveno autoceļu A10, sekmējot arī iespējamo kravas automašīnu novirzīšanu no pilsētas centra. Tomēr projektam lielāka ietekme būtu uz kopējās vispārējās satiksmes plūsmas nevis kravas transporta satiksmes plūsmas uzlabošanu.

Kauguru apvedceļš veidotu savienojumu ar valsts galveno autoceļu A10 un valsts reģionālo autoceļu P128. Tas atvieglotu kopējās satiksmes plūsmu, kā arī ir paredzams, ka tas varētu tikt izmantots kā alternatīvs maršruts kravas satiksmei, taču būtiski būtu apzināt kravas transporta maršrutus pilsētas teritorijā. Papildus jāņem vērā, ka 2014.gadā kravas autotransporta īpatsvars valsts reģionālā autoceļa P128 posmā Ķemeri – V1472 bija tikai 7%.



39.attēls. Ieguldījumi Jūrmalas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Jūrmalas pilsētas pašvaldība.

39.attēlā “Ieguldījumi Jūrmalas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 37.tabulā.

37.tabula

Jūrmalas pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
36	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Tranzītielas P128 Talsu šoseja/Kolkas iela rekonstrukcija Jūrmalā	6,2 km
37	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Lielupes tilta un pievadceļa rekonstrukcija	
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums
11	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta	0,9 km
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums

12	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Priedaines caurlaižu punkta kapacitātes palielināšana (alternatīvā iespēja Nr.1 projektam "Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta")	
13	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Labās nobrauktuves Ventspils virzienā pagarināšana un maiņvirzienu joslu (3+1) ieviešana Rīgas, Lienes un Jomas ielu posmā no tilta pār Lielupi līdz Ērgļu ielai (alternatīvā iespēja Nr.2 un Nr.3 projektam "Divlīmeņu pieslēgums Valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga – Ventspils pie Priedaines caurlaižu punkta")	0,77 km, 8 luksoforu komplektu uzstādīšana
14	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Jauna tilta pār Lielupi būvniecība (1.kārta)	6,6 km
15	Jūrmalas pilsētas pašvaldība	Apvedceļa Kauguri – Sloka izbūve: I kārta (pieslēgums A10/E22) un II kārta (pieslēgums Kolkas ielai)	3,8 km

LIEPĀJA

Saskaņā ar pašvaldības sniegto informāciju ielu pārbūvju un atjaunošanas projektos ir ieguldīti vairāk kā 89,4 miljoni eiro, īstenojot 10 projektus. Ieguldījumi galvenokārt veikti tranzīta un maģistrālajās ielās.

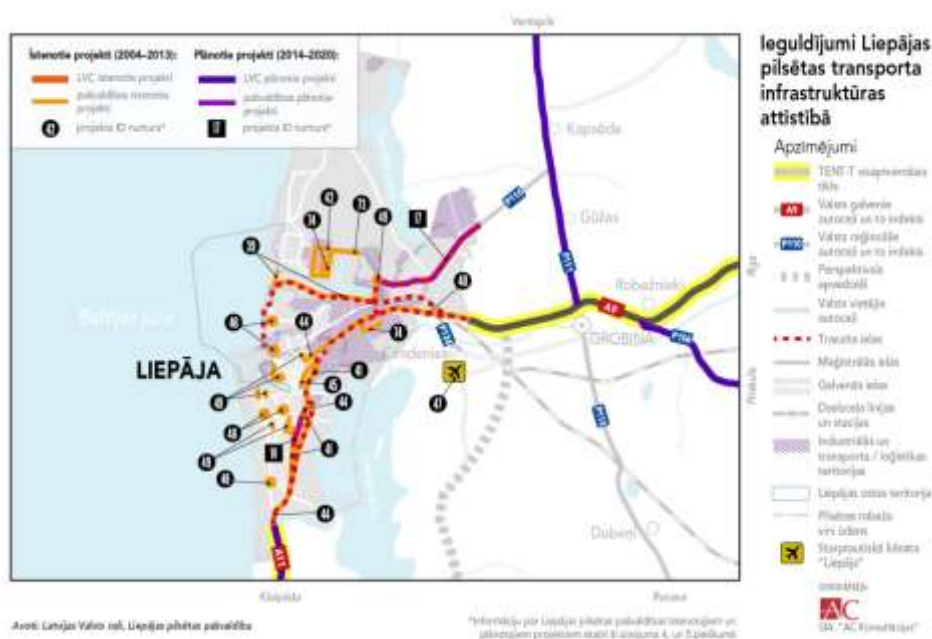
Iepriekšējos plānošanas periodos, Liepājas pilsētas pašvaldība ir veikusi investīcijas (vairāk nekā 22 miljonu eiro) arī pilsētas ielu apgaismojuma infrastruktūras sakārtošanā, īstenojot Liepājas pilsētas ielu apgaismojuma sistēmas modernizācijas projektu divās kārtās.

Liepājas pilsētas infrastruktūras attīstībā būtiskus ieguldījumus ir veikusi Liepājas speciālās ekonomikas zonas pārvalde un sabiedrība ar ierobežotu atbildību "AVIASABIEDRĪBA "Liepāja"", uzlabojot infrastruktūru, kas ir saistīta ar Liepājas ostu un Liepājas starptautisko lidostu.

Pašvaldība ir izvirzījusi divas projekta idejas, kuru ietvaros ir plānots veikt ieguldījumus tranzīta ielās. Īstenojot projektu "Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepājā", tiktu nodrošināts, ka tranzīta iela visā tās garumā ir pārbūvēta/atjaunota, tādā veidā novēršot "šauru vietu" (skatīt 40.attēlā projektu ar identifikācijas Nr.16).

Grīzupes ielai ir būtiska loma pilsētas transporta sistēmā, jo tā nodrošina sasaisti ar Liepājas ostas infrastruktūru un industriālajām teritorijām, kā arī valsts reģionālo autoceļu P110, kas ir virziens uz Ventspili/Ventspils ostu (skatīt 40.attēlā projektu ar identifikācijas Nr.17). Jāatzīmē, ka projekta ietveros pārbūvējamais ielas posms neskar pilsētas centru, taču tas ir būtisks satiksmes mezgls Liepājas - Ventspils savienojumam, nodrošina sasaisti ar Liepājas pilsētas ostas infrastruktūru no Ventspils puses, tai skaitā nodrošina pilsētas pierobežā esošā biznesa centra sasaisti ar ostas infrastruktūru.

Liepājas pilsēta ir paredzējusi veikt arī ieguldījumu multimodāla transporta koridora izbūvē (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai 2.kārta).



40.attēls. Ieguldījumi Liepājas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Liepājas pilsētas pašvaldība.

40.attēlā “Ieguldījumi Liepājas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 38.tabulā.

38.tabula

Liepājas pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
39	Liepājas speciālās ekonomikas zonas pārvalde	Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcija	2,7 km
40	Liepājas pilsētas pašvaldība	Brīvības ielas rekonstrukcija Liepājā	7,9 km
41	Liepājas pilsētas pašvaldība	Zirņu-Ganību ielas rekonstrukcija un Dienvidu pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)	9,9806 km
42	Liepājas pilsētas pašvaldība	Uzņēmējdarbības pamata infrastruktūras izveide Liepājā	8,952 km
44	Liepājas pilsētas pašvaldība	Tranzītielu posmu (Brīvības, Klaipēdas, Ganību) rekonstrukcija Liepājā	2,675 km
45	Liepājas pilsētas pašvaldība	Zemnieku ielas rekonstrukcija Liepājā	2,63 km

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
46	Liepājas pilsētas pašvaldība	Transporta sistēmas organizācijas un satiksmes drošības uzlabošana	Luksoforu izbūve
47	SIA "AVIASABIEDRĪBA "Liepāja""	Liepājas starptautiskās lidostas attīstība	Lidostas skrejceļa un manevrēšanas ceļa nostiprināšana
49	Liepājas pilsētas pašvaldība	Liepājas pilsētas ielu apgaismojuma sistēmas modernizācija un ielu rekonstrukcija	5,5 km
73	Liepājas pilsētas pašvaldība	Seku likvidācija Liepājas CUKURA rūpniecības restrukturizācijas rezultātā skartajās teritorijās I, II, III	0,67 km
74	Liepājas pilsētas pašvaldība	Uzņēmējdarbības teritorijas un tām nepieciešamās publiskās infrastruktūras attīstība, Liepājā	3,905 km
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums
16	Liepājas pilsētas pašvaldība	Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepājā	1 km
17	Liepājas pilsētas pašvaldība	Grīzupes ielas pārbūve posmā no Liepājas pilsētas robežas līdz Cukura ielas aplim	3,545 km

Papildus 38.tabulā norādītajiem projektiem Liepājas pilsētas pašvaldība ierosina iekļaut plānoto projektu sarakstā projekta ideju "Multimodāla transporta koridora izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai, 2.kārta)". Ņemot vērā, ka projekta ideja tika iesniegta novēloti - sākotnējā novērtējuma ziņojuma komentēšanas procesa laikā, tad projekta ideja nav detalizēta vērtēta.

RĒZEKNE

Periodā no 2004.-2013.gadam Rēzeknes pilsētas pašvaldība ir īstenojusi deviņus projektus, investējot vairāk kā 22,9 miljonus eiro transporta infrastruktūras attīstībā. Ieguldījumi ir veikti galvenokārt pilsētas tranzīta ielās. Pilnībā pārbūvēta ir pilsētas centrālā iela – Atbrīvošanas aleja, kas vienlaicīgi ir arī tranzīta iela. Dīvos projektos ir veikti ieguldījumi maģistrālajās un galvenajās ielās, nodrošinot sasaisti ar industriālajām teritorijām.

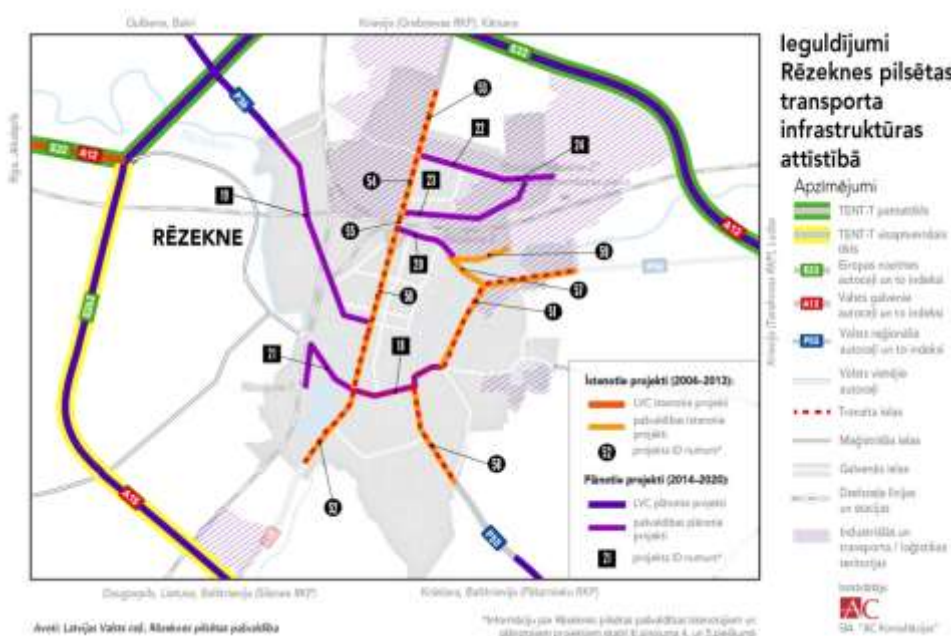
No Rēzeknes pilsētas pašvaldības sniegtajām projektu idejām vienā projektā ir plānots veikt ieguldījumus tranzīta ielas posmā, sešos projektos – maģistrālajās ielās.

Projekta "Latgales ielas posms un Ludzas iela" (41.attēlā projekts ar identifikācijas Nr.18) īstenošana nodrošinātu pilnas pabeigtības tranzīta maršrutu, kas savieno valsts galveno autoceļu A13 un A12.

Trīs projekti (41.attēlā projekti ar identifikācijas Nr.22, Nr.23 un Nr.24) ir saistīti ar tranzīta ielas (Atbrīvošanas aleja) savienojamību ar Rēzeknes pilsētas Ziemeļu rajona ražošanas teritorijām, kā rezultātā plānoti ieguldījumi pilsētas maģistrālajās ielās.

Realizējot projektu "Rīgas iela un N.Rancāna ielas posms" (41.attēlā identifikācijas Nr.19), tiks nodrošināts maģistrālās ielas posma savienojums ar reģionālo valsts nozīmes autoceļu P36 un TEN-T infrastruktūrā esošo valsts galveno autoceļu A12, taču projekta īstenošanas rezultātā varētu netikt sasniegts rezultāts, kas paredz nodalīt sabiedriskā transporta plūsmu no kravu autotransporta kustības un/vai novirzīt kravas autotransportu no pilsētas centra. Pastāv gan iespēja, ka projekta rezultātā varētu tikt uzlabota maģistrālās ielas caurlaidspēja un transporta plūsmas vidējais ātrums.

Pašvaldība saredz arī nepieciešamību veikt ieguldījumus Viļakas un Komunālās ielas pārbūvē, kur atbilstoši Rēzeknes pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai 2013-2030 Viļakas iela ir minēta kā viena no pilsētas galvenajām ielām, savukārt Komunālā iela ir iezīmēta kā būtiski pārbūvējamā iela.



41.attēls. Ieguldījumi Rēzeknes pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Rēzeknes pilsētas pašvaldība.

41.attēlā "Ieguldījumi Rēzeknes pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā" atspoguļotie projekti norādīti 39.tabulā.

39.tabula

Rēzeknes pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
51	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Zilupes ielas rekonstrukcija, Rēzeknē	2,63 km
52	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Atbrīvošanas alejas posmā no Latgales ielas līdz pilsētas robežai rekonstrukcija, Rēzeknē	1,092 km
53	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Atbrīvošanas alejas posma no Maskavas ielas līdz pilsētas robežai rekonstrukcija, Rēzeknē	0,782 km

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
54	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Atbrīvošanas alejas posma no Kosmonautu ielas līdz Maskavas ielai rekonstrukcija Rēzeknē, nodrošinot Rēzeknes pilsētas industriālo teritoriju pieejamību uzņēmējdarbības attīstībai	1,53 km
55	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Atbrīvošanas alejas un satiksmes pārvadu rekonstrukcija, nodrošinot Rēzeknes kā Austrumlatvijas kultūras un izglītības centra pieejamību (I kārtā)	0,273 km
56	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Atbrīvošanas alejas un satiksmes pārvadu rekonstrukcija, nodrošinot Rēzeknes kā Austrumlatvijas kultūras un izglītības centra pieejamību (II kārtā)	2,888 km
57	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Piekļuves nodrošināšana Rēzeknes pilsētas jaunajiem mikrorajoniem – Stacijas ielas rekonstrukcija ar savienozošo posmu izbūvi un satiksmes pārvada būvniecību	0,74 km
58	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Krišjana Barona iela	2,1 km
59	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Jupatovkas iela	1,5 km
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo / atjaunojamo ielu posmu garums
18	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Latgales ielas posms un Ludzas iela	1,291 km
19	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Rīgas iela un N.Rancāna ielas posms	2,397 km
20	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Stacijas ielas posms	2,18 km
21	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Brīvības ielas posms un Viļānu iela	0,971 km
22	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Maskavas iela	1,3 km
23	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Varoņu ielas posms	1,3 km
24	Rēzeknes pilsētas pašvaldība	Noliktavu iela	1,3 km

VALMIERA

Saskaņā ar Valmieras pilsētas pašvaldības sniegto informāciju iepriekšējos plānošanas periodos ir īstenoti septiņi projekti, kuru ietvaros ir veikti ielu pārbūves un atjaunošanas darbi. Projektu kopējās

investīcijas pārsniedz 17 miljonus eiro. Ieguldījumi galvenokārt ir veikti pilsētas tranzīta un maģistrālajās ielās.

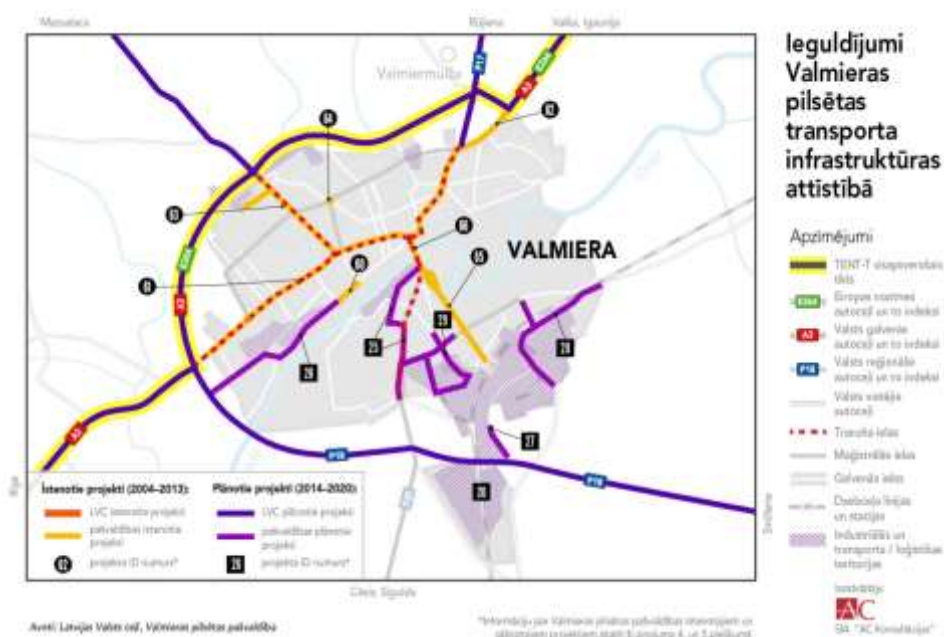
Valmieras pilsētas pašvaldības sniegtās projektu idejas nodrošina pilsētas transporta infrastruktūras sasaisti ar pilsētas industriālajām un transporta/logistikas teritorijām. Trīs projektu idejas (42.attēlā projekti ar identifikācijas Nr.28, Nr.29 un Nr.30) sākotnēji plānots īstenot SAM 3.3.1. vai SAM 5.6.2. ietvaros.

Ieguldījumi galvenokārt ir plānoti pilsētas galvenajās ielās.

Projekta "Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība - Mūrmuižas ielas savienojums ar pilsētas apvedceļu" (42.attēlā projekts ar identifikācijas Nr.27) jaunizbūvētais Mūrmuižas ielas posms pieslēgsies pilsētas apvedceļam, kas savukārt ir sasaistīts ar TEN-T visaptverošo tīklu. Faktiski jaunizbūvējamā Mūrmuižas iela posma alternatīvu nodrošina Cempu iela un esošie Mūrmuižas ielas posmi. Pašvaldība ir norādījusi uz to, ka izbūvētais Mūrmuižas ielas pagarinājums nodrošinās kravas transporta vidējo maršruta samazinājumu par 1,5 km.

Realizējot projektu "Valmieras pilsētas Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība - L.Paegles ielas (posmā no Brēžas ielas līdz Somu ielai) pārbūve/izbūve un Somu ielas izbūve" (42.attēlā projekts ar identifikācijas Nr.26) tiktu nodrošināts alternatīvs maršruts kravas transporta satiksmei, kā rezultātā kravu satiksmes plūsma tiktu novirzīta no dzīvojamām zonām un tiktu nodrošināta sasaiste ar Valmieras apvedceļu, tai skaitā ar TEN-T infrastruktūru.

Projekta ar identifikācijas Nr.25 (skatīt 42.attēlu) nodrošinātu alternatīva kravas transporta maršruta izveidošanu, kā rezultātā kravu transporta plūsma tiktu nodalīta no sabiedriskā transporta plūsmas.



42.attēls. Ieguldījumi Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Valmieras pilsētas pašvaldība.

42.attēlā "Ieguldījumi Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā" atspoguļotie projekti norādīti 40.tabulā.

40.tabula

Valmieras pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

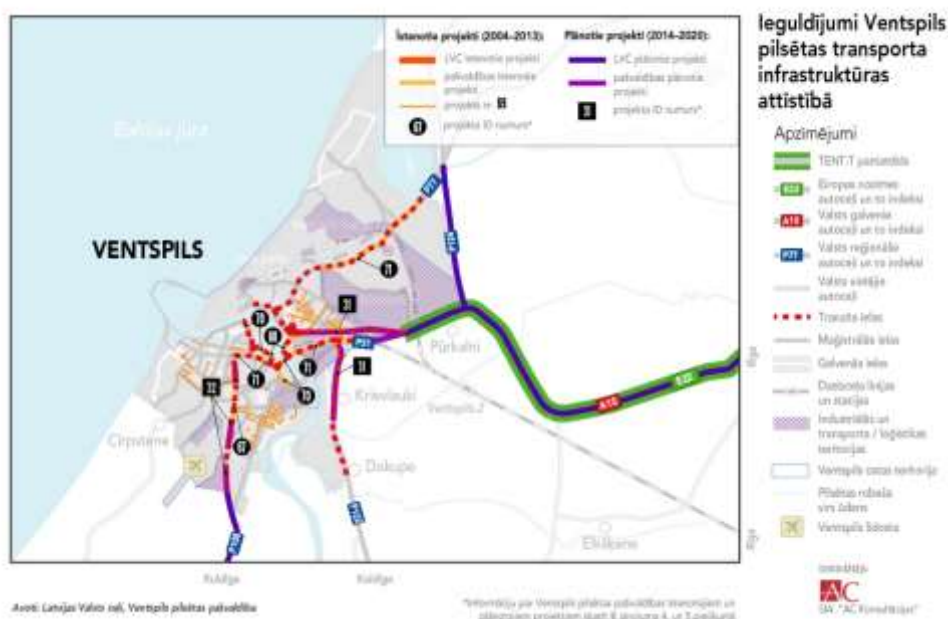
Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
60	Valmieras pilsētas pašvaldība	Leona Paegles ielas rekonstrukcija - 2.kārta	Ielu seguma atjaunošana 2959 m ² platībā
61	Valmieras pilsētas pašvaldība	Rīgas ielas Valmierā rekonstrukcija	3,72 km
62	Valmieras pilsētas pašvaldība	Valkas un Tērbatas ielu Valmierā rekonstrukcija	1,2 km
63	Valmieras pilsētas pašvaldība	Matīšu šosejas (tajā skaitā piebraucamā ceļa Biznesa un inovāciju inkubatoram Purva ielā 12) Valmierā rekonstrukcija	1,96 km
64	Valmieras pilsētas pašvaldība	Satiksmes drošības uzlabojumi Beātes, Limbažu, Rubenes, Matīšu, Mālu ielu krustojumā Valmieras pilsētā	Ielu seguma atjaunošana 4040 m ² platībā
65	Valmieras pilsētas pašvaldība	Stacijas ielas, Cēsu ielas (posmā no Gaujas tilta līdz Stacijas ielai un Mazās Stacijas ielas Valmierā rekonstrukcija	2,571 km
66	Valmieras pilsētas pašvaldība	Tilta pār Gauju Cēsu ielā, Valmierā rekonstrukcija	0,09071 km (tilts), 0,10999 km (pievedceļi)
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums
25	Valmieras pilsētas pašvaldība	L. Laicena iela līdz zemes vienībai "Vecais dzelzceļš"pārbūve/izbūve , Cēsu ielas pārbūve no zemes vienības "Vecais dzelzceļš" līdz Kauguru ielai	1,629 km
26	Valmieras pilsētas pašvaldība	L.Paegles ielas (posmā no Brēžas ielas līdz Somu ielai) pārbūve/izbūve un Somu ielas izbūve	1,976 km
27	Valmieras pilsētas pašvaldība	Mūrmuižas ielas savienojums ar pilsētas apvedceļu	0,563 km
28	Valmieras pilsētas pašvaldība	Cempu ielas pārbūve apkārtnes degradēto teritoriju sakārtošanai uzņēmējdarbības attīstības nodrošināšanai	1,54 km
29	Valmieras pilsētas pašvaldība	Uzņēmējdarbības attīstību veicinošas satiksmes un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve un pārbūve pilsētas D un DA industriālās teritorijas attīstībai (Eksporta, Kauguru, Dzelzceļa, Rūpniecības iela)	
30	Valmieras pilsētas pašvaldība	Teritorijas pilsētas DA revitalizācija – Valmieras industriālais un tehnoloģiju parks, 1.daļa - labais krasts infrastruktūra	

Ventspils pilsētas pašvaldība ir veikusi būtiskus ieguldījumus pilsētas ielu tīkla sakārtošanā – saskaņā ar pašvaldības sniegto informāciju ir investēti vairāk kā 93,8 miljoni eiro 64,509 kilometros, tai skaitā jauna tilta būvniecībā un tilta pār Ventas upi rekonstrukcijā. Ieguldījumi ir veikti gan tranzīta, gan maģistrālajās, gan galvenajās ielās (skatīt 43.attēlu).

Ventspils pilsētas pašvaldība ir norādījusi uz divām projekta idejām, kas paredz veikt ieguldījumus tranzīta ielu atjaunošanā – norādītajos ielu posmos ir novērojams vispārējs ielu seguma nolietojums.

Projekts ar identifikācijas Nr.32 (skatīt 43.attēlu) nodrošinātu pilnas pabeigtības tranzīta maršrutu, kas savieno valsts reģionālo autoceļu P108 ar industriālajām un loģistikas teritorijām, tai skaitā Ventspils ostas teritorijām, kā arī kravas transporta maršruta, kas savienots ar TEN-T pamattīkla infrastruktūru (valsts galvenais autoceļš A10), pilnu pabeigtību. Projekta ietvaros tiktu novērstā tranzīta maršruta “šaurā vieta”.

Vērtējot projekta ar identifikācijas Nr.31 atbilstību SAM 6.1.4.2. mērķim, tikai Kurzemes ielas posma atjaunošana nodrošinātu pilnas pabeigtības tranzīta maršrutu un TEN-T infrastruktūras sasaisti ar industriālajām teritorijām. Robežu ielas pārbūves posmā no Mičurina ielas līdz Packules upei gadījumā netiek radīts alternatīvs kravas transporta maršruts. Līdz ar to projekta atbilstība ir vērtējama kā daļēja. Faktiski SAM 6.1.4.2. ietvaros būtu iesniedzams projekts, kura ietvaros ir plānots veikt Kurzemes ielas posmā no Embūtes ielas līdz pilsētas administratīvajai robežai atjaunošanu.



43.attēls. Ieguldījumi Ventspils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā. Avots: VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Ventspils pilsētas pašvaldība.

43.attēlā “Ieguldījumi Ventspils pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā” atspoguļotie projekti norādīti 41.tabulā.

41.tabula

Ventspils pilsētas transporta infrastruktūras ieguldījumu kartē iekļauto projektu saraksts

Realizētie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvēto/pārbūvēto/ atjaunoto ielu posmu garums, izbūvētās/pārbūvētās/atjaunotās vienības
67	Ventspils pilsētas pašvaldība	Valsts 1.šķiras autoceļa P108-Zvaigžņu ielas posma rekonstrukcija, Ventspilī	2,539 km
68	Ventspils pilsētas pašvaldība	Eiropas starptautiskās maģistrāles (E22) un valsts galvenā autoceļa (A10) ielu posmu rekonstrukcija Ventspilī	5,55 km
69	Ventspils pilsētas pašvaldība	Ielu infrastruktūras attīstība Ventspilī, II kārtā	2,5 km (ielu izbūve), 19,9 km (ielu pārbūve), 4,3 ha (publiskās infrastruktūras objekti)
70	Ventspils pilsētas pašvaldība	Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	4,389 km (ielu atjaunošana un pārbūve), 0,685 km (tilta izbūve, pievedceļi), 0,28 km (tilta pārbūve)
71	Ventspils pilsētas pašvaldība	Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām	28,666 km (ielu izbūve un pārbūve), 146 960 m ² (stāvlaukumu izbūve, sakārtotas degradētās teritorijas)
Plānotie projekti			
Projekta ID Nr.	Projekta īstenotājs	Projekta nosaukums	Projekta ietvaros izbūvējamo/pārbūvējamo/ atjaunojamo ielu posmu garums
31	Ventspils pilsētas pašvaldība	Ventspils ostas pieejamības nodrošināšanai svarīgāko maģistrālo ielu posmu kapacitātes uzlabošana, iekļaujoties TEN-T pamattīklā	6,12 km
32	Ventspils pilsētas pašvaldība	Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām	2,74 km

2.13. Valsts atbalsta programmas iespējamā negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

Specifiskā atbalsta mērķa 6.1.4.2 pasākuma ietvaros nav plānots sniegt valsts atbalstu komersantiem un saimnieciskās darbības veicējiem.

2.14. Nepieciešamie dati ietekmes izvērtēšanai un uzraudzības nodrošināšanai

Sākotnējā ietekmes novērtējuma gaitā tika konstatēts, ka, veicot ieguldījumus pilsētu satiksmes infrastruktūrā, dati par satiksmes intensitāti atjaunotajos maģistrālo ielu posmos tiek vākti neregulāri un nekonsekventi. Lai varētu veikt investīciju ietekmes izvērtējumus nepieciešams pirms investīciju uzsākšanas, to gaitā un 5 gadus pēc to noslēguma sistemātiski uzkrāt datus par gada diennakts vidējo kopējo autotransporta intensitāti un kravas autotransporta intensitāti visās pilsētas maģistrālajās ielās.

Lai varētu novērtēt pilsētu maģistrālo ielu nozīmīgumu un saranžēt tās pēc satiksmes intensitātes, nepieciešams veikt arī regulārus kravu plūsmu virzienu apsekojumus, lai noskaidrotu ienākošo un izejošo kravu plūsmu virzienus pilsētās un to tuvākajā apkaimē (piemēram, ik pēc 5 gadiem).

Veids, kas nodrošinātu esošās transporta infrastruktūras situācijas fiksēšanu un ļautu prognozēt nākotnes situāciju, ir izstrādāt pilsētu integrētos mobilitātes plānus, kurā tiek ietverts arī transporta plūsmas modelis pa transporta veidiem un kategorijām vismaz pilsētu galveno ielu līmenī. Tāpat pašvaldībām ir jānodrošina satiksmes datu (satiksmes intensitāte vismaz pa transporta veidiem un kategorijām, brauciena sākumpunkts un galamērķis vai maršruts, ielas posmā sasniegtais vidējais ātrums utml.) uzskaitē.

Vienlaicīgi secināms, ka pašvaldībām pieejamā informācija, kas būtu nepieciešama kartogrāfiskā materiāla sagatavošanai, ir nepietiekamā detalizācijas pakāpē. Vektordatu pieejamība atšķiras katrā pašvaldībā. Līdz ar to svarīgi būtu izstrādāt vienotus nosacījumus un principus vektordatu sagatavošanai un uzkrāšanai, kas nodrošinātu kartogrāfiskā materiāla sagatavošanu vienlīdz precīzi visām pašvaldībām.

Pielikumi

1.pielikums

Nepieciešamie vektordatu slāņi un tajos iekļaujamā atribūtinformācija (SHP formātā, LKS-92 koordinātu sistēmā)

Slāņa Nr.	Vektordatu slāņa nosaukums	Apraksts	Atribūta tips	Objektam piesaistītā informācija	Piezīmes
1	2	3	4	5	6
01	Pilsētas robeža	Pilsētas administratīvās teritorijas robeža	poligons	ATVK kods ATVK nosaukums platība ha	„Administratīvo teritoriju un teritoriālo vienību klasifikatora” (ATVK) kods. „Administratīvo teritoriju un teritoriālo vienību klasifikatora” (ATVK) nosaukums.
02	Ielu tīkls	Pilsētas ielas un ceļi	līnija	ielu un ceļu kategorija	Ielu un ceļu kategorija pēc Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 2.pielikuma
03	Maģistrālās un tranzīta ielas	Pilsētas maģistrālās ielas un tranzīta ielas	līnija	ielas nosaukums ielu un ceļu kategorija garums km	Papildus lūdzam sniegt maģistrālo ielu un tranzīta ielu klasifikācijas pamatojumu un izvirzītos kritērijus maģistrālās ielas un tranzīta ielas statusa piešķiršanai
04	Perspektīvās maģistrālās un tranzīta ielas		līnija	ielas nosaukums garums km	Lūdzam norādīt pamatojumu maģistrālās ielas vai tranzīta ielas izbūvei un atbilstību teritorijas plānojumam
05	Rekonstruētās vai izbūvētās ielas	Īstenoto projektu ietvaros rekonstruētās/ pārbūvētās un no jauna izbūvētās ielas, ielu un ceļu posmi	līnija	projekta nosaukums projekta ID ielas nosaukums garums km gads	projekta identifikācijas numurs/ līguma numurs objekta nodošanas

Slāņa Nr.	Vekordatu slāņa nosaukums	Apraksts	Atribūta tips	Objektam piesaistītā informācija	Piezīmes
					ekspluatācijā gads
06	TEN-T tīkla elementi	TEN-T infrastruktūra pilsētā	poligons, līnija, punkts - atkarībā no konkrētā objekta	objekta nosaukums	Lūdzam sniegt informāciju par TEN-T infrastruktūru pilsētā, ja tāda ir definēta, norādot informāciju par ostām, ostu termināļiem, lidostām, kravas un/vai pasažieru dzelzceļa stacijām, dzelzceļu, autoceļiem
07	Sabiedriskais transports	Sabiedriskā transporta maršruti un pieturvietas	līnija punkts	pieturvietas maršruta nosaukums	
08	Industriālie un loģistikas uzņēmumi	Nozīmīgākie transporta, loģistikas un rūpniecības uzņēmumi	poligons	objekta adreses punkta identifikators objekta nosaukums objekta adrese platība ha darbības veids pēc NACE2 apgrozījums, EUR/gadā kravu apjoms, t/gadā	Lūdzam norādīt gan esošās, gan perspektīvās industriālo un loģistikas parku teritorijas Lūdzam norādīt ienākošos un izejošos kravu apjomus.
09	Transporta infrastruktūras teritorijas		poligons, pildījums - RGB 225 225 225	kods - TR platība ha	Funkcionālā zona saskaņā ar spēkā esošo teritorijas plānojumu.
10	Rūpnieciskās apbūves teritorijas		poligons, pildījums - RGB 195 155 215	kods - R platība ha	Kods - funkcionālās zonas teksta apzīmējums, piemēram, R- neindeksētām zonām, R1 - indeksētām zonām
11	Tehniskās apbūves teritorijas		poligons, pildījums - RGB 200 200 200	kods - TA platība ha	

Ielu un ceļu kategorijas⁹⁰

Nr. p.k.	Teritorija	Kategoriju grupa	Ceļa (ielas) kategorija	Ceļa (ielas) nozīme un funkcija
1.	Lauku teritorijas	A	AI	Galvenais autoceļš satiksmei ar ārvalstīm un valsts galvaspilsētu
			AII	Starpreģionālais autoceļš satiksmei vairāku reģionu teritorijās starp galvenajiem autoceļiem, savieno galvenos centrus ar vidējiem centriem
			AIII	Reģionālais autoceļš satiksmei starp vidējiem centriem, savieno vidējos centrus ar mazajiem centriem
			AIV	Lauku ceļš, savieno mazos centrus, teritorijas
			AV	Lauku ceļš vietējai satiksmei lauku apvidos, savieno teritorijas ar augstākas kategorijas ceļiem
			AVI	Lauku ceļš lauku un mežu apsaimniekošanai, piebraukšanai ražošanas objektiem, zemnieku vai individuālajām saimniecībām, iestādēm un mājām
2.	Pilsētu un ciemu teritorijas	B	BI	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) galveno autoceļu tranzītsatiksmei un apdzīvotās vietas galvenā centra savienošanai ar citiem centriem
			BII	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmei un iekšējo centru savienošanai
			BIII	Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) iekšējo vidējo un mazo centru savienošanai
			BIV	Neapbūvēts pievienošanas ceļš (iela)
		C	CIII	Iekšējos vidējos centrus savienojošā iela
			CIV	Iekšējos mazos centrus savienojošā iela
		D	DIV	Savienojošā piekļūšanas iela
			DV	Piekļūšanas iela
		E	EV	Piekļūšanas un uzturēšanās iela
			EVI	Uzturēšanās iela (ceļš)

⁹⁰ Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.240 "Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 2.pielikums

Pilsētu tranzīta ielas valsts galveno autoceļu maršrutos⁹¹

N.p.k.	Autoceļa maršruta indekss un nosaukums	Pašvaldība	Autoceļa maršruta posms pilsētā (km)	Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posma adrese		Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posmi pilsētas teritorijā
				no	līdz	
1	2	3	4	5	6	7
1.	A13: Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi)	Daugavpils	10,1	134,7	144,8	18.Novembra iela, Daugavas iela, Vienības tilts, Lielā iela
2.	A8: Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Jelgava	6,3	43,1	49,4	Aizsargu iela, Miera iela, Lietuvas šoseja
3.	A6: Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Patarnieki)	Jēkabpils	5,5	144	149,5	Rīgas iela, Madonas iela, Varoņu iela, Ventas iela, Daugavpils iela, Rīgas iela
4.	A12: Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)	Jēkabpils	3,9	0	3,9	Rīgas iela, Zilānu iela
5.	A10: Rīga–Ventspils	Jūrmala	0,8	19,3	20,1	Jūrmalas apvedceļš
6.	A9: Rīga (Skulte)–Liepāja	Liepāja	7,6	191,7	199,3	Brīvības iela, Pulvera iela, Oskara Kalpaka iela, Brīvostas iela
7.	A11: Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava)	Liepāja	10,4	0	10,4	Brīvības iela (Zemnieku iela), Parka iela, Jaunais tilts, Ganību iela (Zirņu iela), Klaipēdas iela
8.	A13: Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi)	Rēzekne	5,5	47,7	53,2	Atbrīvošanas aleja
9.	A10: Rīga–Ventspils	Ventspils	7	183,1	190,1	Kurzemes iela, Embūtes iela, Dzintaru iela, Ventas tilts, Lielais prospekts, Sarkanmuižas dambis, Brīvības iela, Kuldīgas iela, Prāmju iela

⁹¹ Pēc Ministru kabineta 2009.gada 29.septembra noteikumu Nr.1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem" 1.pielikuma.

Pilsētu tranzīta ielas valsts reģionālo autoceļu maršrutos⁹²

N.p.k.	Autoceļa maršruta indekss un nosaukums	Pašvaldība	Autoceļa maršruta posms pilsētā (km)	Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posma adrese		Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posmi pilsētas teritorijā
				no	līdz	
1	2	3	4	5	6	7
1.	P67: Daugavpils–Tilti	Daugavpils	8,1	0	8,1	Daugavas iela, Rīgas–Daugavpils šoseja
2.	P68: Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene)	Daugavpils	2,8	0	3,3	Sakrītošais posms ar A13, Sēlijas iela, Silenes iela
3.	P93: Jelgava–Iecava	Jelgava	3,3	0	3,3	Garozas iela
4.	P94: Jelgava–Stalģene–Code	Jelgava	1,3	0	1,3	Miera iela
5.	P95: Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare)	Jelgava	5,7	0	5,7	Tērvetes iela
6.	P97: Jelgava–Dobele–Annenieki	Jelgava	8,1	0	8,1	Lietuvas šoseja, Stacijas iela, Rūpniecības iela, Atmosdas iela, Dobeles šoseja
7.	P99: Jelgava–Kalnciems	Jelgava	3,7	0	3,7	Kalnciema ceļš
8.	P100: Jelgava–Dalbe	Jelgava	3,7	0	3,7	Rīgas iela
9.	P75: Jēkabpils–Lietuvas robeža (Nereta)	Jēkabpils	6	0	6	Kurzemes iela, Tilts, Neretas iela
10.	P76: Aizkraukle–Jēkabpils	Jēkabpils	2,9	43,1	46	Brīvības iela, Blaumaņa iela, Zajā iela
11.	P128: Sloka–Talsi	Jūrmala	6,2	0	6,2	Talsu šoseja, Kolkas iela
12.	P110: Liepāja–Tāši	Liepāja	4,7	0	4,7	Cukura iela, Grīzupes iela
13.	P36: Rēzekne–Gulbene	Rēzekne	3	0	4	Sakrītošais posms ar A13, N.Rancāna iela, Rīgas iela
14.	P54: Rēzekne–Greiškāni	Rēzekne	4,1	0	4,1	Latgales iela, Ludzas iela, Zilupes iela
15.	P55: Rēzekne–Dagda	Rēzekne	1,5	0	2,3	Sakrītošais posms ar P54, K. Barona iela
16.	P16: Valmiera–Matīši–Mazsalaca	Valmiera	2,7	0	2,7	Rīgas iela, Matīšu šoseja
17.	P17: Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža (Unguriņi)	Valmiera	1,6	0	1,6	Rīgas iela, Lāčplēša iela un Tērbatas iela

⁹² Pēc Ministru kabineta 2009.gada 29.septembra noteikumu Nr.1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutu ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem" 2.pielikuma.

N.p.k.	Autoceļa maršruta indekss un nosaukums	Pašvaldība	Autoceļa maršruta posms pilsētā (km)	Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posma adrese		Pašvaldības īpašumā esošā autoceļa posmi pilsētas teritorijā
				no	līdz	
18.	P20: Valmiera–Cēsis–Drabeši	Valmiera	2,2	0	2,2	Cēsu iela
19.	P51: Ventspils pievedceļš	Ventspils	0,6	1,9	2,5	Kustes dambis
20.	P77: Ventspils–Dundaga	Ventspils	6,4	0	6,4	Dzintaru iela, Talsu iela
21.	P108: Ventspils–Kuldīga–Saldus	Ventspils	3,9	0	3,9	Kuldīgas iela, Zvaigžņu iela, Kuldīgas iela
22.	P122: Ventspils–Piltene	Ventspils	6,7	0	7,3	Lielais prospekts, sakrītošais posms ar A10, Kustes dambis, Robežu iela

4.pielikums

Tabula "Pašvaldību realizētie projekti transporta infrastruktūras jomā 2004-2006. un 2007.-2013.gada plānošanas periodā" pievienota elektroniski MS Excel formātā.

5.pielikums

Tabula „Pašvaldību plānotie projekti transporta infrastruktūras jomā 2014.-2020.gada plānošanas periodā” pievienota elektroniski MS Excel formātā.

Tabula „Projekta ideju analīze” pievienota elektroniski MS Excel formātā.