

6.3.1. specifiskā atbalsta mērķa

“Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti”

Sākotnējais novērtējums

Satura rādītājs

Ievads.....	7
Kopsavilkums.....	10
1. Esošās situācijas apraksts	15
1.1. Reģionālo autoceļu funkcionālā nozīmība.....	15
1.2. Reģionālo autoceļu tehniskais stāvoklis	16
1.3. Iedzīvotāju skaits un blīvums.....	17
1.4. Nodarbinātība un darbaspēka mobilitāte	18
1.5. Reģionālais iekšzemes kopprodukts un mājsaimniecību ienākumi.....	19
1.6. Reģistrēto komersantu skaits	21
1.7. SAM 6.3.1. sasaiste ar plānošanas dokumentiem	22
1.8. Kopsavilkums	23
2. Identificētie nepieciešamie ieguldījumi reģionālo autoceļu tīkla uzlabošanā.....	24
2.1. Identificētie projekti	24
2.2. SAM 6.3.1. finansējamo projektu indikatīvais saraksts	25
2.3. Pārbūvējamo reģionālo autoceļu nozīmība sasniedzamības veicināšanā.....	27
2.4. SAM 6.3.1. sasniedzamie rezultātu un iznākumu rādītāji	30
2.5. Kopsavilkums	30
3. Iepriekšējo programmēšanas un plānošanas periodu ES līdzfinansēto investīciju ietekmes izvērtējums	32
3.1. 1.2.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi.....	32
3.2. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi.....	33
3.2.1.1. aktivitātes atbilstības MK noteikumiem Nr. 306 kopsavilkums	33
3.2.2. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros ieviesto projektu iznākuma un rezultatīvo rādītāju analīze	34
3.2.3. Ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu izmaiņām	36
3.2.4. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros ieviesto projektu plašākas ekonomiskās analīzes ietekme	36
3.2.5. Kopsavilkums	41
3.3. Citi finanšu avoti reģionālā autoceļu tīkla attīstībai	42
3.3.1. 3.2.1.2. aktivitāte "Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās"	42
3.3.2. Interreg.....	43
4. SAM 6.3.1. sākotnējās ietekmes noteikšana	45
4.1. Esošo satiksmes dalībnieku ieguvumi	45
4.2. Plašāki sociāli – ekonomiskie ieguvumi	46
4.2.1. Nodarbinātība.....	46
4.2.2. Demogrāfija	48
4.3. 2014. – 2020. gada plānošanas perioda plānoto SAM 6.3.1. investīciju pēctecības un papildinātības analīze.....	49
4.4. SAM 6.3.1. papildinātība ar citiem pasākumiem un specifiskajiem atbalsta mērķiem.	50
4.4.1. Papildinātība ar SAM 3.3.1 un SAM 5.6.2.....	50
4.4.2. Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai pasākums "Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos"	51
4.5. SAM 6.3.1. ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem	51
4.6. SEG un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazinājums.....	52
4.7. Kopsavilkums	53
5. Nepieciešamie dati ietekmes izvērtēšanai un uzraudzības nodrošināšanai	55
6. Reģionālo ceļu rekonstrukcijas projektu ieviešanas mehānismi iepriekšējos plānošanas periodos.....	57
6.1. ES fondu vadību regulējošie tiesību akti.....	57

6.2.	Atbildīgās un sadarbības iestādes funkcijas reģionālo autoceļu rekonstrukcijas aktivitātēs	57
6.3.	Reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektu atlase	58
6.4.	Iepriekšējo plānošanas periodu pieredzes apkopojums	58
6.4.1.	2004. – 2006. gada programmēšanas periods	58
6.4.2.	2007. – 2013. gada plānošanas periods	58
7.	SAM 6.3.1. ieviešanas mehānisms.....	60
7.1.	SAM 6.3.1. vadību un ieviešanu regulējošie tiesību akti	60
7.2.	Izmaiņas 2014. – 2020. gada plānošanas periodā	60
7.2.1.	Izmaiņas pamatojošie lēmumi.....	60
7.2.2.	Galvenās institucionālās izmaiņas	60
7.2.3.	Izmaiņas iznākumu un rezultātīvo rādītāju noteikšanā	61
7.2.4.	Galveno SAM 6.3.1. ieguvumu un risku identifikācija salīdzinājumā ar 2007. – 2013. gadu plānošanas periodu	62
7.3.	Ārējo SAM 6.3.1. realizēšanu potenciāli ietekmējošo faktoru apraksts.....	63
7.4.	Laika grafiks un pieejamais finansējums	65
7.5.	SAM 6.3.1. projektu specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji.....	66
7.6.	Kopsavilkums	67
8.	Komerccdarbības atbalsta novērtējums	68
9.	Pielikums.....	69
9.1.	Datu tabulas	69
9.2.	Kartogrāfiskais materiāls	114

Tabulu rādītājs

Tabula 1-1	Reģionālo autoceļu struktūra pēc to tehniskā stāvokļa (%)	16
Tabula 1-2	Iedzīvotāju skaita (tūkst.) izmaiņu dinamika Latvijas statistiskajos reģionos (%) .	17
Tabula 1-3	Bezdarba līmenis Latvijas statistiskajos reģionos (%).....	18
Tabula 1-4	IKP (milj. EUR) un IKP uz 1 iedzīvotāju (EUR) izmaiņas Latvijas statistiskajos reģionos (%).....	19
Tabula 1-5	Viena mājsaimniecības locekļa ienākumi izmaiņas (EUR/iedz.)	20
Tabula 1-6	Tirgus sektora ekonomiski aktīvo vienību skaits reģionos uz 1000 iedzīvotājiem	21
Tabula 2-1	Nepieciešamo ieguldījumu kopsavilkums reģionālo autoceļu attīstībā saskaņā ar “Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam” (km).....	25
Tabula 2-2	SAM 6.3.1. projektu atbilstība specifiskajam atbilstības kritērijam Nr. 1.2.	26
Tabula 2-3	Nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centri, kuru sasniedzamību uzlabos 2014. – 2020. gadu laikā plānotie reģionālo autoceļu pārbūves projekti.....	28
Tabula 2-4	Pakalpojumu sniedzēju skaits nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centros.....	29
Tabula 2-5	SAM 6.3.1. un Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļauto maršrutu pieejamības kopsavilkums (dažādu pakalpojumu sniedzēju skaits uz 1 km pārbūvējamo ceļu)	29
Tabula 2-6	Vidēji svērtās GVDI salīdzinājums SAM 6.3.1. un Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļautajos pārbūvējamajos reģionālo autoceļu maršrutos	30
Tabula 3-1	1.2.1. aktivitātes rezultātīvo un ietekmes rādītāju plāns un faktiskā izpilde	32
Tabula 3-2	Izlietotais finansējums un rekonstruēto reģionālo ceļu apjoms sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem	34
Tabula 3-3	3.2.1.1. aktivitātes iznākuma un rezultāta rādītāji	34
Tabula 3-4	GVDI izmaiņu tempi (%) reģionālā griezumā laika periodā no 2007. līdz 2014. gadam	37

Tabula 3-5 GVDI izmaiņu tempi rekonstruētajos reģionālo ceļu posmos laika periodā no 2007. līdz 2014. gadam.....	38
Tabula 3-6 GVDI izmaiņas kravas automašīnu segmentā rekonstruētajos ceļu posmos	38
Tabula 3-7 Bezdarba līmeņa izmaiņu analīze	39
Tabula 3-8 Bezdarba līmeņa izmaiņu analīze reģiona ietvaros starp novadiem ar un bez reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektiem (%)	40
Tabula 3-9 Iedzīvotāju skaita izmaiņu analīze reģiona ietvaros laika posmā no 2004. līdz 2015. gadam starp novadiem ar un bez reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektiem 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros	41
Tabula 3-10 Rekonstruēto (km) reģionālo autoceļu maršrutos ietilpstošo tranzītielu posmu apjoms reģionālā griezumā	43
Tabula 4-1 Pieņēmumi SAM 6.3.1. ietekmes novērtējumā	45
Tabula 4-2 SAM 6.3.1. iekļautajos maršrutos pārbūvējamo autoceļu posmu esošo satiksmes dalībnieku ieguvumu novērtējums (milj. EUR gadā, 2015. gada cenās)	46
Tabula 4-3 Bezdarba līmenis SAM 6.3.1. novados sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (%)	47
Tabula 4-4 Demogrāfiskās tendences SAM 6.3.1. skartajos novados laika periodā no 2004. līdz 2015. gadam.....	48
Tabula 4-5 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ietvaros rosināto SAM 6.3.1. ERAF finansējamo projektu pēctecības analīze	49
Tabula 5-1 Pētījumā piedāvāto novērtēšanas mehānisma iespējamo pasākumu kopuma novērtējums	55
Tabula 7-1 Iznākuma un rezultātīvo rādītāju salīdzinājums	61
Tabula 7-2 SAM 6.3.1. izvirzīto iznākuma un rezultātu rādītāju sasniegšanu potenciāli negatīvi ietekmējošie faktori.....	63
Tabula 9-1 Tirgus sektora ekonomiski aktīvo vienību skaita izmaiņas statistiskajos reģionos, pilsētās un novados uz 1000 iedzīvotājiem laika posmā no 2009. līdz 2013. gadam	69
Tabula 9-2 SAM 6.3.1. provizorisks projektu saraksts.....	72
Tabula 9-3 Pakalpojumu pieejamība SAM 6.3.1. maršrutos ietilpstošajos nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centros.....	75
Tabula 9-4 Pakalpojumu pieejamība un GVDI SAM 6.3.1. maršrutos kopsavilkums maršrutu griezumā	77
Tabula 9-5 Pakalpojumu pieejamības kopsavilkums un GVDI Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļautajos reģionālo autoceļu maršrutos	79
Tabula 9-6 1.2.1. aktivitātes rezultātīvo un ietekmes rādītāju plāns un faktiskā izpilde	82
Tabula 9-7 3.2.1.1. Aktivitātes ietvaros ieviesto projektu iznākuma un rezultātīvo rādītāju apkopojums un analīze.....	84
Tabula 9-8 Aktivitātes 3.2.1.1. aktualizēto B/C koeficientu vērtības	87
Tabula 9-9 CSNg izmaiņas 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruētajos autoceļu posmos ...	90
Tabula 9-10 SAM 6.3.1. iekļautajos maršrutos pārbūvējamo autoceļu posmu esošo satiksmes dalībnieku ieguvumu novērtējums sadalījumā pa posmiem (EUR).....	94
Tabula 9-11 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ietvaros rosināto SAM 6.3.1. ERAF finansējamo projektu pēctecības analīze	98
Tabula 9-12 SAM 6.3.1. finansējamo projektu papildinātība ar SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. plānotajiem projektiem nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros	100
Tabula 9-13 Piedāvāto novērtēšanas mehānisma iespējamo pasākumu kopuma novērtējums	105
Tabula 9-14 SAM 6.3.1. rosinātie specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji	112

Izmantotie saīsinājumi un termini

1.2.1. aktivitāte	2004. – 2006. gada programmēšanas perioda Vienotā programmdokumenta un Programmas papildinājuma aktivitāte Nr. 1.2.1 “Valsts 1. šķiras autoceļu infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumus TEN-T tīklam, rekonstrukcija”
3.2.1.1. aktivitāte	2007. – 2013. gada plānošanas perioda darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.2.prioritātes “Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana” 3.2.1.pasākuma “Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” 3.2.1.1.aktivitāte “Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana”
B/C	Projekta izmaksu efektivitātes novērtējuma koeficients
CFLA	Centrālā Finanšu un Līgumu Aģentūra
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERR/C	Projekta sociāli – ekonomiskā iekšējā ienesīguma norma
FM	Latvijas Republikas Finanšu ministrija
gad.	gadījums
GVDI	Gada vidējā diennakts intensitāte
ledz.	ledzīvotāji
IIA	Izmaksu – ieguvumu analīze
IIA vadlīnijas	Eiropas Komisijas 2014. gada decembrī apstiprinātās vadlīnijās “ <i>Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020</i> ”
IKP	iekšzemes kopprodukts
IPS	Izglītības pakalpojumu sniedzēji
Izpildītājs	SIA “Konsorts”
KPS	Kultūras pakalpojumu sniedzēji
KT	Kravas transports
LVC	Valsts akciju sabiedrība “Latvijas valsts ceļi”
n/a	Nav attiecināms
n/d	Nav datu
Metodiskie norādījumi	AS “Latvijas valsts ceļi” metodoloģiskais materiāls “Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu / ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai”
NP	Normālprofils
NVA	Nodarbinātības valsts aģentūra
PI	Projekta iesnieguma veidlapa
pp	Procentpunkti
SEG	Siltumnīcefekta gāze
sk.	skaitis
SM	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija

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 6.3.1.	Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.3.1. specifiskais atbalsta mērķis “Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti”
SPS	Sociālo pakalpojumu sniedzēji
UK	Uzraudzības komiteja, kura un tās pienākumi, atbildība un tiesības ir noteiktas Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likumā (Spēkā ar 11.07.2014.)
VARAM	Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VB	Valsts budžets
Vietējas nozīmes attīstības centrs	Apdzīvota vieta – novada centrs vai novadā ietilpstoša apdzīvota vieta, kurā ir izvietoti iedzīvotājiem būtiskie pakalpojumu sniedzēji (izglītības, veselības, kultūras un sociālo pakalpojumu iestādes)
VPS	Veselības pakalpojumu sniedzēji

Ievads

Līgums un iesaiste

Specifiskā atbalsta mērķa 6.3.1. "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti" sākotnējais novērtējums ir sagatavots pamatojoties uz LR Satiksmes ministrijas un SIA "Konsorts" savstarpēji noslēgto līgumu SM 2015/-46, kas ir datēts ar 2015. gada 30. jūliju.

Līguma izpildes ietvaros notika vairākkārtējas diskusijas starp Izpildītāju un SM Investīciju departamenta pārstāvjiem.

Datu avoti

Specifiskā atbalsta mērķa 6.3.1. "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti" sākotnējā novērtējuma sagatavošanas ietvaros tika izmantoti sekojoši datu avoti:

- (1) SM rīcībā esošā informācija par SAM 6.3.1., 3.2.1.1. aktivitāti un 1.2.1. aktivitāti;
- (2) LVC kartogrāfiskie materiāli un dati par satiksmes intensitāti;
- (3) CSP datu bāzes;
- (4) NVA datu bāzes;
- (5) Dažādi normatīvie akti un plānošanas dokumenti, kas atsauču formā ir norādīti viscaur šajā dokumentā;
- (6) Dažādi publiski pieejamu pētījumu secinājumi, kas atsauču formā ir norādīti viscaur šajā dokumentā.

Ierobežojumi

Iespējamais ekonomiskās aktivitātes pieaugums, ko ir stimulējuši ieguldījumi reģionālo ceļu attīstībā, vienmēr notiek ar ievērojamu nobīdi laikā, tā kā privātajam sektoram ir vajadzīgs laiks, lai pieņemtu lēmumus, piemēram, par biznesa relokāciju vai arī tā reģionālo paplašināšanu.

Turklāt labas ceļu infrastruktūras esamība ir tikai viens no daudziem faktoriem, kas ir svarīgi līdzsvarotas teritoriju attīstības nodrošināšanai un kohēzijai ar citiem – ekonomiski attīstītākiem reģioniem vai novadiem.

Lai veiktu reģionālo autoceļu pārbūves ekonomiskās ietekmes plašu izvērtējumu ir nepieciešama ekonometriskā modeļa izstrāde par periodu, kas ir *adekvāts* privātā sektora ilgtermiņa rīcībai, t.sk. veicot arī ieinteresēto pušu intervēšanu un anketēšanu.

Tādējādi, šī dokumenta ietvaros ir sagatavots pasākuma Nr. 1.2.1 (2004. – 2006. gads) un 3.2.1.1. aktivitātes (2007. – 2013. gads) ietekmes un rezultātīvo rādītāju sasniegšanas novērtējums, kā arī veikta vienkāršota 3.2.1.1. aktivitātes projektu sociāli – ekonomiskās analīzes rezultātu aktualizācija, kas koncentrējas uz satiksmes dalībnieku ieguvumiem. Par iespējamiem SAM 6.3.1. iekļautajiem projektiem ir sagatavots iespējamais sociāli – ekonomiskās ietekmes novērtējums saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem.

Šī novērtējuma ietvaros ir pētīti un savstarpēji salīdzināti to reģionālo autoceļu tehniskie, intensitātes, sasniedzamības un citi parametri, kuri ir iekļauti Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. – 2020. gadam sadaļās:

- (1) Valsts reģionālo autoceļu rekonstrukcija - NAP2020 finansējums;
- (2) Valsts reģionālo autoceļu segu un autoceļu posmu rekonstrukcija 2014. - 2020. gadam atbilstoši finansēšanas modelim.

Respektīvi novērtējumā ir iekļauti tikai tie reģionālo autoceļu posmi, kuros tiek plānots veikt reģionālā autoceļa pārbūvi. Savukārt, tie reģionālo autoceļu posmi, kuros tiek plānots veikt tikai seguma atjaunošanu (periodiskā uzturēšana) un kuri ir nominēti "Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. – 2020. gadam" sadaļā "Valsts reģionālo autoceļu segumu atjaunošana - NAP2020 Valsts budžeta finansējums", turpmāk šajā novērtējumā netiek atspoguļoti.

Metodoloģija

Kartogrāfiskais materiāls

SAM 6.3.1., 1.2.1. un 3.2.1.1. aktivitāšu pasākumus atspoguļojošais kartogrāfiskais materiāls, kas ir šī ziņojuma neatņemama sastāvdaļa, ir veidots ievērojot sekojošus principus un datu avotus:

- (1) Kartogrāfiskais materiāls ir veidots .shp formātā un .gdb formātā (ģeodatubāze). Kartogrāfiskais materiāls ir sagatavots izmantojot ArcGis programnodrošinājumu;
- (2) Kartogrāfiskais materiāls ir veidots balstoties uz tiem failu formātiem un datu slāņiem, kuri ziņojuma sagatavošanas ietvaros bija pieejami no LVC ģeogrāfiskās informācijas sistēmas un VARAM (*izvērtējuma ziņojums „Publisko individuālo pakalpojumu klāsta izvērtējums atbilstoši apdzīvojumam”*);
- (3) Kartogrāfiskais materiāls satur sekojošus 10 datu slāņus:
 - a. SAM 6.3.1. ietvaros plānotie ieguldījumi, norādot atbilstošos reģionālo autoceļu posmus;
 - b. 2007 – 2013. gada plānošanas periodā 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi, norādot atbilstošos reģionālo autoceļu posmus;
 - c. 2004. – 2006. gada programmēšanas periodā 1.2.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi, norādot atbilstošos reģionālo autoceļu posmus;
 - d. 2014. gadā reģistrētā GVDI¹ a. punktā minētajos autoceļu posmos;
 - e. Nacionālas, reģionālas un vietējā līmeņa nozīmes attīstības centri, norādot iedzīvotāju skaitu;
 - f. Pakalpojumu pieejamība nacionālas, reģionālas un vietējā līmeņa nozīmes attīstības centros, kuros SAM 6.3.1. ieviešanas rezultātā uzlabosies sasniedzamība, norādot:
 - i. Izglītības iestāžu tipus (6 grupas) un skaitu;
 - ii. Medicīnisko pakalpojumu sniedzēju tipus un skaitu, t.sk. gultas vietu skaitu stacionāros;
 - iii. Kultūras pakalpojumu sniedzēju skaitu un struktūru;
 - iv. Vispārējos valsts un pašvaldības sociālos pakalpojumus.

Sociāli - ekonomiskās ietekmes novērtējums

Līdz šim veikto ieguldījumu reģionālajā ceļu infrastruktūrā novērtējuma ietvaros nav ticis izstrādāts ekonometrisks modelis, kas teorētiski ļautu precīzāk noteikt ieguldījumu autoceļu infrastruktūrā saistību ar ekonomisko attīstību reģionā un vai novadā. Galvenie iemesli ir:

¹ Atsevišķiem ceļu posmiem, kur nav pieejami 2014. gada dati, tiek izmantoti 2013. gada dati.

- (1) Būtiskā laika nobīde starp ieguldījumiem un iespējamo ekonomiskās efektivitātes pieaugumu;
- (2) Virkne citi sociāli – ekonomiskie faktori, kas ietekmē reģionālo attīstību un kuri ir skatāmi kompleksi, t.sk. ar ieguldījumiem reģionālo ceļu infrastruktūrā;
- (3) Nepieciešamība veikt ievērojamus intervēšanas un anketēšanas pasākumus;
- (4) Publisku datu nepieejamība par dažādiem ekonomisko aktivitāti raksturojošajiem parametriem reģionu un/vai novadu griezumā vai arī šo datu pieejamība tikai par periodiem, kas nesatur reģionālo autoceļu iespējamo ekonomisko ietekmi (2012. gada un vecāki dati);
- (5) Dažādie reģionālo autoceļu projektu realizācijas termiņi;
- (6) Šī sākotnējā novērtējuma ierobežotie termiņi.

Tādējādi, izvērtējums tika veikts apvienojot kvalitatīvus apsvērumus ar kvantitatīviem aprēķiniem – tendenču, korelācijas un standartnoviržu aprēķiniem, t.sk. analizējot tos datus, kas ir publiski pieejami un raksturo reģiona un/vai novada sociāli – ekonomisko stāvokli :

- (1) Tika analizēti 3.2.1.1. aktivitāti un 1.2.1. aktivitāti regulējošie normatīvie akti un plānošanas dokumenti, kā arī 3.2.1.1. un 1.2.1. aktivitāšu plānotie un faktiskie iznākuma un rezultatīvie rādītāji;
- (2) Netiešās plašākās ekonomiskās ietekmes novērtēšanai tika izmantoti GVDI izmaiņu dati uz valsts galvenajiem un reģionālajiem ceļiem. GVDI izmaiņu analīze tika veikta par periodu no 2007. līdz 2014. gadam. Ne katrā no gadiem par katru no autoceļa posmiem ir pieejami GVDI dati. Šī iemesla dēļ analīzes ietvaros tika izmantoti tikai tie autoceļu posmi, kuros dati ir pieejami vismaz 6 no 8 pārskata perioda gadiem². GVDI tendenču analīze par valsti kopumā un atsevišķiem reģioniem, salīdzinot to un tās izmaiņu tempus (t.sk. veicot korelācijas un standartnovirzes analīzes) ar datiem par rekonstruētajiem ceļiem ļauj netieši identificēt ieguvumus, kas ir saistīti ar braucienu paradumu maiņu, sabiedrības braucienu izmaksu ietaupījumiem (efektivitātes uzlabojumiem), mobilitātes pieaugumu un papildus inducētajiem braucieniem;
- (3) Tiešo satiksmes dalībnieku ieguvumu novērtējumam tika izmantota metodoloģija un vērtības, kas ir norādītas Metodiskajos norādījumos;
- (4) Nodarbinātības izmaiņu iemesli (faktiski iemeslu komplekss) ir identificējami apjomīgu pētījumu ietvaros. Šī novērtējuma ietvaros tiek veikta kvantitatīvā analīze, lai novērtētu to vai pastāv nekavējoša korelācija starp nodarbinātības izmaiņām konkrētajā reģionā un/vai novadā un to vai konkrētajā reģionā un/vai novadā 2007. – 2013. gada plānošanas perioda ietvaros ir veikta reģionālā autoceļa rekonstrukcija;
- (5) Demogrāfisko tendenču analīzei kontekstā ar ieguldījumiem 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros tika izmantotas tendenču un korelācijas analīzes.

² Trūkstošie dati tika aizpildīti aprēķinu ceļā ar lineārās regresijas vienādojumu palīdzību.

Kopsavilkums

Esošās situācijas apraksts

- (1) Reģionālo autoceļu infrastruktūras stāvoklis ir viena no būtiskākajām problēmām, kas apdraud Latvijas ilgtspējīgu attīstību, jo ierobežo valsts iespējas piesaistīt investīcijas attālākos valsts reģionos ražošanas industrijas attīstībai;
- (2) Kopējais reģionālo autoceļu garums valstī sasniedz 5 481,9 km jeb 27,2% no kopējā autoceļu garuma. Kopumā no valsts reģionālajiem autoceļiem uz 2012. gadu 53,7% (2 943,8 km) bija sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. Labā un ļoti labā stāvoklī esošo reģionālo autoceļu īpatsvars laika posmā no 2013. līdz 2015. gadam ir pieaudzis līdz 26,85% jeb par aptuveni 310 km. Tas ir noticis lielā mērā pateicoties ieguldījumiem, kurus 2007. – 2013. gada periodā ir līdzfinansējušas 3.2.1.1. un citas ES struktūrfondu aktivitātes;
- (3) IKP struktūras, nodarbinātības, mājsaimniecību ienākumu un reģistrēto komersantu skaita izmaiņu analīze reģionālā griezumā apliecina Latvijas monocentrisko ekonomisko modeli un demonstrē būtisku ienākumu plaisu starp Rīgas (arī Pierīgas) un pārējiem reģioniem. Ienākumu un ekonomiskās aktivitātes plaisa pēdējos gados ir stabila. Šāda situācija apliecina nepieciešamību stimulēt Latvijas reģionālo attīstību, t.sk. veicinot komersantus veidot savu uzņēmējdarbību reģionos. Viens no šādiem stimulējošajiem faktoriem ir labā tehniskā stāvoklī esošas transporta infrastruktūras pieejamība.

Identificētie nepieciešamie ieguldījumi reģionālo autoceļu tīkla uzlabošanā un sasniedzamības veicināšanā

- (1) Pārbūvējamo reģionālo autoceļu posmi laika periodā no 2014. līdz 2020. gadam ir norādīti "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. - 2020. gadam", katram pārbūvējamajam posmam norādot indikatīvo finansēšanas avotu. Programma ir dinamisks dokuments, tā kā tiek paredzēts, ka tajā var tikt iekļauti papildus autoceļu posmi vai arī posmu finansēšanas avots var tikt mainīts;
- (2) SAM 6.3.1. finanšu atbalsta saņemšanai uz 2015. gada oktobri provizoriski ir iekļauti reģionālo autoceļu posmi 572,723 km garumā no kuriem 9,7% ir ceļi ar grants segumu, bet 94,6% ir vai nu sliktā vai arī ļoti sliktā stāvoklī;
- (3) SAM 6.3.1. provizoriski iekļautie autoceļu posmi veicina 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centra sasniedzamības uzlabošanu;
- (4) SAM 6.3.1. provizoriski iekļautie posmi dažādu pakalpojumu sasniedzamību uzlabo ar ievērojami augstāku intensitāti (sasniedzamo pakalpojumu sniedzēju - vienību skaits uz 1 pārbūvējamo autoceļa km) nekā tie reģionālie autoceļu posmi, kuru pārbūvi 2014. - 2020. gadu periodā ir plānots finansēt no valsts budžeta. SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu posmu vidēji svērtā GVDI sasniedz 1484 vienības diennaktī, jeb par 54,3% vairāk nekā tajos reģionālo autoceļu posmos, kuri "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. - 2020. gadam" ir iekļauti finansēšanai no valsts budžeta (962 vienības diennaktī).
- (5) SAM 6.3.1. plānotie reģionālo autoceļu pārbūves projekti pilnībā ir atbilstoši valsts stratēģiskajiem plānošanas dokumentiem un atbalsta tajos nospraustos un sasniedzamos mērķus.

Iepriekšējo plānošanas periodu ES līdzfinansēto investīciju ietekmes izvērtējums

- (1) 2004. -2006. un 2007. – 2013. gadu plānošanas perioda reģionālo autoceļu projektu iesniegumu veidlapu un IIA sagatavošanas ietvaros novērtējums par rekonstruējamā reģionālā autoceļa ietekmi uz sabiedrību kopumā tiek gatavots balstoties uz LVC Metodiskajiem norādījumiem veicot sociāli – ekonomisko ieguvumu aprēķinu attiecinot to uz esošajiem satiksmes dalībniekiem;
- (2) Šāda pieeja sniedz iespēju īsā laikā un par nelielām administratīvajām, tehniskajām un finanšu izmaksām savstarpēji salīdzināt autoceļu pārbūves projektus un izvēlēties ieviešanai tos projektus, kuriem ir augstāks derīgums sabiedrībai kopumā. Tomēr šāda pieeja neatspoguļo kopējos konkrētā projekta sabiedrības ieguvumus kopumā, kas var izpausties kā sabiedrības ieguvumi no maršrutu maiņas, no satiksmes uzlabojumiem apkārtējām pilsētām, no nodarbinātības palielināšanās, no cilvēku mobilitātes palielināšanās un no esošo komersantu efektivitātes un funkcionalitātes uzlabojumiem. Tāpat Metodiskie ieguvumi neparedz iespēju kvantificēt un naudas izteiksmē novērtēt SEG emisiju samazināšanos;
- (3) Iepriekšējā punktā minētie ieguvumi pastāv un tos tieši apliecina gan GVDI pieauguma tempi rekonstruētajos reģionālo autoceļu posmos, kas ievērojami apsteidz vidējos GVDI izmaiņu tempus valstī un reģionā, gan arī jau ieviesto reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektu rezultatīvo rādītāju analīze, kas norāda, ka faktiskie satiksmes dalībnieku laika ieguvumi ir vidēji par 69,82% lielāki nekā sākotnēji tika novērtēti. Tas nozīmē, ka satiksmes dalībnieki ir mainījuši savus maršrutus un ir inducēti papildus braucieni, t.sk. tādi, kas saistās ar nodarbinātības un mobilitātes pieaugumu, kā arī papildus tūrisma plūsmām uz un no reģiona. Tāpat tas tieši apliecina ieguvumus komercsektoram, kas rodas no loģistikas maršrutu pārplānošanas;
- (4) B/C vērtība 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros realizēto projektu iesniegumu veidlapās vidēji tika noteikta 1,13 punktu apmērā. Vienkāršota projektu rezultātus kritisko ietekmējošo mainīgo relatīvo izmaiņu analīze (salīdzinot faktiskos datus ar sākotnēji plānotajiem) kontekstā ar B/C sagaidāmajām izmaiņām liecina, ka faktiskā vidējā 3.2.1.1. aktivitātes projektu B/C vērtība, vēl pat neveicot visu projektu rezultātu galīgo novērtēšanu, ir ievērojami augstāka un sastāda orientējoši 3,68 punktus. Šādas krasas pozitīvas izmaiņas ir saistītas ar diviem galvenajiem apstākļiem:
 - a. Zemākas projektu investīciju izmaksas nekā sākotnēji tika novērtēti PI sagatavošanas ietvaros;
 - b. Augstāki satiksmes dalībnieku ieguvumi nekā tika novērtēti sagatavojot projektu IIA.
- (5) Vidējais CSNg samazinājums 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruēto autoceļu posmos ir sasniedzis 64,7%, bet CSNg samazinājuma mediāna ir bijusi 80,2%. Tas gan ir attiecināms tikai uz tiem autoceļu posmiem, kur CSNg izmaiņu novērtējumu, dēļ datu nepieejamības, vispār bija iespējams veikt;
- (6) Korelāciju un tendenču analīze pētīt iedzīvotāju un nodarbinātības izmaiņas reģionos un/vai novados, kuros ir notikusi reģionālo autoceļu rekonstrukcija, nedod iespēju apgalvot, ka 2007. – 2013. gada periodā ieviestie projekti jau ir devuši ieguldījumu teritoriālās līdzsvarotas attīstības nodrošināšanā. Jāuzsver, ka

- a. labas transporta infrastruktūras pieejamība ir tikai viens no priekšnosacījumiem šādas attiecības nodrošināšanā;
- b. pozitīvie efekti izpaudīsies tikai ilgākā laika posmā.

Būtiskās GVDI izmaiņas, kas ievērojami pozitīvā ziņā atšķiras no vidējiem lielumiem Latvijā, netieši apstiprina, ka pozitīvas sociāli – ekonomiskas izmaiņas notiek un ilgtermiņā tas izpaudīsies kā ekonomikas pievienotās vērtības un nodarbinātības līmeņa pieaugums.

SAM 6.3.1. sākotnējā ietekme

- (1) Sabiedrības (satiksmes dalībnieku) ieguvumi, kurus var novērtēt šī novērtējuma un projektu iesniegumu sagatavošanas fāzē saistās ar ietaupītā laika un autokilometru (braucien) izmaksu samazināšanos. Plānots, ka šie ieguvumi, kā arī ieguvumi no CSNg risku samazinājuma, monetārā izteiksmē precīzi atspoguļosies SAM 6.3.1. projektu iesniegumos. Provizorisks novērtējums, kas ir veikts šī dokumenta ietvaros, liecina, ka gada griezumā esošo satiksmes dalībnieku (esošā GVDI) laika ieguvumi pārsniegs 8 miljonus EUR, bet autokilometru (braucien) izmaksu ietaupījumi pārsniegs 23 miljonus EUR;
- (2) Vidēji svērtie SAM 6.3.1. ieguldījumu sociāli ekonomiskās atmaksāšanos raksturojošie koeficienti ir sekojoši:
 - a. B/C - 1,4;
 - b. ERR/C - 8,9%.

Katra atsevišķā projekta B/C un ERR/C vērtības var būt savstarpēji ļoti atšķirīgas. Tāpat B/C un ERR/C vērtības būtiski var ietekmēt esošās situācijas izmaiņas laikā un dažādi pieņēmumi, kas var tikt izvirzīti sagatavojot katra atsevišķā projekta IIA atbilstoši tiem tehniskajiem risinājumiem, kas jau ir vai tiks izvirzīti būvprojekta sagatavošanas laikā. Tomēr augstāk minētās B/C un ERR/C vērtības apliecina SAM 6.3.1. izvirzīto reģionālo autoceļu pārbūves projektu atbilstību IIA Vadlīnijām un to ekonomisko lietderību sabiedrībai kopumā.

- (3) Aktivitātes 3.2.1.1. novērtējums apliecina, ka reģionālo ceļu rekonstrukcija rada papildus sociāli - ekonomiskos ieguvumus ekonomikai kopā, ko apliecina GVDI pieauguma tempi rekonstruētajos reģionālo autoceļu posmos. Tie ievērojami apsteidz vidējos GVDI izmaiņu tempus valstī un konkrētajā reģionā. Tas nozīmē, ka satiksmes dalībnieki ir mainījuši savus maršrutus un ir inducēti papildus braucieni, t.sk. tādi, kas saistās ar nodarbinātības un mobilitātes pieaugumu, kā arī papildus tūrisma plūsmām uz un no reģiona. Tāpat tas tieši apliecina finansiālus ieguvumus komercsektoram, kas rodas no loģistikas maršrutu pārplānošanas;
- (4) Ilgtermiņā pozitīvā ietekme SAM 6.3.1. projektu ietekmē izpaudīsies kā papildus radītā ekonomiskā pievienotā vērtība un nodarbinātības līmeņa pieaugums reģionā un/vai novadā;
- (5) Šādu netiešo ietekmi būs iespējams konstatēt 3 līdz 5 gadu laikā pētot GVDI izmaiņas, bet tiešo ietekmi ir iespējams novērtēt tikai ilgtermiņā veicot paplašinātus pētījumus;
- (6) SAM 6.3.1. ieguldījumi tiek plānoti novados, kur nodarbinātība, demogrāfijas tendences un teritorijas attīstības indeksi ir līdzīgā līmenī ar statistisko reģionu vidējiem lielumiem. Izņēmums ir Pierīgas statistiskais reģions, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi tiek plānoti novados, kur iedzīvotāju skaita izmaiņas ir ievērojami

- negatīvākas nekā novados, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi netiek plānoti. Jāuzsver, ka, lai arī SAM 6.3.1. ietekme uz nodarbinātību un līdzsvarotu teritoriālo attīstību būs pozitīva, tiešu un kvantificējamu novērtējumu būs iespējams veikt tikai ilgtermiņā, veicot atbilstošus pētījumus;
- (7) SAM 6.3.1. ieguldījumi ir būtisks priekšnoteikums nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošanā. Kopumā pozitīvi tiek ietekmēta 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamība (70% no visiem centriem), bet kopumā tiek pozitīvi ietekmēta 40 nacionālas, reģionālas vai vietējās nozīmes attīstības centru sasniedzamība. Visos šajos centros ir izvietotas gan vispārīzglītojošās mācību iestādes, gan medicīnisko un kultūras pakalpojumu sniedzēji, gan arī dažādas pašvaldības un valsts iestādes;
 - (8) SAM 6.3.1. papildinās tos ieguldījumus, kuri 2014. – 2020. gada periodā ir plānoti ELFLA pasākuma "Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos" un SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. ietvaros;
 - (9) SAM 6.3.1. ietvaros tiek pārbūvēti 28,9% no SAM 6.3.1. iekļauto reģionālo autoceļu maršrutu kilometrāžas kopsummas. Ņemot vērā SAM 6.3.1. iekļauto projektu turpinātību ar 2004. – 2006. un 2007. – 2013. gada plānošanas periodiem, kā arī ar papildinātību ar valsts budžeta ieguldījumiem 2014. – 2020. gada periodā, kopumā būs pārbūvēti 73,4% no autoceļu, kuri ir iekļauti SAM 6.3.1., kopgaruma;
 - (10) SAM 6.3.1. provizoriski iekļauto reģionālo autoceļu posmu ikdienas uzturēšanas izmaksas pēcprojekta fāzē 2015. gada cenās tiek novērtētas 2,47 miljonu EUR apmērā, bet periodiskās uzturēšanas izmaksas - 5,73 milj. EUR apmērā (uz gadu izlīdzinātā formā);
 - (11) SAM 6.3.1. būs pozitīva ietekme uz vidi veicinot SEG emisiju samazinājumu dēļ labāka autoceļa seguma stāvokļa.

SAM 6.3.1. ieviešanas mehānisms

- (1) 2014. – 2020. gada plānošanas periodā veiktās institucionālās izmaiņas samazinās SM administratīvo slogu;
- (2) Definētie SAM 6.3.1. iznākuma, rezultātu, finanšu un nacionālie rādītāji ir viegli saprotami un stimulēs labāku SAM 6.3.1. ieviešanu, uzraudzību, rezultātu monitoringu, kā arī atvieglēs ES fondu apgūšanas plānošanu kopumā;
- (3) Plānotais ieviešanas mehānisms ļaus SM un LVC nodrošināt augstāku lēmumu pieņemšanas elastību, kas ir priekšnoteikums SAM 6.3.1. pieejamā finansējuma izlietošanai ar iespējami augstāku ekonomisko vērtību;
- (4) Galvenais SAM 6.3.1. ieviešanas mehānisma negatīvais aspekts saistās ar identificētajiem potenciālajiem riskiem, kas skar SM, kā atbildīgās iestādes, SAM 6.3.1. ieviešanas un rezultātu sasniegšanas kontroles instrumentus;
- (5) SAM 6.3.1. rādītāju sasniegšanu potenciāli apdraud ceļu pārbūves izmaksu palielinājums, tā kā atsevišķas būvniecības komponentu izmaksas 2015. gadā ir zemā līmenī;
- (6) SAM 6.3.1. realizācija ir jau uzsākta pamatojoties uz 2014. gada 13. oktobra MK rīkojumu Nr. 573, kas paredz atbalstīt ES fondu darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti" ietvaros paredzēto atbalstāmo darbību īstenošanu pirms projekta iesnieguma apstiprināšanas.

Pamatojoties uz minēto MK rīkojumu, ir uzsākta septiņu SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu posmu pārbūve.

- (7) Lai savlaicīgi tiktu izpildīts SAM 6.3.1. finanšu rādītājs, SAM 6.3.1. regulējošo MK noteikumu apstiprināšana būtu jāveic savlaicīgi, lai, ievērtējot nepieciešamo laiku projektu iesniegumu vērtēšanai, projektu realizācijas civiltiesisko līgumu noslēgšanai un iepirkumu procedūru veikšanai, 2016. gada maijā būtu iespējams uzsākt pārējo reģionālo autoceļu pārbūvi (neskaitot tos, kuri jau ir uzsākti pamatojoties uz iepriekšējā punktā minēto MK rīkojumu Nr. 573);
- (8) SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji 2014. gada 23. decembrī ir apstiprināti UK. 2014. – 2020. gadu plānošanas periodā ir ievērojami vienkāršots SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas kritēriju aktualizēšanas process.

1. Esošās situācijas apraksts

1.1. Reģionālo autoceļu funkcionālā nozīmība

Reģionālās attīstības nodrošināšanā īpaši svarīgi ir nacionālas, reģionālas un vietējas nozīmes attīstības centri. Nacionālas un reģionālas nozīmes līmeņa attīstības centriem ir liela nozīme kā ekonomikas koncentrācijas, darbavietu un pakalpojumu centriem. Reģiona līmeņa centru lomu nosaka reģiona centra lielums (iedzīvotāju, darbavietu skaits), tradicionālie sniegtie pakalpojumi, aptvertā ietekmes teritorija, kas pārsniedz vienas pašvaldības robežas, veidojot tiešās ietekmes areālus jeb aglomerācijas³. Savukārt, iedzīvotāju un komersantu vajadzībām nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamība lielākoties tiek nodrošināta izmantojot valsts galvenos un reģionālos autoceļus.

Autoceļu infrastruktūras stāvoklis ir viena no būtiskākajām problēmām, kas apdraud Latvijas ilgtspējīgu attīstību, jo ierobežo valsts iespējas piesaistīt investīcijas attālākos valsts reģionos ražošanas industrijas attīstībai, kur labi transporta savienojumi ar piegādātājiem un tirgiem ir svarīgs priekšnosacījums. Reģionālo autoceļu sliktais stāvoklis apgrūtina un sadārdzina iedzīvotāju piekļuvi izglītības, sociālajiem, kultūras un veselības pakalpojumiem, kas papildus palielina sociālekonomiskās reģionālās atšķirības un ierobežo reģionu attīstību, kā arī ierobežo transporta un loģistikas sektora izaugsmi.

Tehniski labā stāvoklī esoša autoceļu infrastruktūra ir priekšnoteikums drošai un komfortablai satiksmei, kas minimizē sabiedrības laika, brauciena un ceļu satiksmes negadījumu izmaksas, samazina SEG emisijas, kā arī kalpo par stimulējošu faktoru:

- (1) līdzsvarotai teritoriālajai attīstībai, stimulējot ekonomiski atpaliekošāko reģionu vai novadu sociālo un ekonomisko kohēziju;
- (2) darbaspēka mobilitātes uzlabošanā, stimulējot darba vietu izveidi ne tikai tiešā pārbūvētā reģionālā autoceļa tuvumā, bet arī ievērojami atvieglot iedzīvotāju iespējas strādāt ārpus pastāvīgās dzīvesvietas pilsētas vai novada. Labas transporta infrastruktūras esamība var veicināt arī profesionālo mobilitāti⁴;
- (3) jaunu darba vietu radīšanā reģionos nodrošinot investoriem investīciju ekonomiskās atdeves uzlabošanu un papildus izmaksu netiešu kompensāciju, kas rodas veicot komercdarbību ārpus Rīgas, reģionālas vai nacionālas nozīmes attīstības centriem. Šādi ieguvumi tieši izpaužas ar laika, autokilometru un loģistikas risinājumu izmaksu ietaupījumiem, bet netieši – ar pieeju zemāku izmaksu ražošanas resursiem;

Tomēr reģionālās attīstības stimulēšanai svarīgi ir virkne citi faktori – ne tikai transporta infrastruktūras kvalitāte, bet arī darbaspēka pieejamība un kvalifikācija, loģistikas izmaksas, pieeja ražošanas, energoresursu un realizācijas tirgiem, nodokļu režīms un nodokļu atvieglojumu pieejamība, dzīves vides kvalitāte un izglītības iespējas, kā arī citi sociāli – ekonomiskie faktori. Tomēr, transporta infrastruktūras pieejamība ir viens no kritiskajiem faktoriem. Respektīvi, izpildoties citiem reģionālo attīstību stimulējošajiem faktoriem, bet neizpildoties labas reģionālās autoceļu infrastruktūras pieejamības kritērijam, reģionālā attīstība un kohēzija visdrīzāk, ka tiks bremsēta.

³ Valsts reģionālās attīstības aģentūras pētījums "Attīstības centru ietekmes areālu noteikšana un analīze. Plānošanas reģionu, republikas pilsētu un novadu pašvaldību attīstības raksturojums" 2013.

⁴ Profesionālā mobilitāte - profesijas maiņa darba tirgū, kas var izpausties gan kā kustība pašreizējās darbavietas ietvaros, gan kā darba devēja maiņa. Sīkāk 1.4. sadaļā.

Reģionālās konkurētspējas pieauguma rezultatīvie rādītāji ir nodarbinātības pieaugums un jaunradītās ekonomiskās vērtības pieaugums reģionā, kas, savukārt, veicina reģionā esošo iedzīvotāju ienākumu reālo pieaugumu⁵.

Tāpat reģionālajiem ceļiem ir būtiska papildinoša nozīme TEN-T pamattīkla un visaptverošā transporta tīkla attīstībā, jo tie nodrošina piekļuvi ne tikai visaptverošajam, bet arī transporta pamattīklam. Attiecīgi uzlabojot reģionālo autoceļu stāvokli, tiks sniegts ieguldījums viena no Eiropas Komisijas mērķiem sasniegšanā – panākt, lai lielākajai daļai Eiropas iedzīvotājiem un saimnieciskās darbības veicējiem ceļā līdz TEN-T tīklam nebūtu jāpavada ilgāk par 30 minūtēm.

1.2. Reģionālo autoceļu tehniskais stāvoklis

Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pārvaldījumā ir valsts autoceļu tīkls kopumā 20 233 km kopgarumā, no tiem 9 067 km (45%) ir ar melno segumu (asfaltēti). Valsts autoceļu tīkla kompleksā vēl ietilpst arī 971 tilti un satiksmes pārvadi 31,2 km kopgarumā. Latvijas kopējais ceļu tīkla blīvums ir pietiekams, bet tā tehniskais stāvoklis nav apmierinošs. Bojāgājušo skaits ceļu satiksmes negadījumā uz miljonu iedzīvotājiem Latvijā 2011. gadā bija 1,3 reizes augstāks nekā ES vidēji.

Kopējais reģionālo autoceļu garums valstī sasniedz 5 481,9 km jeb 27,2% no kopējā autoceļu garuma. Kopumā no valsts reģionālajiem autoceļiem uz 2012. gadu 53,7% (2 943,8 km) bija sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī, kas ir viens no būtiskiem ceļu satiksmes drošības riskiem, kā arī tranzīta, mobilitātes, investīciju piesaistes un nodarbinātības attīstību kavējošs faktors. Tas, savukārt, noved pie zemākas ekonomiskās aktivitātes, zemākas jaunradītās pievienotās ekonomiskās vērtības un zemākiem iedzīvotāju ienākumiem.

Tabula 1-1 atspoguļo reģionālo autoceļu tehniskā stāvokļa relatīvās izmaiņas (struktūras) pēdējo triju gadu laikā.

Tabula 1-1 Reģionālo autoceļu struktūra pēc to tehniskā stāvokļa (%)

Nr.	Tehniskais stāvoklis	2013	2014	2015
1	2	3	4	5
1	Ļoti labs	5,71	8,76	10,00
2	Labs	15,45	18,09	16,85
3	Apmierinošs	24,62	24,14	25,09
4	Slikts	26,98	24,35	24,38
5	Ļoti slikts	27,24	24,66	23,68
6	Kopā, t.sk.	100,00	100,00	100,00
7	Kopā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī	54,22	49,01	48,06

Avots: LVC

Saskaņā ar 1-1 tabulas datiem labā un ļoti labā stāvoklī esošo reģionālo autoceļu īpatsvars ir pieaudzis no 21,16% līdz 26,85% jeb par aptuveni 310 km. Tas ir noticis lielā mērā pateicoties ieguldījumiem, kurus 2007. – 2013. gada periodā ir finansējusi 3.2.1.1. un citas ES struktūrfondu aktivitātes.

Par avārijas stāvoklī esošiem reģionālajiem valsts autoceļiem (LVC veiktā apsekošana no 2014. gada 1. aprīļa līdz 2014. gada 31. oktobrim) tika atzīts sekojošs reģionālo autoceļu apjoms katrā no plānošanas reģioniem:

⁵ Virkne pētījumu, no kuriem nesenākais pieejamais ir DG Research & Innovation pētījums "Impact of Transport Infrastructure on International Competitiveness of Europe" (29.10.2014.)

(1) Kurzeme	459,553 km
(2) Latgale	320,748 km
(3) Rīgas	320,297 km
(4) Vidzeme	313,535 km
(5) Zemgale	195,464 km
(6) Kopā	1 609,597 km

Tādējādi, kopumā 29,4% no reģionālajiem ceļiem 2014. gada vasaras sezonā tika atzīti par avārijas stāvoklī esošiem. 2015. gada apsekojuma dati par avārijas stāvoklī esošajiem reģionālajiem autoceļiem būs pieejami 2015. gada nogalē.

“Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam” kopumā ir iekļauta reģionālo ceļu pārbūve vai brauktuves segas atjaunošana 2 358,96 km garumā jeb aptuveni 80,1% no sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī esošajiem reģionālo ceļu posmiem paredzot to finansēšanu gan no SAM 6.3.1., gan arī no valsts budžeta programmas.

Saskaņā ar LVC datiem no valsts pārziņā esošajiem 971 tiltiem uz 2015. gada decembri 340 ir sliktā, bet 134 – ļoti sliktā stāvoklī. 352 tilti atrodas reģionālo autoceļu maršrutos, t.sk. 146 jeb 41,5% ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī esoši. Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020. gadam paredz, ka 65 tiltu atjaunošana un rekonstrukcija tiks veikta par valsts budžeta līdzekļiem, bet 41 tilti atrodas SAM 6.3.1. provizoriski iekļauto autoceļu maršrutos.

Plānojot investīcijas reģionālā autoceļu tīkla attīstībā, ir veikts prioritizācijas process, kurā ņemts vērā ne tikai autoceļu posmu kvalitātes stāvoklis, bet arī šo ceļa posmu nozīmīgums līdzsvarotā teritoriālajā attīstībā, darbaspēka mobilitātē un pakalpojumu pieejamībā, investīciju ekonomiskā atdeve un potenciālais efekts, ceļa izmantošanas intensitāte un pastāvošie sezonālie kravu ierobežojumi. Prioritizēšanas rezultāti tiek atspoguļoti šī dokumenta sadaļā Nr. 2. Tāpat, arī plašāka informācija par sliktā stāvoklī esošajiem reģionālo autoceļu posmiem ir pieejama sadaļā Nr. 2.

1.3. Iedzīvotāju skaits un blīvums

2015. gada sākumā Latvijas iedzīvotāju skaits saskaņā ar CSP datiem ir sasniedzis 1,986 miljonus. Latvijā ilgstoši dominē negatīvas iedzīvotāju skaita izmaiņu tendences, kas ir saistītas negatīvu dabisko pieaugumu un negatīvu migrācijas saldo. Vidējais saliktais negatīvais ikgadējais iedzīvotāju skaits pieaugums laika periodā no 2004. līdz 2015. gadam ir sasniedzis 1,23%. Laika periodā kopš 2010. gada šis lielums arī ir negatīvs un sastāda 1,30%.

Tabula 1-2 Iedzīvotāju skaita (tūkst.) izmaiņu dinamika Latvijas statistiskajos reģionos (%)

Reģions	2004	2009	2011	2013	2015	2015 / 2004 (%)
1	2	3	4	5	6	7
Rīgas	721,6	687,4	659,4	643,6	641,0	-11,2
Pierīgas	363,3	374,5	372,0	370,0	367,6	1,2
Kurzemes	305,9	286,0	271,1	262,8	254,7	-16,7
Latgales	359,9	323,0	305,0	292,7	281,6	-21,8
Vidzemes	243,3	224,1	212,0	205,9	199,0	-18,2
Zemgales	282,4	267,7	255,1	248,8	242,2	-14,3
Kopā	2 276,4	2 162,7	2 074,6	2 023,8	1 986,1	-12,8

Avots: CSP

Vienīgās pozitīvās izmaiņas laika periodā kopš 2004. gada ir notikušas Pierīgas statistiskajā reģionā, kur iedzīvotāju skaits ir palielinājies par 1,2%, un tas ir noticis pamatā pateicoties migrācijas procesiem valsts iekšienē turpinoties monocentriskam migrācijas procesam un iedzīvotāju migrācijai no Rīgas uz Pierīgu. Jāatzīmē, gan, ka neskatoties uz migrācijas turpināšanos, pēdējos gados arī Pierīgas reģiona iedzīvotāju skaitam ir tendence samazināties. Laika posmā kopā 2004. gada lielākais iedzīvotāju skaita pieaugums ir bijis Garkalnes novadā (+59,8%), bet lielākais kritums – Baltnavas novadā (-28,6%).

Tendenču analīze neuzrāda būtiskas pozitīvas izmaiņas, un, visdrīzāk, ka tuvākajos gados saglabāsies negatīvā tendence. ANO iedzīvotāju skaita izmaiņu scenārijs ar visaugstāko varbūtību paredz, ka uz 2030. gadu Latvijā būs aptuveni 1,806 miljoni⁶ iedzīvotāji, kas ir par 9,1% mazāk nekā uz 2015. gada sākumu.

1.4. Nodarbinātība un darbaspēka mobilitāte

LR Labklājības ministrijas 2007. gadā veiktais pētījums “Darbaspēka profesionālā mobilitāte” identificē, ka neapmierinoša uzņēmējdarbības un transporta infrastruktūras attīstība var nenodrošināt profesionālās mobilitātes iespējas konkrētā teritorijā un izraisīt ģeogrāfisko mobilitāti, kura var būt vai arī nebūt saistīta ar profesionālo mobilitāti.

Eksperti primāri ir norādījuši uz tādiem faktoriem kā ceļu un sabiedriskā transporta pārklājums reģionos un no reģioniem uz Rīgu. Pētījuma eksperti uzskata, ka viens no nepieciešamajiem pasākumiem ir līdzsvarotas reģionālās attīstības veicināšana, tai skaitā infrastruktūras nodrošinājums – transporta iespēju uzlabošana.

Tabula 1-3 identificē bezdarba līmeņa izmaiņas reģionālā līmenī laika posmā no 2008. gada līdz 2015. gadam⁷.

Tabula 1-3 **Bezdarba līmenis Latvijas statistiskajos reģionos (%)**

Reģions	2008	2010	2012	2014	2015	2015/2008 (%)
1	2	3	4	5	6	7
Rīgas	3,1	12,5	6,5	4,6	4,0	29,0
Pierīgas	3,5	13,7	7,1	5,3	4,7	34,3
Kurzemes	5,3	18,4	9,2	9,1	8,7	64,2
Latgales	9,6	21,8	15,2	14,6	13,9	44,8
Vidzemes	5,2	18,6	9,7	8,5	7,6	46,2
Zemgales	5,0	18,9	10,0	8,0	7,0	40,0
Valstī vidēji	5,0	16,6	9,0	7,6	6,9	38,0

Avots: NVA datu bāzes

Tabulas 1-3 dati demonstrē, ka nodarbinātības līmeņa izmaiņas pēckrīzes periodā nav homogēnas un, ja Rīgā un Pierīgas reģionā uz 2015. gada sākumu esošais bezdarba līmenis pirmskrīzes (2008. gads) bezdarba līmeni pārsniedz par aptuveni 1 procentpunktu (kolonna (6)-(2)), tad pārējos reģionos šis lielums ir ievērojami augstāks, Latgalē sasniedzot pat 4,3 procentpunktu līmeni.

⁶ <http://esa.un.org/unpd/wpp/DataQuery/>

⁷ Datu salīdzināšanas nodrošināšanai ir izvēlēts katra konkrētā gada 31. janvāris, izslēdzot arī pozitīvo vasaras sezonālātes ietekmi.

Darbavietu trūkums reģionos ir arī saistīts ar komersantu augstākām darbības izmaksām attālākas atrašanās vietas dēļ, t.sk. augstākām transporta un loģistikas izmaksām (t.sk. laika zudumi) preču transportēšanai uz lielākiem tirgiem un mazu vietējo tirgu⁸. Rīgas un Pierīgas reģioni komersantiem piedāvā labāku infrastruktūru, visu nozīmīgo transporta (valsts galvenie ceļi dažādos virzienos, dzelzceļš, osta, lidosta) mezglu pieejamību, lielāku vietējo tirgu (divas trešdaļas no valsts IKP), kā arī plašāku un no kvalifikācijas viedokļa diversificētāku darbaspēka pieejamību. Līdz ar to, lai komersanti izvēlētos pārvietot savus uzņēmumus uz reģioniem vai arī veidotu tos no jauna reģionos, sabiedrībai tiem ir netieši jākompensē šie papildus izdevumi vai arī zaudētās iespējas, kas rastos veicot komercdarbību Pierīgas reģionā⁹.

Šādi kompensējošie mehānismi ir nedaudz zemākas darbaspēka izmaksas reģionos (kas ir paaugstināta bezdarba līmeņa sekas), zemākas telpu īres un komunālo pakalpojumu izmaksas, labāka pieejamība ražošanas resursiem, kā arī teicamā stāvoklī esošas reģionālās transporta infrastruktūras pieejamība, kas samazina preču un izejvielu transportēšanas izmaksas, kā arī rada augstāku satiksmes drošību.

1.5. Reģionālais iekšzemes kopprodukts un mājsaimniecību ienākumi

Iekšzemes kopprodukts ir viens no galvenajiem teritorijas attīstību raksturojošajiem rādītājiem. IKP ir visu saražoto preču un pakalpojumu vērtība kādas teritorijas ietvaros noteiktā laika periodā. IKP tendences vairāku gadu sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem un IKP uz vienu iedzīvotāju ļauj identificēt gan kopējās tendences reģionālā griezumā, kā arī identificēt tendences, kas saistās ar efektivitātes uzlabojumiem.

Kopējais IKP faktiskajās cenās 2014. gadā Latvijā ir sasniedzis 24,06 miljardus EUR, kas ir ļoti tuvu pirmskrīzes līmenim. Savukārt, IKP uz vienu iedzīvotāju faktiskajās cenās 2014. gadā ir sasniedzis 12,065 tūkst. EUR, kas ir vēsturiski augstākais līmenis.

Tabula 1-4 IKP (milj. EUR) un IKP uz 1 iedzīvotāju (EUR) izmaiņas Latvijas statistiskajos reģionos (%)

Faktors/ Reģions	2004	%	2008	%	2010	%	2012	%	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
IKP (milj. EUR)	11 107,7	100,0	24 399,5	100,0	18 166,2	100,0	22 043,0	100,0	23 221,9	24 059,7
<i>Rīgas</i>	5 978,7	53,8	13 106,3	53,7	9 557,6	52,6	11 501,4	52,2	n/d	n/d
<i>Pierīgas</i>	1 323,9	11,9	3 235,7	13,3	2 541,9	14,0	3 222,7	14,6	n/d	n/d
<i>Vidzemes</i>	727,4	6,5	1 555,4	6,4	1 215,4	6,7	1 355,6	6,1	n/d	n/d
<i>Kurzemes</i>	1 352,2	12,2	2 567,6	10,5	1 868,1	10,3	2 270,9	10,3	n/d	n/d
<i>Zemgales</i>	847,2	7,6	1 919,7	7,9	1 508,4	8,3	1 835,2	8,3	n/d	n/d
<i>Latgales</i>	875,3	7,9	1 968,9	8,1	1 444,7	8,0	1 823,9	8,3	n/d	n/d
IKP (EUR/iedz.)	4 908	100,0	11 204	100,0	8 662	100,0	10 839	100,0	11 537	12 065
<i>Rīgas</i>	8 339	169,9	18 927	168,9	14 343	165,6	17 790	164,1	n/d	n/d
<i>Pierīgas</i>	3 638	74,1	8 658	77,3	6 817	78,7	8 711	80,4	n/d	n/d
<i>Vidzemes</i>	3 012	61,4	6 872	61,3	5 651	65,2	6 540	60,3	n/d	n/d

⁸ Hervik, A., et al. (2014) *An empirical and theoretical perspective on regional differentiated payroll taxes in Norway*. Pētījumā pieejamie rezultāti ļauj kvalitatīvi secināt, ka tie ir pēc būtības līdzīgi situācijai Latvijā.

⁹ 19.06.2014. MK rīkojuma Nr.313 "Par Partnerības līgumu Eiropas Savienības investīciju fondu 2014.–2020.gada plānošanas periodam" 256.-257.punkts

Faktors/ Reģions	2004	%	2008	%	2010	%	2012	%	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kurzemes	4 450	90,7	8 904	79,5	6 789	78,4	8 586	79,2	n/d	n/d
Zemgales	3 016	61,5	7 124	63,6	5 840	67,4	7 338	67,7	n/d	n/d
Latgales	2 459	50,1	6 014	53,7	4 668	53,9	6 176	57,0	n/d	n/d

Avots: CSP

Pēdējo 11 gadu (kopš iestāšanās ES) tendenču analīze uzrāda to, ka:

- (1) Rīgas un Pierīgas reģionu kopējais īpatsvars valsts ekonomikā ir ļoti stabils un svārstās 65 līdz 67 procentu robežās. Starp Rīgas un Pierīgas reģionu ir izteikta negatīva korelācija¹⁰, kopējam īpatsvaram Latvijas ekonomikā praktiski nemainoties. Rīgas pilsētas īpatsvars Rīgas un Pierīgas reģiona ekonomikā ir samazinājies no 82% 2004. gadā līdz 78% 2012. gadā;
- (2) Kurzemes un Vidzemes reģionu īpatsvars ekonomikā ir nedaudz samazinājies, kamēr Latgales un Zemgales – pieaudzis;
- (3) Līdzīga situācija ir vērojama IKP uz vienu iedzīvotāju jomā – Latgalē un Zemgalē tendence tuvinoties vidējam līmenim valstī ir pozitīva, kamēr Vidzemē un Kurzemē IKP uz vienu iedzīvotāju ilgstoši ir ļoti stabils. Rīgas un Pierīgas reģiona starpā arī rādītājā - IKP uz vienu iedzīvotāju pastāv jau iepriekš minētā negatīvā korelācija.

Datu analīze liecina, ka ekonomiskās situācijas izlīdzināšanās reģionu līmenī notiek ļoti lēni. Tas atspoguļojas arī mājsaimniecību ienākumu izmaiņās. Vidzemes un Kurzemes mājsaimniecību ienākumi lēni tuvojās vidējiem rādītājiem valstī, kamēr Zemgales un Latgales mājsaimniecību ienākumi relatīvā izteiksmē pret vidējo ienākumu valstī praktiski nemainās.

Tabula 1-5 Viena mājsaimniecības locekļa ienākumi izmaiņas (EUR/iedz.)

Faktors	2004	%	2008	%	2010	%	2012	%	2013	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Latvijā	141,33	100,0	355,45	100,0	285,70	100,0	319,90	100,0	353,99	100,0
Rīgas	189,01	133,7	437,00	122,9	348,78	122,1	387,56	121,2	431,90	122,0
Pierīgas	145,33	102,8	411,13	115,7	292,84	102,5	336,95	105,3	376,06	106,2
Vidzemes	109,07	77,2	272,13	76,6	252,44	88,4	260,37	81,4	298,52	84,3
Kurzemes	117,12	82,9	322,68	90,8	261,45	91,5	308,64	96,5	330,05	93,2
Zemgales	117,08	82,8	304,58	85,7	240,23	84,1	276,86	86,5	291,99	82,5
Latgales	102,76	72,7	245,92	69,2	223,20	78,1	238,32	74,5	263,94	74,6

Avots: CSP

Jāuzsver, ka absolūtā izteiksmē Rīgas un Pierīgas reģionos esošo mājsaimniecību ienākumi pēckrīzes periodā attiecībā pret pārējiem reģioniem aug straujāk un, tādējādi, ienākumu plaisa starp reģioniem pat palielinās, kas ir būtisks priekšnoteikums turpmākajai monocentriskajai migrācijai Rīgas un Pierīgas reģiona virzienā, it sevišķi, ja Rīgas un Pierīgas reģionā bezdarba līmenis ilgstoši saglabāsies zem 4% atzīmes, kas tiek plaši (piemēram, EDSO, 1999) uzskatīts par līmeni, kad nodarbinātība tiek uzskatīta par pilnīgu.

IKP un ienākumu nevienlīdzības dati apliecina nepieciešamību turpināt ieguldījumus infrastruktūrā, kas radītu priekšnoteikumus līdzsvarotas teritoriālās attīstības nodrošināšanai. Teicamā stāvoklī esoša transporta infrastruktūra lielā mērā stimulē

¹⁰ Salīdzinot Rīgas un Pierīgas reģionu īpatsvara (% izteiksmē) izmaiņas Latvijas ekonomikā laika posmā no 2004. līdz 2012. gadam tiek iegūts, ka korelācijas koeficients ir negatīvs -0,89.

darbaspēka mobilitātes uzlabošanas un jaunu darba vietu radīšanā reģionos nodrošinot investoriem investīciju ekonomiskās atdeves uzlabošanas un papildus operacionālo izmaksu netiešu kompensāciju, kas rodas veicot komercdarbību ārpus Rīgas, reģionālas vai nacionālas nozīmes attīstības centriem. Bezdarba līmeņa samazināšanās, savukārt, ir kritisks priekšnoteikums straujākai atalgojuma izaugsmei reģionos¹¹.

1.6. Reģistrēto komersantu skaits

Viens no būtiskiem sociāli – ekonomiskajiem faktoriem reģionālās attīstības kontekstā ir ekonomisko aktivitāti raksturojošie parametri par kopējo aktīvo tirgus sektora ekonomiski aktīvajām vienībām¹², to skaitu uz 1 000 iedzīvotājiem un to izmaiņu tendencēm.

Tabula 1-6 atspoguļo datus par periodu no 2009. līdz 2013. gadam.

Tabula 1-6 Tirdzniecības sektora ekonomiski aktīvo vienību skaits reģionos uz 1000 iedzīvotājiem

Reģions/gads	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2009 %
1	2	3	4	5	6	7
Latvija	57	61	69	75	77	35,1
Rīgas	71	75	85	94	99	39,4
Pierīgas	48	53	60	66	70	45,8
Vidzemes	59	63	71	74	75	27,1
Kurzemes	54	57	64	67	68	25,9
Zemgales	45	50	57	59	60	33,3
Latgales	48	51	59	62	62	29,2

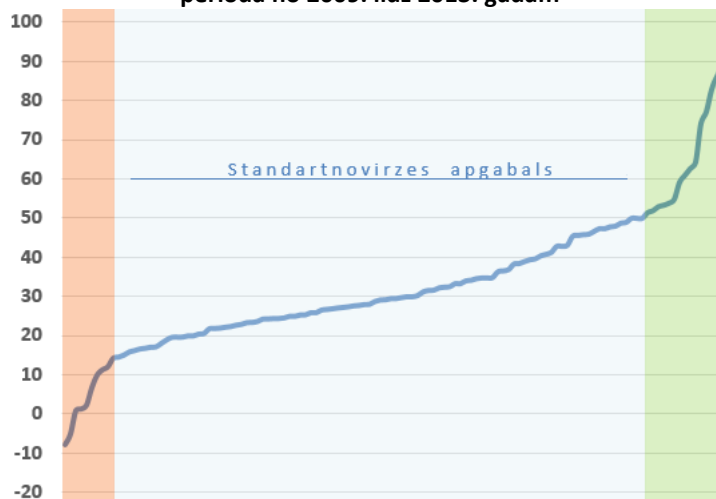
Avots: CSP

Kopumā ekonomiski aktīvo vienību izmaiņu apjoms statistisko reģionu sadalījumā iekļaujas datu kopas standartnovirzē. Detalizētā novadu griezumā situācija ar komersantu skaitu uz 1 000 iedzīvotājiem nav tik homogēna un ir virkne administratīvo novadu, kuros periodā no 2009. līdz 2013. gadam ir statistiski ekstremāli izmaiņu tempi. Ilustrācija Nr. 1 atspoguļo analīzes novadu griezumā kopsavilkumu.

¹¹ Atalgojuma līkne (angl. wage-curve, Blanchflower Oswald (1994)) demonstrē apgrieztu korelāciju starp nodarbinātības līmeni un atalgojumu. Vienādas kvalifikācijas un produktivitātes darbinieki pie dažādiem nodarbinātības līmeņiem saņem dažādu atalgojumu. Latvijas statistiskie dati cieši apliecina šo sakarību.

¹² Tirdzniecības sektora uzņēmumi: pašnodarbinātās personas, individuālie komersanti, komercsabiedrības, zemnieku un zvejnieku saimniecības.

Ilustrācija 1 **Tirgus sektora aktīvo vienību izmaiņas (%) uz 1000 iedzīvotājiem pilsētās un novados periodā no 2009. līdz 2013. gadam**



Avots: CSP

Iecavas, Vecumnieku un Rundāles novados pieaugums ir pārsniedzis vairāk kā 80% un tas lielā mērā ir saistīts ar to, ka pirms krīzes ekonomiski aktīvo vienību skaits uz 1 000 iedzīvotājiem šajos novados bija relatīvi zems un krīzes rezultātā, pieaugot bezdarbam, uzņēmējdarbības vide kļuva sadrumstalotāka. Savukārt, Salas un Aknīstes pieaugums ir bijis negatīvs, ko var lielākoties var skaidrot ar samērā lielo ekonomiski aktīvo vienību skaitu jau pirms krīzes (daudz sīki komersanti).

Detalizētas tirgus sektora aktīvo vienību izmaiņas (%) uz 1 000 iedzīvotājiem nacionālas nozīmes attīstības centros un novados laika periodā no 2009. līdz 2013. gadam ir atspoguļota pielikuma tabulā Nr. 9-1.

Administratīvo vienību – novadu centru attāluma analīze attiecībā pret Rīgu kontekstā ar komersantu skaita pieaugumu ļauj iegūt datus, kas apstiprina Latvijas ekonomikas monocentrisko uzbūvi. Vidējais novada centra attālums novados ar būtisku ekonomiskās aktivitātes pieaugumu (ilustrācijā Nr. 1 – tonēts zaļā krāsā, labajā ilustrācijas pusē) līdz Rīgai ir 66 km (attālums pa autoceļu), kamēr novados ar niecīgu vai pat negatīvu attīstību (ilustrācijā Nr. 1 – tonēts sarkanā krāsā, kreisajā ilustrācijas pusē) vidējais attālums līdz Rīgai ir 152 km. Nereti autoceļu stāvoklis uz attālākajiem novadiem ir vērtējams kā slikts un reģionālo attīstību bremsējošs faktors.

Radot teicamu reģionālo autoceļu infrastruktūru tiek izpildīts viens no kritiskajiem priekšnoteikumiem reģionālās attīstības stimulēšanai – pazeminātas loģistikas izmaksas, veicināta augstāka satiksmes drošība un mazāki pārvietošanās laika zudumi.

1.7. SAM 6.3.1. sasaiste ar plānošanas dokumentiem

Partnerības līguma Eiropas Savienības investīciju fondu 2014. – 2020. gada plānošanas periodam 71. punkts identificē, ka 53.7% no valsts reģionālajiem autoceļiem ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī, kas ir viens no būtiskiem ceļu satiksmes drošības riskiem, kā arī tranzīta, mobilitātes, investīciju piesaistes un nodarbinātības attīstību kavējošs faktors. Bojāgājušo skaits ceļu satiksmes negadījumā uz miljonu iedzīvotājiem Latvijā 2011.gadā bija 1,3 reizes augstāks nekā ES vidēji.

Stratēģija "Latvija 2030" un "Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013. – 2019. gadam" nosaka, ka Latvijas reģionālās politikas centrā ir teritoriāli policentriskas attīstības veicināšana. Šī mērķa sasniegšanai ir nepieciešamas investīcijas reģionālo ceļu tīklā, kas nodrošina nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamību un efektīvu sasaisti ar TEN-T autoceļu tīklu.

"Latvijas Nacionālā reformu programma "Eiropa 2020" stratēģijas īstenošanai", īpaši uzsverot valsts reģionālo autoceļu sakārtošanas būtiskumu, min kvalitatīvas un konkurētspējīgas loģistikas un tranzītpakalpojumu infrastruktūras nodrošināšanu kā vienu no valsts konkurētspējas celšanas faktoriem. Programma identificē reģionālo autoceļu sakārtošanas nepieciešamību priekšroku dodot autoceļiem, kuri savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus.

„Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam” atspoguļo vidējā termiņa mērķus un programmas to sasniegšanai, t.sk. tādus, kas tieši skar ieguldījumu reģionālo autoceļu pārbūvē.

Precīzu prioritāri pārbūvējamo valsts reģionālo autoceļu sarakstu laika periodam no 2014. līdz 2020. gadam identificē AS "Latvijas valsts ceļi" izstrādātā "Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020. gadam", kurā ir norādītas konkrētas nepieciešamo pārbūvējamo autoceļu posmu identifikatori, nosaukumi, kā arī pārbūvējamo posmu sākuma un beigu atzīmes.

1.8. Kopsavilkums

- (1) Reģionālo autoceļu infrastruktūras stāvoklis ir viena no būtiskākajām problēmām, kas apdraud Latvijas ilgtspējīgu attīstību, jo ierobežo valsts iespējas piesaistīt investīcijas attālākos valsts reģionos ražošanas industrijas attīstībai;
- (2) Kopējais reģionālo autoceļu garums valstī sasniedz 5 481,9 km jeb 27,2% no kopējā autoceļu garuma. Kopumā no valsts reģionālajiem autoceļiem uz 2012. gadu 53,7% (2 943,8 km) bija sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. Labā un ļoti labā stāvoklī esošo reģionālo autoceļu īpatsvars laika posmā no 2013. līdz 2015. gadam ir pieaudzis līdz 26,85% jeb par aptuveni 310 km. Tas ir noticis lielā mērā pateicoties ieguldījumiem, kurus 2007. – 2013. gada periodā ir līdzfinansējušas 3.2.1.1. un citas ES struktūrfondu aktivitātes;
- (3) IKP struktūras, nodarbinātības, mājsaimniecību ienākumu un reģistrēto komersantu skaita izmaiņu analīze reģionālā griezumā apliecina Latvijas monocentrisko ekonomisko modeli un demonstrē būtisku ienākumu plaisu starp Rīgas (arī Pierīgas) un pārējiem reģioniem. Šāda situācija apliecina nepieciešamību stimulēt Latvijas reģionālo attīstību, t.sk. arī veicinot komersantu relokāciju darbības veikšanai reģionos. Viens no šādiem stimulējošajiem faktoriem ir labā tehniskā stāvoklī esošas transporta infrastruktūras pieejamība;
- (4) SAM 6.3.1. plānotie reģionālo autoceļu pārbūves projekti pilnībā ir atbilstoši valsts stratēģiskajiem plānošanas dokumentiem un atbalsta tajos nospraustos un sasniedzamos mērķus.

2. Identificētie nepieciešamie ieguldījumi reģionālo autoceļu tīkla uzlabošanā

2.1. Identificētie projekti

Pārbūvējamo valsts reģionālo autoceļu posmi laika periodā no 2014. līdz 2020. gadam ir norādīti "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam".

Visi nepieciešamie pasākumi reģionālo autoceļu attīstībā, ciktāl tas attiecas uz reģionālajiem autoceļiem, ir provizoriski sadalīti trijās galvenajās grupās:

- (1) Valsts reģionālo autoceļu pārbūve ar ES finanšu atbalstu SAM 6.3.1. un aktivitātes 3.2.1.1. ietvaros;
- (2) Valsts reģionālo autoceļu segu un autoceļu posmu pārbūve ieguldījumus sedzot no valsts budžeta;
- (3) Valsts reģionālo autoceļu segumu atjaunošana (periodiskā uzturēšana) ieguldījumus sedzot no valsts budžeta.

Periodiskās uzturēšanas projekti turpmāk šajā dokumentā netiek apskatīti, tā kā to finansēšanai ES finanšu atbalsts nav pieejams pat teorētiski.

Kritēriji reģionālo autoceļu posmu atlasei un iekļaušanai "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam" ir bijuši sekojoši:

- (1) Autoceļa stāvokļa novērtējums 5 baļļu skalā, ietverot ceļa klātnes stabilitātes novērtējumu;
- (2) Satiksmes parametru izmaiņas pēdējos 3 gados (gada vidēja diennakts intensitāte, slodzes);
- (3) Autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēsturiskie dati;
- (4) Seguma līdzenuma izmaiņas pēdējos 3 gados;
- (5) Saķeres koeficienta vērtība;
- (6) Seguma ieliekuma mērījumu dati zem krītošā svara deflektometra.

Plānojot investīcijas reģionālā autoceļu tīkla attīstībā ir ticis ņemts vērā ne tikai autoceļu posmu tehniskās (t.sk. nestspējas) kvalitātes stāvoklis, bet arī katra konkrēta autoceļa posma nozīmīgums:

- (1) līdzsvarotā teritoriālajā attīstībā gan reģionālā, gan novadu līmenī, ievērojot ģeogrāfisko principu līdzsvarotā investīciju izvietojumā visā Latvijas teritorijā;
- (2) darbaspēka mobilitātē, stimulējot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošanu;
- (3) dažādu publisko un privāto pakalpojumu sasniedzamības uzlabošanā;
- (4) pastāvošo sezonālo kravu ierobežojumu novēršanā;
- (5) sagaidāmo sabiedrības ekonomisko ieguvumu kontekstā ar turpmāko ekonomiskās aktivitātes stimulēšanu reģionos, t.sk. veidojot sasaisti ar 2014. – 2020. gadā plānotajiem SAM 5.6.2. un SAM 3.3.1., kas paredz būtiskus ieguldījumus uzņēmējdarbības stimulēšanai nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros.

Tabula 2-1 atspoguļo "Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. – 2020. gadam" kopsavilkumu par nepieciešamajiem ieguldījumiem reģionālo autoceļu uzlabojumos.

Tabula 2-1 Nepieciešamo ieguldījumu kopsavilkums reģionālo autoceļu attīstībā saskaņā ar “Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam” (km)

Nr.	Ieguldījumu veids un finansēšanas avots / Reģions	Pierīga	Zemgale	Kurzeme	Latgale	Vidzeme	Kopā
1	2	3	4	5	5	7	8
1	Reģionālo autoceļu pārbūve ar ES finanšu atbalstu ¹³	110,85	116,22	112,20	93,39	140,08	572,74
2	Reģionālo autoceļu segu un autoceļu posmu pārbūve no valsts budžeta	167,46		231,69	247,73	174,54	821,42
3	Reģionālo autoceļu segumu atjaunošana (periodiskā uzturēšana) no valsts budžeta. ¹⁴	215,46		280,03	214,93	248,12	958,54

Avots: “Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020. gadam”

“Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam” īpaši vairākkārt ir norādīts, ka “Projektu prioritāte tiek koriģēta katru gadu pēc ikgadējās autoceļu stāvokļa novērtēšanas rezultātiem. Projektu saraksts tiek aktualizēts katru gadu atbilstoši pieejamajam finansējumam” .

Līdz ar to, LVC un SM pastāv iespējas veikt katra konkrētā projekta plānoto finanšu avotu maiņu virzot to finansējuma saņemšanai no SAM 6.3.1. uz VB, vai arī otrādi.

Kā kritēriji konkrēta identificētā projekta ieviešanas straujākai virzībai vai atlikšanai salīdzinājumā (t.sk. iekļaušanai “Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam”) ar citiem reģionālo autoceļu projektiem var kalpot:

- (1) konkrētā autoceļa tehniskā stāvokļa strauja pasliktināšanās;
- (2) būvprojekta pieejamība konkrētajam reģionālā autoceļa posmam vai arī otrādi – kavēšanās ar būvprojekta izstrādi vai problēmas ar tehnisko risinājumu saskaņošanu, kas kavē būvniecības iepirkuma izsludināšanu.

2.2. SAM 6.3.1. finansējamo projektu indikatīvais saraksts

SAM 6.3.1. ietvaros finansējamo reģionālo autoceļu projektu indikatīvais saraksts ar:

- (1) Reģionālā autoceļa un pārbūvējamā posma nosaukumiem un identifikatoru;
- (2) Pārbūvējamā autoceļa posma sākuma un beigu punktiem un pārbūvējamo kilometrāžu;
- (3) Pārbūvējamā autoceļa posma seguma veidu un tehnisko stāvokli;
- (4) 2014. gada GVDI un kravas transporta īpatsvaru pārbūvējamā autoceļa posmā,

ir pieejams pielikuma tabulā 9-2, bet tabula 2-2 atspoguļo SAM 6.3.1. provizoriski iekļauto reģionālo autoceļu posmu atbilstību SAM 6.3.1. specifiskajām atbilstības kritērijiem Nr. 1.2.,

¹³ Kopējā SAM 6.3.1. ietvaros plānotā rekonstruēto reģionālo autoceļu kilometrāža nesaskan ar “Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam” norādīto, tā kā daļa projektu jau ir realizēti ar 2007. – 2013. gada plānošanas periodā pieejamo finansējumu.

¹⁴ AS “Latvijas valsts ceļi” rajoni atšķiras no statistiskajiem reģioniem.

kas nosaka kādu reģionālo autoceļu pārbūves finansēšana pēc būtības ir veicama ar SAM 6.3.1. finanšu atbalstu.

Saskaņā ar pielikumā esošo tabulu 9-2:

- (1) SAM 6.3.1. finanšu atbalsta saņemšanai uz 2015. gada oktobri ir iekļauti reģionālo autoceļu posmi 572,723 km garumā;
- (2) no tiem 55,57 km jeb 9,7% ir ceļi ar grants segumu¹⁵;
- (3) 78,4% no SAM 6.3.1. iekļautajiem ceļu posmiem ir ļoti sliktā stāvoklī, bet aptuveni 16,2% sliktā stāvoklī;
- (4) atsevišķi apmierinošā stāvoklī iekļautie grants seguma ceļi ir iekļauti ar mērķi, lai pabeigtu konkrētā maršruta pilnīgu ceļa segas izbūvi ar asfaltbetona segumu, kā arī tie izpilda SAM 6.3.1. specifisko atbilstības kritēriju Nr. 1.2.

SAM 6.3.1. provizorisko vērtēšanas kritēriju kopas specifiskais atbilstības kritērijs Nr. 1.2. paredz, ka *"..ietvertais autoceļa posms atrodas valsts reģionālo autoceļu maršrutā un atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem"*:

- (1) *autoceļa posms savieno reģionālos attīstības centrus ar nacionālajiem attīstības centriem vai Rīgu;*
- (2) *autoceļa posms nodrošina pieejamību Eiropas transporta tīklam (TEN-T);*
- (3) *autoceļa posms atrodas valsts reģionālo autoceļu maršrutā, kas nodrošina starpvalstu robežu šķērsošanu."*

Zemāk esošā tabula 2-2 atspoguļo SAM 6.3.1. ietvaros provizoriski identificēto pārbūvējamo reģionālo autoceļu pārbūves maršrutu posmu atbilstību šim kritērijam un apakškritērijiem.

Tabula 2-2 SAM 6.3.1. projektu atbilstība specifiskajam atbilstības kritērijam Nr. 1.2.

Nr.	Kods	SAM 6.3.1. iekļautā pārbūvējamā posma autoceļa nosaukums	Sasaiste ar galveno autoceļu tīklu	Transporta plūsmu sasaiste ar nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem	Sasaiste ar valsts robežu
1	2	3	4	5	6
1	P10	Inčukalns - Ropaži - Ikšķile	A2, A3, A6	-	Nē
2	P11	Kocēni - Limbaži - Tūja	A1, A3	Limbaži	Nē
3	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža	A9, A10	Tukums	Jā
4	P105	Saldus - Ezere	A9	Saldus	Jā
5	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	A9, A10	Ventspils, Kuldīga, Saldus	Nē
6	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	A9, A10	Ventspils, Liepāja	Nē
7	P114	Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža (Plūdoņi)	A9	-	Jā
8	P118	Kuldīgas apvedceļš	-	Kuldīga	Nē
9	P120	Talsi - Stende - Kuldīga	A10	Talsi, Kuldīga	Nē
10	P121	Tukums - Kuldīga	A10	Tukums, Kuldīga	Nē
11	P128	Sloka - Talsi	-	Jūrmala, Talsi	Nē
12	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	A2	Cēsis, Madona	Nē
13	P32	Augšlīgatne - Skrīveri	A2	-	Nē
14	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka	-	Gulbene, Balvi	Nē

¹⁵ Tā ir būtiska atšķirība no 2007. – 2013. gada plānošanas perioda, kad 100% rekonstruēto ceļu bija grants seguma

Nr.	Kods	SAM 6.3.1. iekļautā pārbūvējamā posma autoceļa nosaukums	Sasaiste ar galveno autoceļu tīklu	Transporta plūsmu sasaiste ar nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem	Sasaiste ar valsts robežu
1	2	3	4	5	6
15	P36	Rēzekne - Gulbene	A12	Gulbene, Rēzekne	Nē
16	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	A6	Madona, Gulbene	Nē
17	P4	Rīga -Ērgļi	A4	Rīga	Nē
18	P45	Viļaka - Kārsava	A13	-	Nē
19	P5	Ulbroka - Ogre	A6	Ogre	Nē
20	P59	Viļāni - Ružina - Malta	A12, A13	-	Nē
21	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	A6, A12, A13	Krāslava, Preiļi, Madona	Nē
22	P68	Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža (Silene)	A13	Daugavpils	Jā
23	P70	Svente - Lietuvas robeža (Subate)	A14	Daugavpils	Jā
24	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	-	Bauska, Aizkraukle, Jēkabpils, Daugavpils	Jā
25	P76	Aizkraukle - Jēkabpils	-	Aizkraukle, Jēkabpils	Nē
26	P85	Rīgas HES - Jaunjelgava	A5	-	Nē
27	P87	Bauska - Aizkraukle	A6, A7	Bauska, Aizkraukle	Nē
28	P89	Ķekava - Skaistkalne	A7	-	Jā
29	P93	Jelgava - Iecava	A7, A8	Jelgava	Nē
30	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža (Žagare)	-	Jelgava	Jā
31	P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums	A9, A10	Jelgava, Tukums	Nē

Lielākā daļa no SAM 6.3.1. finansējamajiem reģionālo autoceļu pārbūves projektiem izpilda 2 vai pat visus 3 kritērijus.

2.3. Pārbūvējamo reģionālo autoceļu nozīmība sasniedzamības veicināšanā

Pārbūvējamie reģionālo autoceļu posmi nodrošina pieeju izglītības, veselības, kultūras un sociālo pakalpojumu sniedzējiem nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centros.

Tāpat pārbūvējamie reģionālo autoceļu posmi nodrošinās uzlabotu pieeju 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem, kuros laika posmā līdz 2022. gadam SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. ietvaros ir paredzēts veikt būtiskus ieguldījumus infrastruktūrā ekonomiskās aktivitātes stimulēšanai Latvijas reģionos¹⁶.

Tabula 2-3 atspoguļo tos nacionālas, reģionālas un vietējas nozīmes attīstības centrus, kuru sasniedzamība uzlabosies pārbūvējot tos reģionālos autoceļus, kuri ir iekļauti "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam".

¹⁶ Kopumā SAM 3.3.1. paredz ieguldījumus 29 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros (izņemot Rīgu), savukārt SAM 5.6.2. paredz veikt ieguldījumus 30 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros.

Tabula 2-3 Nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centri, kuru sasniedzamību uzlabos 2014. – 2020. gadu laikā plānotie reģionālo autoceļu pārbūves projekti

Nr.	Līmenis	SAM 6.3.1. iekļautie projekti	VB programmā iekļautie projekti
1	2	3	4
1	Nacionālas nozīmes attīstības centri	Daugavpils Jelgava Jēkabpils Jūrmala Liepāja Rēzekne Rīga Valmiera Ventspils	Jelgava Jēkabpils Rēzekne Rīga Valmiera
2	Reģionālas nozīmes attīstības centri	Aizkraukle Balvi Cēsis Gulbene Krāslava Kuldīga Limbaži Madona Ogre Preiļi Saldus Talsi Tukums	Alūksne Balvi Krāslava Kuldīga Limbaži Ludza Madona Sigulda Preiļi Talsi
3	Vietējās nozīmes attīstības centri	Auce Cesvaine Engure Ikšķile Ilūkste Jaunjelgava Nereta Pāvilosta Pļaviņas Priekule Ropaži Sala Skrīveri Stende Tērvete Vecpiebalga Vecumnieki Vijāni	Aloja Alsunga Dagda Dundaga Engure Ērgļi Koknese Ķegums Malta Mazsalaca Mālpils Mērsrags Naukšēni Nereta Pļaviņas Ragana Riebiņi Rūjiena Skrīveri Viesīte

SAM 6.3.1. iekļautie autoceļu posmi veicina 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošanu, savukārt, no valsts budžeta finansētie pārbūvējamie reģionālo autoceļu posmi veicina 15 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošanu. Pielikumā 9.2. esošajā kartogrāfiskajā materiālā ir atspoguļoti visi nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centri, kuru sasniedzamību uzlabos SAM 6.3.1. plānotie projekti.

Tabula 2-4 atspoguļo kopsavilkumu par dažādu pakalpojumu pieejamību kvantitatīvā izteiksmē tajos nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centros, kuru

sasniedzamības uzlabošanai ir plānots finansēt izmantojot SAM 6.3.1. un VB finanšu līdzekļus. Pieejamība ir apskatīta izglītības (IPS), veselības (VPS), kultūras (KPS) un sociālo pakalpojumu sniedzēju (SPS) griezumā.

Tabula 2-4 **Pakalpojumu sniedzēju skaits nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centros**

Nr.	Finansējuma avots	Līmenis	Pakalpojumu sniedzēju skaits			
			IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7
1.1.	SAM 6.3.1.	Nacionālas nozīmes attīstības centri	951	779	191	156
1.2.		Reģionālas nozīmes attīstības centri	205	167	50	63
1.3.		Vietējās nozīmes attīstības centri	57	48	42	73
1.4.		Kopā	1 213	994	283	292
2.1.	VB	Nacionālas nozīmes attīstības centri	732	592	129	89
2.2.		Reģionālas nozīmes attīstības centri	131	113	37	47
2.3.		Vietējās nozīmes attīstības centri	71	48	52	50
2.4.		Kopā	934	753	218	186

Izvērstā informācija par pakalpojumu pieejamību gan sadalījumā pa nacionālas, reģionālas un vietējās nozīmes attīstības centriem, kā arī sadalījumā pa SAM 6.3.1. un valsts budžeta finansētajiem pārbūvējamajiem reģionālo autoceļu posmiem ir atspoguļotas pielikuma tabulās 9-3, 9-4 un 9-5. Šī dokumenta pielikumā ir kartogrāfiskais materiāls, kas atspoguļo dažādu nozaru pakalpojumu sniedzēju skaitu katrā no nacionālas, reģionālas vai vietējās nozīmes attīstības centriem.

SAM 6.3.1. iekļautie reģionālo autoceļu posmi dažādu pakalpojumu sniedzamību uzlabo ar ievērojami augstāku intensitāti nekā tie reģionālie autoceļu posmi, kuru pārbūvi 2014. – 2020. gadu periodā ir plānots finansēt no valsts budžeta¹⁷. Tabula 2-5 atspoguļo dažādu pakalpojumu sniedzēju skaitu uz 1 pārbūvējamo reģionālā autoceļa kilometru atkarībā no izvēlēta finansēšanas avota.

Tabula 2-5 **SAM 6.3.1. un Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļauto maršrutu pieejamības kopsavilkums (dažādu pakalpojumu sniedzēju skaits uz 1 km pārbūvējamo ceļu)**

Finansēšanas avots	Pakalpojumu sniedzēju skaits uz 1 km pārbūvējamā autoceļa				
	IPS	VPS	KPS	SPS	Kopā
1	3	4	5	6	7
VB	0,97	0,78	0,23	0,19	2,17
SAM 6.3.1.	2,12	1,74	0,49	0,51	4,86

Līdzīga situācija, veicot SAM 6.3.1. un VB programmā iekļauto reģionālo autoceļu posmu salīdzinājumu, ir vērojama vidējās svērtas satiksmes intensitātes ziņā. Vidēji svērtā visu SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu posmu GVDI sasniedz 1 484 vienības diennaktī, jeb par 54,3% vairāk nekā tajos reģionālo autoceļu posmos, kuri “Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam” ir iekļauti finansēšanai no valsts budžeta (962 vienības diennaktī).

Pārbūvējamo autoceļu posmu GVDI mediāna starp SAM 6.3.1. un VB posmiem atšķiras par 61%.

¹⁷ ES fondu finanšu atbalsta saņemšanai tiek virzīti to reģionālo autoceļu pārbūve, kas nodrošina augstāku sniedzamību (respektīvi, ir izvēlēti prioritārākie ceļi), tā kā ES finansējuma pieejamība un izlietojums laikā ir stingri regulēti, kamēr valsts budžeta pieejamais finansējums autoceļu pārbūvei var būt mainīgs un nobīdīties laikā.

Novērtējuma pielikumā ir pieejams kartogrāfiskais materiāls, kas atspoguļo GVDI sadalījumā pa SAM 6.3.1. iekļautajiem pārbūvējamo autoceļu posmiem.

Tabula 2-6 Vidēji svērtās GVDI salīdzinājums SAM 6.3.1. un Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļautos pārbūvējamajos reģionālo autoceļu maršrutos

Nr.	Finansējuma avots	Posms ar augstāko GVDI	Posms ar zemāko GVDI	GVDI mediāna	Vidēji svērtā GVDI visos iekļautos ceļu posmos
1	2	3	4	5	6
1	SAM 6.3.1.	5 207	115	1 473	1 484
2	VB	4 210	300	915	962

Līdzīgās relatīvās atšķirības starp vidēji svērtajiem GVDI lielumiem un GVDI mediānu apliecina abu izlašu grupu homogenitāti, t.i. gan SAM 6.3.1., gan VB finansēs ļoti dažādu gan pēc GVDI, gan pēc pieejamības aspekta reģionālo autoceļu pārbūvi, kamēr vidējie lielumi ir ievērojami augstāki tieši tajos reģionālo autoceļu posmos, kuri ir iekļauti SAM 6.3.1 projektu indikatīvajā sarakstā.

Katra posma GVDI detalizēti ir atspoguļots pielikumā esošajās tabulās 9-4 un 9-5. GVDI uz SAM 6.3.1. provizoriski iekļautajiem autoceļu pārbūves posmiem ir norādīta arī 9.2. pielikumā esošajā kartogrāfiskajā materiālā.

2.4. SAM 6.3.1. sasniedzamie rezultātu un iznākumu rādītāji

SAM 6.3.1. ietvaros plānots sasniegt šādus rādītājus:

- (1) iznākuma rādītājs - pārbūvēti vai modernizēti valsts reģionālie autoceļi 574 km garumā, tai skaitā līdz 2018. gada 31. decembrim izsludināti būvniecības iepirkumi 20% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita;
- (2) rezultāta rādītāji – valsts reģionālo autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī īpatsvars samazināts no 53.7% līdz 26% no kopējā valsts reģionālo autoceļu tīkla, vidējais laika ietaupījums uz vienu kilometru pārbūvējot valsts reģionālo autoceļu ar asfalta segumu palielināts no 5 līdz 9 sekundēm;
- (3) finanšu rādītājs – 31.12.2018. sertificēti izdevumi 72 852 630 euro apmērā;
- (4) nacionālā līmeņa rādītājs – uzskaitīta vidējā satiksmes intensitāte jeb automašīnu skaits diennaktī, tai skaitā kravas transportlīdzekļi, pārbūvētajos ceļu posmos gadu pēc posma nodošanas ekspluatācijā.

2.5. Kopsavilkums

- (1) Pārbūvējamo reģionālo autoceļu posmi laika periodā no 2014. līdz 2020. gadam ir norādīti "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam", katram pārbūvējamajam posmam norādot indikatīvo finansēšanas avotu. Programma ir dinamisks dokuments, tā kā tiek paredzēts, ka tajā var tikt iekļauti papildus autoceļu posmi vai arī posmu finansēšanas avots var tikt mainīts;
- (2) SAM 6.3.1. finanšu atbalsta saņemšanai uz 2015. gada oktobri ir iekļauti reģionālo autoceļu posmi 572,723 km garumā no kuriem 9,7% ir ceļi ar grants segumu, bet 94,6% ir vai nu sliktā vai arī ļoti sliktā stāvoklī;
- (3) SAM 6.3.1. iekļautie autoceļu posmi veicina 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centra sasniedzamības uzlabošanu;
- (4) SAM 6.3.1. iekļautie posmi dažādu pakalpojumu sasniedzamību uzlabo ar ievērojami augstāku intensitāti nekā tie reģionālie autoceļu posmi, kuru pārbūvi 2014. – 2020. gadu periodā ir plānots finansēt no valsts budžeta (vidēji 4,86 dažādu pakalpojumu sniedzēji uz 1 pārbūvējamā autoceļa kilometru, pretstatā 2,17 autoceļos, kuru pārbūve tiks

finansēti no valsts budžeta programmas). SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu posmu GVDI sasniedz 1 484 vienības diennaktī, jeb par 54,3% vairāk nekā tajos reģionālo autoceļu posmos, kuri "Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014. – 2020. gadam" ir iekļauti finansēšanai no valsts budžeta (962 vienības diennaktī).

3. Iepriekšējo programmēšanas un plānošanas periodu ES līdzfinansēto investīciju ietekmes izvērtējums

3.1. 1.2.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi

2004. - 2006. gada programmēšanas periodā ar ERAF līdzfinansējumu tika veikta valsts 1. šķiras autoceļu¹⁸ infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumu TEN-T tīklam, rekonstrukcija 34 miljonu latu apmērā.

Kopumā tika veikta:

- (1) 113,96 km asfaltbetona segas reģionālo autoceļu rekonstrukcija;
- (2) 24,71 km grants ceļu asfaltēšana;
- (3) reģionālo autoceļu maršrutos ietilpstošo tranzītielu rekonstrukcija Jelgavā, Limbažos un Saldū;
- (4) 9 tiltu rekonstrukcija.

2004. – 2006. gada Vienotā Programmdokumenta Programmas papildinājums paredzēja sasniegt virkni rezultātīvos rādītājus. To faktiskās izpildes kopsavilkums saskaņā ar SM ziņojumu “par Eiropas Savienības struktūrfondu līdzfinansēto pasākumu un aktivitāšu ieviešanu par pārskata periodu no 01.01.2009. līdz 30.06.2009.” ir atspoguļots tabulā 3-1, bet izvērstā veidā ir pievienots pielikuma tabulā 9-6.

Tabula 3-1 1.2.1. aktivitātes rezultātīvo un ietekmes rādītāju plāns un faktiskā izpilde

Nr.	Rādītāja nosaukums	Rādītāja izpilde (%)
1	2	3
Rezultatīvie rādītāji		
1	Pirmās šķiras ceļu, kas atrodas kritiskā stāvoklī, samazinājums	57,5
2	Pirmās šķiras ceļu ar pietiekošu nestspēju palielinājums (spējīgi izturēt 11,5 t ass slodzi pirmās šķiras ceļu tīklā)	57,4
3	Pirmās kategorijas grants ceļu (procentuāli) samazinājums	49
4	Nestspēju zaudējušo tiltu skaita samazinājums pirmās šķiras ceļu tīklā	81,76
Ietekmes rādītāji		
5	Satiksmes intensitātes uz pirmās šķiras autoceļiem palielinājums	363
6	Satiksmes intensitātes palielinājums procentos pēc diviem gadiem, pēc programmas beigām salīdzinājumā ar esošo līmeni	95

Saskaņā ar tabulu 3-1, tad dēļ ieguldījumu izmaksu būtiska pieauguma 2004. – 2006. gada programmēšanas periodā nav izdevies pilnībā sasniegt 1.2.1. aktivitātes rezultātīvos rādītājus, kamēr ietekmes rādītāji rekonstruēto ceļu posmos vai nu sasniedz vai arī ievērojami pārsniedz plānotos rezultātus.

Plānošana tika veikta balstoties uz 2004. – 2005. gada autoceļu būvniecības izmaksām, kamēr projektu realizācija tika veikta vēlāk laika posmā no 2007. līdz 2008. gadam. Saskaņā ar LR CSP datiem būvniecības izmaksu indekss šajā periodā sasniedza sekojošus lielumus (% , 2005=100%): 2006. gads - 120.9%, 2007. gads - 152.5%, 2008. gads - 174.5%, 2009. gads - 155.5%.

¹⁸ Šobrīd tie tiek dēvēti par reģionālajiem autoceļiem un to autoceļa identifikatoros pirmais ir burts P

Savukārt, satiksmes intensitātes uz pirmās šķiras autoceļiem palielinājums par 363% ir saistīts ar satiksmes dalībnieku maršrutu maiņu un papildus inducētajiem braucieniem, kas ir saistīti gan ar komersantu efektivitātes uzlabojumiem, iedzīvotāju mobilitātes pieaugumu, kā arī, iespējams, ar nodarbinātības palielināšanos un ekonomiskās aktivitātes pieaugumu rekonstruēto reģionālo ceļu tuvumā, līdzīgi kā tas ir noticis 2007. – 2013. gadu plānošanas periodu reģionālo autoceļu pārbūvi projektu pēcprojekta fāzēs.

Detalizēta un kvantificēta analīze par 2007. – 2013. gada plānošanas periodā ieviestajiem reģionālo autoceļu pārbūves projektiem kontekstā ar GVDI izmaiņām un to iemesliem ir pieejama novērtējuma 3.2.2. līdz 3.2.4. sadaļās.

3.2. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros veiktie ieguldījumi

3.2.1. 3.2.1.1. aktivitāteskopsavilkums

Saskaņā ar:

- (1) 2007. – 2013. gadu perioda Darbības programmu “Infrastruktūra un pakalpojumi”, 3.2.1.1. aktivitātes mērķis tika noteikts: *“Komfortabla un droša satiksme valsts pirmās šķiras autoceļu tīklā, asfaltējot ceļus ar grants segumu (t.sk., veicot ceļu posmos ietilpstošo tiltu rekonstrukciju), kas nodrošina attīstības centru savienojumu vai to savienojumu ar valsts galvenajiem autoceļiem, priekšroku dodot autoceļiem ar lielāku satiksmes intensitāti”*;
- (2) MK noteikumiem Nr. 306 “Noteikumi par darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.2.1.1. aktivitāti “Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana”” kopējais pieejamais ERAF līdzfinansējums ir 182 435 851 euro¹⁹. Valsts budžeta finansējums attiecināmajām izmaksām ir 32 194 562 euro. Pieejamais finansējums tika sadalīts pa statistiskajiem reģioniem katram reģionam piešķirot kvotu²⁰.

tabula 3-2 atspoguļo faktiski izlietoto ERAF finansējumu, salīdzinājumu ar plānoto apjomu, kā arī rekonstruēto reģionālo ceļu apjoms sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem.

¹⁹ Aktivitātes 3.2.1.1. īstenošanas gaitā, ņemot vērā faktiski noslēgtos līgumus pabeigtajos projektos radās ietaupījums un aktivitātei 3.2.1.1. piešķirtais finansējums tika samazināts līdz minētajai vērtībai veicot 19.05.2015. grozījumus MK noteikumos Nr. 306. Tāpēc ir konstatējams, ka šī vērtība atšķiras no tabulā Nr. 13 norādītā kopējā pieejamā ERAF finansējuma. Pēdējā atlases kārtā 2014. gadā reģionālās kvotas tika atceltas.

²⁰ Kvota tika noteikta balstoties uz vidējo vērtību, kas ir aprēķināta no šādiem lielumiem katram no reģioniem - “1.šķiras grants un melnā seguma autoceļi (kopā km)” (Procentos no kopējā 1.šķiras autoceļu kopējā garuma) un “Grants ceļi (km)” (Procentos no 1.šķiras autoceļu ar grants segumu kopējā garuma).

Tabula 3-2 Izlietotais finansējums un rekonstruēto reģionālo ceļu apjoms sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem

Nr.	Reģions	ERAF līdzfinansējums (milj. euro) saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 306	Prognoze par faktisko izlietojumu (mij. EUR)	Prognozētais rekonstruēto ceļu faktiskais apjoms (km)	Vidējās ERAF finansējums uz 1 km (tūkst. EUR)	ERAF finansējums (EUR) uz 1 reģiona iedzīvotāju (01.01.2015)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Kurzemes	34,270	19,751	70,22	281,28	77,54
2.	Zemgales	34,481	33,396	88,78	376,17	137,92
3.	Pierīgas	26,799	26,057	63,93	407,58	25,83
4.	Vidzemes	58,068	60,712	140,60	431,82	305,04
5.	Latgales	33,170	32,871	88,72	370,51	116,74
Kopā		186,789	172,788	452,245	382,07	87,00

Avots: MK noteikumi Nr. 305, SM, CSP un veiktie aprēķini

Saskaņā ar tabulas 3-2 ievērojami lielāks ieguldījumu apjoms ir veikts Vidzemes reģionā.

3.2.2. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros ieviesto projektu iznākuma un rezultātīvo rādītāju analīze

Tabula 3-3 atspoguļo 3.2.1.1. aktivitātes 2009. un 2013. gados plānotos aktivitātes iznākuma un rezultāta rādītājus.

Tabula 3-3 3.2.1.1. aktivitātes iznākuma un rezultāta rādītāji

Rādītājs	Kvanti- fikācija 2004. gadā	Kvanti- fikācija 2009. gadā	Kvanti- fikācija 2013. gadā	Saiknes ar investīciju virzienu pamatoju ms	Aprēķina skaidrojums
Iznākuma rādītāji					
Noasfaltēto valsts 1. šķiras autoceļu kopgarums	0 km	100 km	330 km	3.2.1.1. aktivitāte	Vidējā 1 km grants ceļa pārbūve ar asfalta segu. Plānotās izmaksas 850 000 LVL/km (cena ar PVN).
Rezultāta rādītāji					
Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem dēļ noasfaltēta 1. šķiras autoceļa	0 EUR gadā	218 741 EUR/gadā	611 734 EUR/gadā	3.2.1.1. aktivitāte	Pieņemot, ka braukšanas ātrums uz grantētiem ceļiem nepārsniedz 70 km/h dēļ to sliktā seguma (bedres un līkumots maršruts), pēc tā rekonstrukcijas un noasfaltēšanas sasniegs līdz 90 km/h. Līdz ar to braukšanas ātrums vidēji palielināsies par 20 km/h.

Avots: Darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" papildinājums (versija 27.05.2015.)

Novērtējot jau sasniegtos un vēl sasniedzamo rezultātu prognozi uz 2015. gada oktobri, var konstatēt, ka:

- (1) 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros būs rekonstruēti (t.sk. asfaltēti) reģionālie autoceļi aptuveni 452,2 km garumā (t.sk. 12 tilti). Tādējādi, iznākuma rādītājs būs sasniegts 137% apmērā no 2013. gadā aktualizētā kvantificētā plānotā iznākuma rādītāja apjoma. Iznākuma rādītāju būtisko pieaugumu ietekmēja apstākļi, ka finansiālā ietaupījuma rezultātā (būvniecības cenas zemākas nekā plānots PI ietvaros) bija

iespēja apstiprināt vairāk projektus nekā sākotnēji tika plānots pieejamā 3.2.1.1. aktivitātes finansējuma ietvaros;

- (2) Uz 2015. gada oktobri rezultāta rādītājs - faktiskie laika ietaupījumi satiksmes dalībniekiem salīdzinot faktisko laika ietaupījumu ar ietaupījumu kopsummā, kas tika prognozēti projekta iesniegumu veidlapu dokumentācijā, pārsniedz prognozēto lielumu par 69,82% (visu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruēto reģionālo autoceļu saraksts ar plānotajiem un faktiskajiem laika ieguvumiem ir atspoguļots pielikuma tabulā 9-7). Jāņem vērā, ka 4 projektu ietekme 2015. gada oktobrī vēl nav novērtēta, līdz ar to sagaidāmais pārsniegums būs vēl lielāks. Šāda būtiska nobīde ir skaidrojama ar vienu galveno iemeslu. IIA sagatavošanas laikā laika ieguvumu novērtējums tika sagatavots, balstoties uz esošo GVDI apjomu rekonstruējamā autoceļa posmā, balstoties uz metodiku, kura ir norādīta Metodiskajos norādījumos. Tādējādi, IIA novērtējums nesaturēja aplēsi (modeli) par to kā mainīsies ceļu lietotāju (gan iedzīvotāju, gan komersantu) uzvedība (piemēram, inducētie papildus braucieni dēļ labāka ceļa stāvokļa) un iespējamās braucienu maršruta maiņas, ko var stimulēt konkrētā autoceļa rekonstrukcija. Šāda novērtējuma sagatavošanai, tiesa, no LVC un SM puses būtu vajadzīgi ievērojami laika, administratīvie un finanšu resursi, tā kā objektīvas prognozes izstrādei ir nepieciešama satiksmes modeļa izstrāde un braucienu mērķu izpēte (anketēšana un intervijas) katram no rekonstruējamajiem ceļa posmiem un tā alternatīvajiem maršrutiem. Ņemot vērā minēto, var diezgan droši apgalvot, ka pēc būtības liela daļa no identificētā laika ieguvumu ietaupījumu pārsnieguma (attiecībā pret sākotnējo prognozi) ir attiecināmi uz plašākajiem ekonomiskajiem ieguvumiem, kas ir atspoguļoti nākamajā šī ziņojuma sadaļā Nr. 3.2.4.

Novērtējuma ietvaros ir veikta 3.2.1.1. aktivitātes projekta iesniegumu veidlapu sociāli – ekonomiskās analīzes norādīto IIA rezultātu (B/C vērtību) tuvināta izmaiņu novērtēšana, kas ir sagatavota balstoties uz kritisko ietekmējošo faktoru relatīvajām izmaiņām, salīdzinot situācijas pirms un pēc projekta ieviešanas. Kā kritiskie faktori ir izvēlēti:

- (1) Projektu iesniegumos plānoto investīciju apjoma salīdzinājums ar faktiski veiktajiem ieguldījumiem katrā konkrētajā 3.2.1.1. aktivitātes līdzfinansētajā projektā;
- (2) Sociāli – ekonomisko ieguvumu apjomu izmaiņas (laika ietaupījumi un ietaupītās autokilometru izmaksas), kas ir balstītas gan uz GVDI izmaiņām rekonstruētajos ceļu posmos un jau veiktajiem laika ietaupījumiem monetārā izteiksmē, kas ir precīzi identificēti tabulā pielikuma tabulā 9-7.

Vidējā B/C vērtība 3.2.1.1. aktivitātes realizēto projektu iesniegumu veidlapās ir 1,13 (amplitūda no 0,21 līdz 5,85, mediāna 0,70) punktu apmērā. Aktualizētie dati rāda, ka faktiskā vidējā 3.2.1.1. aktivitātes B/C vērtība, vēl pat neveicot visu projektu rezultātu novērtēšanu, ir ievērojami augstāka un sastāda 3,68 punktus (amplitūda no 0,33 līdz 10,99 punktiem, mediāna – 2,16).

Detalizēts B/C izmaiņu novērtējums sadalījumā pa projektiem ir atspoguļots pielikuma tabulā 9-8.

3.2.3. Ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu izmaiņām

3.2.1.1. aktivitātes ietvaros realizētajiem projektiem ir pozitīva ietekme uz CSNg samazināšanos. Precīzu ietekmi varēs noteikt aptuveni 2017. – 2018. gadā, kad būs pieejami CSNg dati par reģionālo autoceļu posmiem, kuru rekonstrukcija tikai noslēdzās 2014. vai 2015. gadā.

Šī iemesla dēļ šajā novērtējumā CSNg izmaiņas ir novērtētas tikai par tiem autoceļu posmiem, kuriem ir pieejami dati gan pirms projekta realizācijas, gan arī ir dati vismaz par vienu pilnu gadu pēc projekta realizācijas.

Analīze tika veikta salīdzinot reģistrēto CSNg skaitu pirms un pēc projekta. Tā kā uz rekonstruētajiem autoceļiem ir būtiski pieaugusi GVDI nav korekti salīdzināt CSNg izmaiņas absolūtā izteiksmē, tā kā pastāv ciešas korelācijas starp GVDI un CSNg pieaugumu absolūtā izteiksmē. Salīdzinot situācijas ir salīdzinātas CSNg skaita izmaiņas uz vienu automašīnas nobraukto kilometru.

Vidējais CSNg samazinājums apskatītajos posmos ir sasniedzis 64,7%, bet CSNg samazinājuma mediāna ir bijusi 80,2%. Ir tikai viens posms, kur CSNg uz vienu autokilometru ir būtiski pieaudzis. Autoceļa posma P74 Siliņi – Aknīste posmā "Siliņi - Aknīstes novada robeža, tilts pār Podvāzi" CSNg skaits uz 1 autokilometru ir pieaudzis no $4,190E-07$ līdz $8,935E-07$ ²¹.

Pilni analīzes rezultāti ir pieejami pielikuma tabulā 9-9.

3.2.4. 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros ieviestu projektu plašākas ekonomiskās analīzes ietekme

3.2.4.1. *Plašākas ekonomiskās analīzes ietekmes indikācijas*

Plašāka pozitīvā ekonomiska ietekme reģionālo ceļu pārbūves rezultātā izpaužas tikai ilgtermiņā. Tā izpaužas ar sekojošu ieguvumu starpniecību:

- (1) Ieguvumi no satiksmes uzlabojumiem apkārtējām pilsētām;
- (2) Ieguvumi no nodarbinātības palielināšanās;
- (3) Ieguvumi no cilvēku mobilitātes palielināšanās;
- (4) Ieguvumi no esošo komersantu efektivitātes un funkcionalitātes uzlabojumiem;
- (5) Ieguvumi no reģionam piesaistīto investīciju pievienotās vērtības;
- (6) Ieguvumi no teritoriālās atstumtības riska samazināšanās

Faktiski visi no šiem ieguvumiem stimulē valsts reālā IKP izaugsmi, kas ir priekšnoteikums mājāsaimniecību ienākumu pieaugumam un ienākumu plaisas samazināšanai starp dažādiem Latvijas reģioniem.

Tiešo ietekmi ir iespējams noteikt apjomīgu pētījumu rezultātā veicot mērķa auditoriju grupu intervēšanu un anketēšanu kontekstā ar ilgtermiņa kvantitatīvajiem datiem.

Ņemot to vērā, un ņemot vērā faktu, ka 2007. – 2013. gada periodā liela daļa projektu ir noslēgušies tikai pēdējo divu gadu laikā vai arī atrodas vēl ieviešanā (2015. gada rudenī) objektīvs novērtējums nav iespējams.

²¹ Šis lielums joprojām ir mazāks nekā virknē 3.2.1.1. aktivitātes autoceļu posmu pirms projektu realizācijas, kur CSNg skaits uz 1 autokilometru sasniedza 10^{-6} pakāpē.

Šajā pēcprojekta fāzē ir iespējams pētīt GVDI izmaiņas rekonstruēto reģionālo autoceļu posmos, salīdzinot tos ar vidējām GVDI izmaiņām Latvijā un statistiskajā reģionā kopumā. GVDI izmaiņu tempi, kas būtiski apsteigs vidējos izmaiņu tempus netieši apstiprinās ieguvumus no:

- (1) Braucienu maršrutu un/vai ieradumu maiņas iedzīvotāju un komersantu vidū stimulē radītie sasniegumi, laika, drošības un autokilometru ieguvumi;
- (2) Inducētos papildus braucienus, ko rada nodarbinātības un mobilitātes pieaugums reģionā vai arī ekonomiskās aktivitātes pieaugums (t.sk., iespējams, tūrisma nozares) tiešā reģionālā ceļa tuvumā.

Saskaņā ar iepriekš norādīto metodoloģiju ir veikta GVDI izmaiņu analīze dažādos griezumos un zemāk esošā tabula 3-4 atspoguļo iegūtos rezultātus.

Tabula 3-4 GVDI izmaiņu tempi (%) reģionālā griezumā laika periodā no 2007. līdz 2014. gadam

Reģions	Izmaiņas (%)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Latvijā kopā	Pret iepriekšējo periodu	-4,49	-12,96	-2,21	-3,94	5,02	3,13	6,80
	Pret 2007. gadu	-4,49	-16,87	-18,71	-21,91	-17,99	-15,43	-9,67
Pierīgas	Pret iepriekšējo periodu	-5,98	-14,57	-2,45	-4,03	4,63	3,71	8,51
	Pret 2007. gadu	-5,98	-19,69	-21,66	-24,82	-21,33	-18,42	-11,48
Zemgales	Pret iepriekšējo periodu	1,15	-11,44	0,89	-3,49	8,12	4,36	1,43
	Pret 2007. gadu	1,15	-10,42	-9,62	-12,77	-5,69	-1,58	-0,17
Kurzemes	Pret iepriekšējo periodu	-0,09	-13,19	-5,50	-2,52	6,19	1,93	2,16
	Pret 2007. gadu	-0,09	-13,26	-18,03	-20,10	-15,16	-13,52	-11,65
Latgales	Pret iepriekšējo periodu	-1,52	-10,59	3,38	-0,96	-0,84	2,97	2,01
	Pret 2007. gadu	-1,52	-11,95	-8,97	-9,85	-10,60	-7,95	-6,10
Vidzemes	Pret iepriekšējo periodu	-4,80	-4,92	-5,19	-7,75	9,95	-0,48	8,73
	Pret 2007. gadu	-4,80	-9,48	-14,18	-20,83	-12,95	-13,37	-5,81
Tikai galvenie autoceļi	Pret iepriekšējo periodu	-5,46	-13,63	-1,77	-3,57	4,14	3,40	5,83
	Pret 2007. gadu	-5,46	-18,34	-19,79	-22,65	-19,44	-16,70	-11,85

Avots: Aprēķini balstoties uz LVC GVDI datu bāzēm

Zemāk esošā tabula 3-5 atspoguļo rezultātus reģionālā griezumā par autoceļiem, kuri ir tikuši rekonstruēti 2007. – 2013. gada perioda ietvaros²². Īpaši jāuzsver, ka pirms rekonstrukcijas projektu realizācijas nevienā no 2007. - 2013. gada perioda ietvaros rekonstruējamajiem autoceļiem GVDI nepārsniedz 1 000 vienības diennaktī. Tas nozīmē, ka sākotnējā bāze ir neliela un salīdzinoši nelielas izmaiņas absolūtā izteiksmē, rada nozīmīgus pieaugumus relatīvā izteiksmē. Šī iemesla dēļ zemāk esošajā tabulā ir sniegti papildus komentāri par tiem autoceļiem, kas ir snieguši vislielāko izaugsmi GVDI izaugsmē.

²² Te jāuzsver datu pieejamības ierobežojums. Lai arī kopumā pieejamie dati ļauj objektīvi identificēt GVDI izmaiņas gan valsts, gan reģionālā līmenī, atsevišķu ceļu posmu analīze var būt apgrūtināta tā kā dati nereti ir pieejami nepilnīgi. Līdz ar to, ja trūka dati salīdzinājuma vajadzībām par 2014. gadu, tad tika izmantoti 2013. gada dati, attiecīgi 2007. gada datu nepieejamības gadījumā tika izmantoti vai nu 2006. vai nu 2008. gada dati par GVDI konkrētajā reģionālā autoceļa posmā.

Tabula 3-5 GVDI izmaiņu tempi rekonstruētajos reģionālo ceļu posmos laika periodā no 2007. līdz 2014. gadam

Reģions	Izmaiņas (%)	2014	Komentāri
1	2	3	4
Latvijā	Pret 2007. gadu	-9,67	
Pierīgas	Pret 2007. gadu reģionā	-11,48	Lielākās relatīvās GVDI izmaiņas: P4 posms Kastrāne - Ķeipene (km 61,63-69,10) +109% jeb 216 papildus automašīnas. P4 posms Taurupe - pagrieziens uz Mazozoliem (km 81,00-90,70) + 157% jeb 424 automašīnas.
	Pret 2007. gadu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros pārbūvēto ceļu posmos	23,3	
Zemgales	Pret 2007. gadu reģionā	-0,17	Lielākais GVDI pieaugums ir autoceļā P76 Aizkraukle-Jēkabpils (km 0,00-33,00), kur pēc pārbūves GVDI apjoms ir pieaudzis par 244% jeb 1 223 automašīnām diennaktī. Uz autoceļa P73 (Vecumnieki-Nereta-Subate) GVDI ir pieaugusi par 78% jeb 427 automašīnām diennaktī.
	Pret 2007. gadu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros pārbūvēto ceļu posmos	85,3	
Kurzemes	Pret 2007. gadu reģionā	-11,65	Lielākais GVDI pieaugums ir autoceļā P121 Tukums-Kuldīga posma Krogsētas - Kuldīga (km 58,39-77,45), kur GVDI ir palielinājusies par 57% jeb 235 automašīnām diennaktī.
	Pret 2007. gadu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros pārbūvēto ceļu posmos	44,9	
Latgales	Pret 2007. gadu reģionā	-6,10	Lielākais GVDI pieaugums ir autoceļā P45 Viļaka-Kārsava posmā Baltinava - Kārsava (km 32,00-49,50), kur GVDI ir palielinājusies par 49% jeb 201 automašīnām diennaktī.
	Pret 2007. gadu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros pārbūvēto ceļu posmos	8,5	
Vidzemes	Pret 2007. gadu reģionā	-5,81	Lielākais GVDI pieaugums ir autoceļā P4 Rīga - Ērgļi posma pagrieziens uz Mazozoliem - Ērgļi (km 90,70-99,66), kur GVDI ir palielinājusies par 157% jeb 424 automašīnām diennaktī. GVDI gandrīz dubultojusies ir posmos: P62 (Krāslava – Preiļi – Madona) posmā Lūmāni – Mētriena (km 113.40 – 122.20) un P33 (Ērgļi - Vecpiebalga – Saliņkrogs) posmā Jaunpiebalga - Saliņkrogs (km 49,14-60,65).
	Pret 2007. gadu 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros pārbūvēto ceļu posmos	41,8	

Avots: LVC GVDI datubāze un aprēķini

Šādas GVDI izmaiņas viennozīmīgi apliecina būtiskas satiksmes apjoma izmaiņas rekonstruētajos reģionālo autoceļu posmos un netieši norāda uz to, ka autoceļu rekonstrukcija ir radījusi ieguvumus no laika ietaupījumiem, satiksmes uzlabojumiem apkārtējām apdzīvotām vietām, mobilitātes palielināšanās un, iespējams, arī ieguvumus no nodarbinātības palielināšanās.

Līdzīgas izmaiņas ir kravas transporta automašīnu segmentā, kas netieši apstiprina komersantu efektivitātes un funkcionalitātes uzlabojumus. Laika posmā no 2007. līdz 2014. gadam lielākie pieci KT GVDI pieaugumi sadalījumā pa 2007. – 2013. gada plānošanas perioda ietvaros rekonstruētajiem ceļiem ir sekojoši un atspoguļoti zemāk esošajā tabulā Nr. 3-6²³.

Tabula 3-6 GVDI izmaiņas kravas automašīnu segmentā rekonstruētajos ceļu posmos

Nr	Ceļa posms	KT GVDI 2007. gadā (gab.)	KT GVDI 2014. gadā (gab.)	KT GVDI pieaugums (gab.)
1	2	3	4	5
1	P 76 Aizkraukle-Jēkabpils (km 0,00 – 33,45)	80	259	+179
2	P45 Viļaka-Kārsava posms Baltinava – Kārsava (km 32,00 - 49,50)	41	165	+124
3	P74 Siliņi – Aknīste (km 0,00 – 22,51)	56	168	+112

²³ No novērtējuma izslēgti statistiski ekstrēmi dati.

Nr	Ceļa posms	KT GVDI 2007. gadā (gab.)	KT GVDI 2014. gadā (gab.)	KT GVDI pieaugums (gab.)
1	2	3	4	5
4	P4 Rīga-Ērgļi posms Taurupe – Ērgļi (km 81,00-99,66)	46	139	+93
5	P73 Vecumnieki-Nereta-Subate posma Rite-Aknīste (km 75,00-94,70)	105	166	+59

Avots: LVC GVDI datubāze un aprēķini

Ņemot vērā apdzīvotības blīvumu un ekonomisko aktivitāti novados, kurus šķērso augstāk esošajā tabulā 3-6 minētie reģionālie autoceļi, ar augstu ticamību var lēst, ka lielāko daļu no papildus KT GVDI rada tranzīta plūsmas novirzīšanās no citiem autoceļiem, tādējādi, radot izmaksu ietaupījumus un efektivitātes uzlabojumus komersantiem.

3.2.4.2. Nodarbinātības izmaiņas

Reģionālo ceļu pārbūve dažādos pētījumos tiek saistīta ar pozitīvām nodarbinātības izmaiņām ilgtermiņā, kas lielākoties tiek interpretētas ar mobilitātes palielināšanos, samazinot laiku un tiešos finansiālos izdevumus, kas saistīti ar nokļūšanu uz un no darbavietas²⁴.

Novērtējuma ietvaros, balstoties uz NVA datu bāzēm (izmantojot datus par bezdarba līmeni reģionā un konkrētajos novados uz katra gada 31. janvāri), tika veikta kvantitatīva aplēse par lokālajām bezdarba līmeņa izmaiņām salīdzinājumā ar kopējām reģionālajām vai nacionālajām tendencēm.

Tabula Nr. 3-7 atspoguļo iegūtos rezultātus.

Tabula 3-7 **Bezdarba līmeņa izmaiņu analīze**

Reģions / Bezdarba līmenis (%)	2011	2012	2013	2014	2015	Samazi nājums, pp	pp, atšķirība
1	2	3	4	5	6	7=(6-2)	8
Pierīga kopā	9,6	7,1	5,9	5,3	4,7	4,9	0,0
Pierīga - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	10,3	7,5	6,9	6,3	5,4	4,9	
Kurzeme kopā	11,8	9,2	8,9	9,1	8,7	3,1	0,1
Kurzeme - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	11,1	8,7	8,7	8,0	7,9	3,2	
Latgale kopā	16,9	15,2	15,7	14,6	13,9	3,0	0,3
Latgale - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	21,1	19,6	20,8	19,1	17,8	3,3	
Vidzeme kopā	11,7	9,7	9,6	8,5	7,6	4,1	0,1
Vidzeme - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	12,5	10,5	10,6	9,6	8,3	4,2	
Zemgale kopā	12,1	10,0	9,2	8,0	7,0	5,1	-0,4
Zemgale - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	13,7	11,7	11,4	10,4	9,1	4,7	

Avots: NVA datu bāzes, aprēķini

Saskaņā ar tabulas 3-7 rezultātiem, tad šādā griezumā izteiktas korelācijas vidējā termiņā starp ieguldījumiem reģionālo ceļu pārbūvē un nodarbinātības līmeņa izmaiņās nepastāv.

²⁴ Venables et.al. "Transport investment and economic performance: Implications for project appraisal" 2014. (Lielbritānijas Transporta departamenta pētījums)

Jāņem vērā, ka ieguldījumu transporta infrastruktūrā ir kritiskais priekšnoteikums līdzsvarotai ekonomiskai attīstībai, tomēr tā identificējamā ietekme parasti izpaužas ilgtermiņā, tā kā starp ieguldījumiem transporta infrastruktūrā un ekonomiskās aktivitātes pieaugumu ir būtiska nobīde laikā.

Savukārt, iegūtie rezultāti, analizējot datus reģionu novadu līmenī (izslēdzot nacionālas nozīmes attīstības centrus) un salīdzinot tos ar novadiem reģionā, kuros 2007. – 2013. gada perioda ietvaros nav veikti ieguldījumi reģionālo ceļu rekonstrukcijā, ir atspoguļoti zemāk esošajā tabulā 3-8.

Tabula 3-8 **Bezdarba līmeņa izmaiņu analīze reģiona ietvaros starp novadiem ar un bez reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektiem (%)**

Reģions / gads	2011	2012	2013	2014	2015	Samazinājums, pp	pp, atšķirība
1	2	3	4	5	6	7	8
Pierīga - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	10,3	7,5	6,9	6,3	5,4	4,93	0,52
Pierīga - novadi ar nerekonstruētajiem ceļiem	9,0	6,6	5,6	5,2	4,6	4,41	
Kurzeme - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	11,1	8,7	8,7	8,0	7,9	3,23	-0,83
Kurzeme - novadi ar nerekonstruētajiem ceļiem	12,1	9,2	9,6	8,8	8,1	4,06	
Latgale - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	21,1	19,6	20,8	19,1	17,8	3,30	-1,56
Latgale - novadi ar nerekonstruētajiem ceļiem	22,4	19,8	20,8	19,3	17,5	4,86	
Vidzeme - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	12,5	10,5	10,6	9,6	8,3	4,23	-0,02
Vidzeme - novadi ar nerekonstruētajiem ceļiem	11,5	9,5	9,4	7,9	7,2	4,26	
Zemgale - novadi ar rekonstruētajiem ceļiem	13,7	11,7	11,4	10,4	9,1	4,69	-0,28
Zemgale - novadi ar nerekonstruētajiem ceļiem	12,0	10,0	9,4	8,4	7,0	4,97	

Avots: NVA Datu bāzes, aprēķini

Tabulas 3-7 un 3-8 norāda, ka starp reģionālo autoceļu rekonstrukciju aktivitātēs 3.2.1.1. ietvaros un nodarbinātības izmaiņām uz 2015. gadu nav izteiktas nekavējošas pozitīvas korelācijas. Jau iepriekš ir minēts, ka šāda korelācija pēc būtības var pastāvēt tikai ilgtermiņā ar priekšnosacījumu, ka arī pārējo nodarbinātību stimulējošo sociāli – ekonomisko faktoru izmaiņas ir ar pozitīvu vektoru. Jāņem vērā, ka arī iespējamais ekonomiskās aktivitātes pieaugums vienmēr notiek ar nobīdi laikā, tā kā privātajam sektoram ir vajadzīgs laiks, lai pieņemtu lēmumus, piemēram, par biznesa uzsākšanu reģionā vai arī tā reģionālo paplašināšanu²⁵.

²⁵ Virkne publiski pieejami pētījumi. Piemēram, Alam et al. "Assessing the Time Lag Between Transportation Investment and Economic Development by the Data Envelopment Approach" (2005),

3.2.4.3. Ietekme uz demogrāfiskajiem procesiem

Veicot korelāciju un tendenču analīzi, vidējā termiņā netika konstatēta statistiskā sakarība starp ieguldījumiem reģionālo ceļu infrastruktūrā un iedzīvotāju skaita izmaiņām. Jāuzsver, ka demogrāfisko procesu kontekstā minētā laika nobīde ir vislielākā.

Tabula 3-9 Iedzīvotāju skaita izmaiņu analīze reģiona ietvaros laika posmā no 2004. līdz 2015. gadam starp novadiem ar un bez reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektiem 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros

Faktors / Reģions	Pierīgas	Vidzemes	Kurzemes	Zemgales	Latgales
1	2	3	4	5	6
Iedzīvotāju skaita izmaiņu novados, kur 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros tika rekonstruēti ceļi, korelācija pret reģionu kopumā	-0,149	0,999	0,993	0,997	0,999
Iedzīvotāju izmaiņu korelācija pret novadiem, kuros netika realizēti 3.2.1.1. aktivitātes projekti	-0,715	0,998	0,991	0,994	0,999
Iedzīvotāju izmaiņas (%) reģionā periodā no 2004. līdz 2015. gadam	1,18	-18,21	-16,74	-14,26	-21,76
Iedzīvotāju izmaiņas (%) novados, kur tika realizēti 3.2.1.1. aktivitātes projekti (2004 – 2015)	-10,91	-20,60	-15,59	-18,42	-21,25
Iedzīvotāju izmaiņas (%) novados, kur netika realizēti 3.2.1.1. aktivitātes projekti (2004 – 2015)	4,65	-16,18	-16,95	-13,15	-21,98

Avots: CSB un aprēķini

Pierīgas reģionā korelācija ir negatīva un tas ir saistīts pamatā ar iedzīvotāju migrāciju no Rīgas uz tiem Pierīgas reģiona novadiem, kas tieši piekļaujas Rīgas pilsētai. Izslēdzot šos novadus no aprēķina korelācijas koeficients līdzīgi kā citos apskatītajos reģionos ir tuvu 1 vērtībai ($r=0,9996$).

3.2.5. Kopsavilkums

- (1) Projekta iesnieguma un IIA sagatavošanas ietvaros novērtējums par rekonstruējamā reģionālā autoceļa ietekmi uz sabiedrību kopumā tiek gatavots balstoties uz LVC Metodiskajiem norādījumiem veicot sociāli – ekonomisko ieguvumu aprēķinu attiecinoši uz esošajiem satiksmes dalībniekiem (GVDI);
- (2) Šāda pieeja sniedz iespēju īsā laikā un par nelielām administratīvajām, tehniskajām un finanšu izmaksām savstarpēji salīdzināt autoceļu pārbūves projektus un izvēlēties ieviešanai tos projektus, kuriem ir augstāks derīgums sabiedrībai kopumā. Tomēr šāda pieeja neatspoguļo kopējos konkrētā projekta sabiedrības ieguvumus kopumā, kas var izpausties kā sabiedrības ieguvumi no maršrutu maiņas, no satiksmes uzlabojumiem apkārtējām pilsētām, no nodarbinātības palielināšanās, no cilvēku mobilitātes palielināšanās un no esošo komersantu efektivitātes un funkcionalitātes uzlabojumiem. Tāpat Metodiskie ieguvumi neparedz iespēju kvantificēt un naudas izteiksmē novērtēt SEG emisiju samazināšanos;
- (3) Iepriekšējā punktā minētie ieguvumi pastāv un tos tieši apliecina gan GVDI pieauguma tempi rekonstruētajos reģionālo autoceļu posmos, kas ievērojami

Berechman et. al. "Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, county and municipality levels" (2006).

apsteidz vidējos GVDI izmaiņu tempus valstī un reģionā gan arī jau ieviesto reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektu rezultātīvo rādītāju analīze, kas norāda, ka faktiskie ieguvumi ir vidēji par 69,82% lielāki nekā sākotnēji tika novērtēti. Tas nozīmē, ka satiksmes dalībnieki ir mainījuši savus maršrutus un ir inducēti papildus braucieni, t.sk. tādi, kas saistās ar nodarbinātības un mobilitātes pieaugumu, kā arī, iespējams, papildus tūrisma plūsmām uz un no reģiona. Tāpat tas tieši apliecina finansiālus ieguvumus komercsektoram, kas rodas no loģistikas maršrutu pārplānošanas;

- (4) Koeficienta B/C vērtība 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros realizēto projektu iesniegumu veidlapās vidēji tika noteikta 1,13 punktu apmērā. Vienkāršota rezultātus kritisko ietekmējošo mainīgo relatīvo izmaiņu analīze kontekstā ar B/C sagaidāmajām izmaiņām liecina, ka faktiskā vidējā 3.2.1.1. aktivitātes B/C vērtība, vēl pat neveicot visu realizēto projektu rezultātu novērtēšanu, ir ievērojami augstāka un sastāda orientējoši 3,68 punktus (mediāna – 2,16). Šādas krasas pozitīvas izmaiņas ir saistītas ar diviem galvenajiem apstākļiem:
 - a. Zemākas investīciju izmaksas nekā sākotnēji tika novērtēti;
 - b. Augstāki satiksmes dalībnieku ieguvumi nekā tika novērtēti sagatavojot projektu IIA.
- (5) Vidējais CSNg samazinājums 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruēto autoceļu posmos ir sasniedzis 64,7%, bet CSNg samazinājuma mediāna ir bijusi 80,2%. Tas gan ir attiecināms tikai uz tiem autoceļu posmiem, kur CSNg izmaiņu novērtējumu, dēļ datu nepieejamības, vispār bija iespējams veikt;
- (6) Korelāciju un tendenču analīze pētot iedzīvotāju un nodarbinātības izmaiņas reģionos un/vai novados, kuros ir notikusi reģionālo autoceļu rekonstrukcija, nedod iespēju apgalvot, ka 2007. – 2013. gada periodā ieviestie projekti jau ir devuši ieguldījumu teritoriālās līdzsvarotās attīstības nodrošināšanā. Jāuzsver, ka
 - a. labas transporta infrastruktūras pieejamība ir tikai viens no priekšnosacījumiem šādas attiecības nodrošināšanā;
 - b. pozitīvie efekti izpaudīsies tikai ilgākā laika posmā.

Tomēr būtiskās GVDI izmaiņas, kas ievērojami pozitīvā ziņā atšķiras no vidējiem lielumiem Latvijā, netieši apstiprina, ka pozitīvas sociāli – ekonomiskas izmaiņas notiek un ilgtermiņā tas izpaudīsies kā ekonomikas pievienotās vērtības un nodarbinātības līmeņa pieaugums.

- (7) Tādējādi, ja SM tiek identificēta nepieciešamība veikt 2007. – 2013. gada plānošanas perioda ES fondu 3.2.1.1. aktivitātes efektivitātes un ietekmes izvērtējums, tad būtu lietderīgi to veikt ne ātrāk par 2019. vai 2020. gadu, veicot pētījumu, kas saturētu gan kvantitatīvās, gan kvalitatīvās analīzes metodes, t.sk. veicot braucienu mērķu izpēti rekonstruētajos ceļu posmos, kā arī veicot ieinteresēto pušu (pašvaldības, reģiona komersanti, satiksmes dalībnieki – gan individuālie braucēji, gan komercsektors, gan tranzītsatiksmē) intervēšanu un/vai anketēšanu.

3.3. Citi finanšu avoti reģionālā autoceļu tīkla attīstībai

3.3.1. 3.2.1.2. aktivitāte “Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās”

2007. – 2013. gada plānošanas perioda 3.2.1.2. aktivitātes “Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās” ietvaros ir veikti ieguldījumi reģionos esošajās pilsētās tādu tranzītielu

sakārtošanai, kuras ietilpst reģionālo autoceļu maršrutos. Tabula 3-10 atspoguļo veiktos ieguldījumus reģionālā griezumā.

Tabula 3-10 Rekonstruēto (km) reģionālo autoceļu maršrutos ietilpstošo tranzītielu posmu apjoms reģionālā griezumā

Nr.	Reģions	3.2.1.2. aktivitātē "Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās" rekonstruēto reģionālo autoceļu posmu garums (km)
1	2	3
1	Kurzemes	7,62
2	Latgales	8,57
3	Pierīgas	6,77
4	Vidzemes	7,14
5	Zemgales	7,96
6	Kopā	38,06

2007. – 2013. gada plānošanas perioda 3.2.1.2. aktivitātē visiem apstiprinātajiem projektiem kā projektu iesniegumu veidlapas pielikums bija pieejama pilna izmaksu ieguvumu analīze. Visu apstiprināto projektu ERR/C un B/C pārsniedza noteiktās robežvērtības (ERR/C > 5,5%). Šo projektu IIA sagatavošanā parasti tika izmantoti dati par GVDI pilsētu teritorijās, kurus pašvaldību uzdevumā īpaši sagatavoja vai nu LVC, vai arī autoceļu projektēšanas jomā strādājoši komersanti, izmantojot LVC piemēroto GVDI novērtēšanas algoritmu. Savukārt, LVC rīcībā ir GVDI dati pirms pilsētu administratīvajām robežām. GVDI pilsētās ir daudz augstāka nekā uz reģionālajiem autoceļiem. Tomēr ņemot vērā, ka GVDI ir pieaugusi uz visiem reģionālajiem autoceļiem, var apgalvot, ka 3.2.1.2. aktivitātes ietvaros finansēto tranzītielu pārbūves projektu rezultāti atbilst plānotajiem vai arī tos pārsniedz.

Atšķirībā no reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektiem 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros, kur laika ietaupījumiem ir būtisks īpatsvars kopējo sociāli – ekonomisko ieguvumu kopā, 3.2.1.2. aktivitātes finansētajos projektos kopējās ieguvumu struktūras novērtējums liecina, ka nozīmīgākie ieguvumi saistās ar autokilometru un CSNg izmaksu samazinājumu, kamēr laika ietaupījumiem ir sekundāra nozīme.

Finansiāli ieguldījumi reģionālo autoceļu (P) tīkla attīstībā 2007. – 2013. gada plānošanas periodā ir tikuši ieguldīti arī:

- (1) 3.6.1.1. aktivitātes "Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai" (Gulbene (P36) , Valmiera (P16) un Cēsis (P30)) un
- (2) 3.6.2.1. aktivitātes „Atbalsts novadu pašvaldību kompleksai attīstībai” (Ogre (P5))

ietvaros. Sīkāk ar šajā sadaļā minētajiem finanšu instrumentiem finansētie reģionālo autoceļu posmi ir norādīti pielikumā esošajā tabulā 9-11, kas raksturo SAM 6.3.1. iekļauto maršrutu sasaisti ar iepriekšējos plānošanas periodos veiktajiem ieguldījumiem to uzlabošanā.

3.3.2. Interreg

2007. – 2013. gada plānošanas periodā ir realizēti trīs reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projekti piesaistot Interreg finansējumu Latvijas – Igaunijas sadarbības programmas ietvaros:

- (1) Autoceļa P19 (A2 - Ape - LR robeža) posmu rekonstrukcija 3,191 km garumā;
- (2) Autoceļa P39 (Alūksne - Igaunijas robeža (Ape)) posmu rekonstrukcija 4,001 km garumā;

(3) Autoceļa P17 (Valmiera - Rūjiena - Igaunijas robeža) posmu rekonstrukcija 13,942 km garumā.

Galvenie novērtētie minēto projektu ieguvumi saistās ar uzlabotu transporta satiksmi, dzīves apstākļu uzlabošanu vietējiem iedzīvotājiem, komersantu efektivitātes uzlabojumiem un, iespējams, arī tūrisma attīstību.

4. SAM 6.3.1. sākotnējās ietekmes noteikšana

4.1. Esošo satiksmes dalībnieku ieguvumi

Sagatavojot projektu iesniegumu veidlapu katram no SAM 6.3.1. iekļautajiem projektiem tiks sagatavota izmaksu – ieguvumu analīze, kurā tiks kvantificēti un monetārā izteiksmē novērtēti ieguvumi, kas rodas esošajiem satiksmes dalībniekiem kopumā no:

- (1) Braukšanas laika ietaupījumiem;
- (2) Autokilometru (braucienu) izmaksu ietaupījumiem;
- (3) Novērstajiem CSNg.

2007. – 2013. gada plānošanas perioda rezultātīvo rādītāju novērtējums pēc projekta realizācijas nepārprotami parāda, ka izvēlētie projekti ir bijuši sabiedrībai ļoti izdevīgi un gan laika ietaupījumi, gan autokilometru (braucienu) izmaksu ietaupījumi ievērojami pārsniedz sākotnēji prognozētos lielumus.

Tas ir saistīts ar to, ka izmaksu – ieguvumu analīzes laikā bez plašu pētījumu veikšanas nav iespējams novērtēt un kvantificēt braucienu maršrutu maiņas un inducētos braucienus, kuri, savukārt, pēc būtības ir attiecināmi uz mobilitātes un sasniedzamības uzlabošanās ieguvumiem, kā arī uz ekonomiskā aktivitātes ieguvumiem reģionālajam autoceļam piegulošajā teritorijā.

Šī dokumenta ietvaros ir veikts novērtējums braukšanas laika ietaupījumiem un braucienu izmaksu ietaupījumiem. Novērsto CSNg iespējamo ieguvumu novērtējums netiek veikts tā kā tas ir atkarīgs gan no esošās situācijas katrā pārbūvējamajā autoceļa posmā, gan arī no tajā izvirzītajiem tehniskajiem risinājumiem, kas tiks ieviesti būvniecības fāzē. Lielākajai daļai SAM 6.3.1. provizoriski iekļauto projektu būvprojekti atrodas vai nu sagatavošanas stadijā vai arī to sagatavošana vēl nav uzsākta. Turklāt novērsto CSNg ieguvumiem parasti ir mazākā nozīmība kopējo ieguvumu kopā, kuri tiek novērtēti saskaņā ar Metodiskajiem novērtējumiem.

Veiktais novērtējums ir indikatīvs, tā kā:

- (1) var mainīties SAM 6.3.1. iekļauto projektu saraksts;
- (2) aprēķinos ir izmantoti GVDI dati par 2014. gadu. Veicot PI sagatavošanu aprēķinu pamatā tiks izmantoti 2015, 2016 vai pat 2017. gada GVDI dati;
- (3) nav ņemti vērā ātruma vai tehniskie ierobežojumi vai uzlabojumi, kas var tikt izvirzīti vai pretēji – atcelti tehnisko risinājumu (būvprojektu) izstrādes laikā;
- (4) balstoties uz detalizētāku projektu izpēti, tiks precizēti gan autoceļu normālprofili, gan GVDI struktūra.

Provizoriskais SAM 6.3.1. ietekmes novērtējums ir veikts balstoties uz sekojošiem pieņēmumiem, kas ir atspoguļoti tabulā 4-1.

Tabula 4-1 Pieņēmumi SAM 6.3.1. ietekmes novērtējumā

Nr.	Ieguvums	Pieņēmumu apraksts
1	2	3
1	Laika ieguvumi	leguvums uz 1 km pārbūvēto asfaltbetona ceļa – 9 sekundes leguvums uz 1 km asfaltēto ceļu (iepriekš grants segums) – 12 sekundes Laika vērtība (1h) – vieglais transports (9,4 EUR), kravas transports – (15,54 EUR).
2	Braucienu izmaksu ieguvumi	Izmaksas uz 1 km pirms projekta: asfaltbetona ceļš – EUR 0,369 km (vieglie auto), EUR 0,888 (kravas auto) grants ceļš – EUR 0,407 (vieglie auto), EUR 0,979 (kravas auto) Izmaksas uz 1 km pēc projekta: EUR 0,303 (vieglie auto), EUR 0,772 (kravas auto)

Avots: Metodiskie norādījumi

Katra SAM 6.3.1. provizoriski iekļautā reģionālā autoceļa laika un brauciena izmaksu provizoriskie ieguvumi 1 gada laikā ir atspoguļoti pielikuma tabulā 9-10.

Tabula 4-2 atspoguļo analīzes kopsavilkumu.

Tabula 4-2 SAM 6.3.1. iekļautajos maršrutos pārbūvējamo autoceļu posmu esošo satiksmes dalībnieku ieguvumu novērtējums (milj. EUR gadā, 2015. gada cenās)

Nr.	Ieguvuma veids	Asfaltbetona ceļi	Grants seguma ceļi	Kopā
1	2	3	4	5
1	Laika ietaupījumi ieguvumi	7,55	0,48	8,03
2	Autobraucieni izmaksu ietaupījumu	21,54	1,68	23,22
3	Kopā	29,09	2,16	31,25

Pie tabulā 4-2 norādītajām vērtībām, plānotajiem ieguldījumiem 277,032 miljonu EUR vērtībā, kā arī SAM 6.3.1. autoceļu identificētajām ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksām (sadaļa 4.5.), sākotnēji novērtētie vidēji svērtie SAM 6.3.1. plānoto ieguldījumu ekonomiskās atmaksāšanās koeficienti ir sekojoši:

- (1) B/C - 1,4;
- (2) ERR/C - 8,9%.

Īpaši jāuzsver, ka šis ir sākotnējais novērtējums un katra atsevišķā projekta B/C un ERR/C vērtības var būt savstarpēji ļoti atšķirīgas. Tāpat B/C un ERR/C vērtības būtiski var ietekmēt esošās situācijas izmaiņas laikā un dažādi pieņēmumi, kas var tikt izvirzīti sagatavojot katra atsevišķā projekta IIA atbilstoši tiem tehniskajiem risinājumiem, kas tiks izvirzīti būvprojekta sagatavošanas laikā.

Tomēr augstāk minētās B/C un ERR/C vērtības apliecina SAM 6.3.1. izvirzīto projektu ekonomisko lietderību sabiedrībai kopumā, balsoties uz kvantificētajiem datiem, kas attiecas tikai uz esošajiem satiksmes dalībniekiem. Faktiskie projekta B/C un ERR/C ir vēl augstāki tā kā novērtējuma sagatavošanas fāzē ir ārkārtīgi grūti identificēt un kvantificēt tos ieguvumus sabiedrībai, kas ir identificēti sekojošajā sadaļā 4.2.

4.2. Plašāki sociāli – ekonomiskie ieguvumi

Šajā stadijā nav iespējams kvantificēt plašākus sociāli ekonomisko labumus kaut arī ir skaidrs, ka šādi ieguvumi sabiedrībai būs un tie veidosies no sabiedrības mobilitātes, pakalpojumu pieejamības, nodarbinātības pieauguma, komersantu efektivitātes uzlabojumiem loģistikas jomā, kā arī papildus jaunradītās pievienotās ekonomiskās vērtības.

Zemāk esošās sadaļas 4.2.1. un 4.2.2. nevērtēt iespējamus ieguvumus, bet gan demonstrē izvēlētos provizoriskos SAM 6.3.1. projektus kontekstā ar nodarbinātību un demogrāfiju administratīvajās teritorijās – novados, kur šie pārbūvējamie posmi atrodas.

4.2.1. Nodarbinātība

Nodarbinātības veicināšanas viens no priekšnoteikumiem ir labas transporta infrastruktūras pieejamība, kas veicina gan iedzīvotāju mobilitāti, gan arī komersantu iespējamus lēmumus par savas darbības uzsākšanu vai arī paplašināšanu reģionos, kuri iepriekš bija vājāk sasniedzami.

Jaunu darba vietu reģionos²⁶ radīšanas procesa ietvaros investoriem ir netieši jāpalīdz nodrošināt investīciju ekonomiskās atdeves sasniegšanu un papildus izmaksu kompensāciju, kas rodas veicot komercdarbību ārpus Rīgas, reģionālas vai nacionālas nozīmes attīstības centriem.

Labas transporta infrastruktūras pieejamība ir kritiski svarīga, lai nodrošinātu zemākas transporta izmaksas, samazinātu laiku, kas ir nepieciešams braucieniem uz un no reģioniem, kā arī ļautu plānot efektīvākus loģistikas maršrutus. Savukārt, lieliskā stāvoklī esoša infrastruktūra ir būtisks priekšnoteikums ražošanas attīstībai reģionos, tā kā lielākoties tajos, līdz ar sasniedzamības uzlabošanu, komersantiem, salīdzinājumā ar Rīgas un Pierīgas reģioniem, ir nodrošināta pieeja lētākiem ražošanas resursiem.

Bezdarba samazinājums ir priekšnoteikums algu pieaugumam reģionā un līdzsvarotai teritoriālajai attīstībai²⁷.

Tabula 4-3 **Bezdarba līmenis SAM 6.3.1. novados sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (%)**

Reģions / gads	2011	2012	2013	2014	2015	Samazinājums , pp	pp, atšķirība
1	2	3	4	5	6	7	8
Pierīga kopā	9,6	7,1	5,9	5,3	4,7	4,9	0,1
Pierīga - novadi ar SAM 6.3.1. projektiem	9,8	7,4	6,5	5,9	4,8	5,0	
Kurzeme kopā	11,8	9,2	8,9	9,1	8,7	3,1	0,9
Kurzeme - novadi ar SAM 6.3.1. projektiem	12,5	9,7	10,1	9,1	8,5	4,0	
Latgale kopā	16,9	15,2	15,7	14,6	13,9	3,0	1,0
Latgale - novadi ar SAM 6.3.1. projektiem	18,7	16,9	17,5	16,0	14,7	4,0	
Vidzeme kopā	11,7	9,7	9,6	8,5	7,6	4,1	0,0
Vidzeme - novadi ar SAM 6.3.1. projektiem	11,6	9,4	9,4	8,3	7,5	4,1	
Zemgale kopā	12,1	10,0	9,2	8,0	7,0	5,1	0,1
Zemgale - novadi ar SAM 6.3.1. projektiem	12,5	10,7	10,4	8,9	7,4	5,2	

Avots: NVA datu bāzes un aprēķini

Novados, kuros ir plānoti SAM 6.3.1. ieguldījumi, laika posmā no 2011. – 2015. gadam ir bijis nedaudz straujāks bezdarba līmeņa samazinājums. Tas ir saistīts ar to, ka pēckrīzes periodā šajos novados ir bijis augstāks bezdarba līmenis nekā vidēji reģionā.

Neskatoties uz šādiem samazinājuma tempiem, tajos Latgales un Zemgales novados, kuros tiek plānoti SAM 6.3.1. ieguldījumi, bezdarba līmenis joprojām ir ievērojami augstāks nekā attiecīgajā reģionā kopumā.

²⁶ Vietās, kur ārējie apstākļi – zems vietējais patēriņš (zema ekonomiskā aktivitāte), augstas loģistikas izmaksas, apgrūtināta pieejamība darbaspēka un ražošanas resursiem vai vāji attīstīta inženiertehniskā infrastruktūra komersantam rada papildus izmaksas salīdzinājumā ar darbošanos nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centros.

²⁷ Atalgojuma līkne (angl. wage-curve, Blanchflower Oswald (1994)) demonstrē apgrieztu korelāciju starp nodarbinātības līmeni un atalgojumu. Vienādas kvalifikācijas un produktivitātes darbinieki pie dažādiem nodarbinātības līmeņiem saņem dažādu atalgojumu. Latvijas statistiskie dati cieši apliecina šo sakarību.

SAM 6.3.1. finansētie projekti radīs vienu no priekšnoteikumiem ekonomiskās aktivitātes pieaugumam reģionā un novados, tādējādi, stimulējot arī nodarbinātības pieaugumu novados, kur rādītāji būtiski atpaliek no vidējiem nodarbinātības raksturlielumiem.

4.2.2. Demogrāfija

Kopumā Latvijas novados, kur ir plānota SAM 6.3.1. pasākumu ieviešana, uz 2015. gada sākumu dzīvoja 478,9 tūkst. iedzīvotāji. Nerealizējot projektus pieaug riski, kas ir saistīti ar kvalitatīvu pārvietošanos, t.sk., bet ne tikai:

- (1) Iedzīvotāju mobilitātes samazināšanās, t.sk. pavājinot to pieeju darba tirgiem;
- (2) Pašvaldību iespēju pavājināšanās piesaistīt jaunus komersantus darbam novadā vai reģionā;
- (3) Esošo komersantu relokācijas risks dēļ sliktās transporta infrastruktūras, kam kā sekas ir bezdarba līmeņa nesamazināšanās vai pat palielināšanās novada un reģionālā līmenī;
- (4) Ceļu satiksmes negadījuma risku pieaugums dēļ sliktā autoceļa seguma;
- (5) Dzīves vides pasliktināšanās, kas var sekmēt pastiprinātu emigrāciju no novada vai reģiona.

SAM 6.3.1. plānoto pasākumu ieviešana plānotajos novados un reģionos samazina iepriekš minēto risku lielumu un ietekmi, tādējādi, sniedzot ieguldījumu nabadzības un sociālās atstumtības risku²⁸ samazināšanai pašvaldību teritorijās.

Zemāk esošā tabula 4-4 atspoguļo iedzīvotāju skaita izmaiņas novados, kuros ir paredzēti SAM 6.3.1. projekti, salīdzinājumā ar demogrāfiskajām tendencēm valstī un reģionā kopumā.

Tabula 4-4 Demogrāfiskās tendences SAM 6.3.1. skartajos novados laika periodā no 2004. līdz 2015. gadam

Faktors / Reģions	Pierīgas	Vidzemes	Kurzemes	Zemgales	Latgales
1	2	3	4	5	6
SAM 6.3.1. novadu iedzīvotāju kopskaita izmaiņu korelācija pret reģionu kopumā	-0,087	1,000	0,998	0,998	1,000
SAM 6.3.1. novadu iedzīvotāju kopskaita izmaiņu korelācija pret novadiem, kuros netiks realizēti SAM 6.3.1. projekti	-0,737	1,000	0,995	0,997	0,999
Iedzīvotāju izmaiņas (%) reģionā	1,18	-18,21	-16,74	-14,26	-21,76
Iedzīvotāju izmaiņas (%) novados, kur tiks realizēti SAM 6.3.1. projekti	-7,90	-18,26	-17,05	-13,91	-21,47
Iedzīvotāju izmaiņas (%) novados, kur netiks realizēti SAM 6.3.1. projekti	6,13	-18,17	-16,54	-14,41	-21,93

Avots: CSP un aprēķini

Saskaņā ar datiem tabulā 4-4 iedzīvotāju skaita samazināšanas tempi ir līdzīgi gan novados, kur SAM 6.3.1. tiks realizēts, gan novados, kuru SAM 6.3.1. ietvaros ieguldījumi nav plānoti

²⁸ Nabadzības vai sociālās atstumtības riskam ir pakļautas personas, kuru ienākumi ir mazāki par nabadzības riska sliekšni vai ir izteikti materiāli nenodrošinātas, vai nodarbinātas darbā ar zemu intensitāti.

un situācija ir līdzīga kā izvērtējumā par 2007. – 2013. gada ieguldījumiem 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros.

Izņēmums ir Pierīgas statistiskais reģions, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi tiek plānoti novados, kur iedzīvotāju skaita izmaiņas ir ievērojami negatīvākas nekā novados, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi netiek plānoti.

4.3. 2014. – 2020. gada plānošanas perioda plānoto SAM 6.3.1. investīciju pēctecības un papildinātības analīze.

2014. – 2020. gada plānošanas perioda SAM 6.3.1. ietvaros plānoto investīciju pēctecības analīze ir veikta papildinot plānotos ieguldījumus SAM 6.3.1. projektos ar plānotajām vai ar jau veiktajām investīcijām šajos maršrutos no citiem finanšu avotiem:

- (1) Valsts reģionālo autoceļu segumu atjaunošanas vai pārbūves programma laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam izmantojot valsts budžeta finansējumu²⁹;
- (2) Dažādas 2007. – 2013. gada plānošanas perioda aktivitātes:
 - a. 3.2.1.1. aktivitāte "Valsts 1. šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana";
 - b. 3.2.1.2. aktivitāte "Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās";
 - c. 3.6.1.1. aktivitāte "Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai";
 - d. 3.6.2.1. aktivitāte „Atbalsts novadu pašvaldību kompleksai attīstībai”.
- (3) 2004. – 2006. gada nacionālā programma (pasākums Nr. 1.2.1) "Valsts 1. šķiras autoceļu infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumus TEN-T tīklam, rekonstrukcija”.

Analīzes ietvaros ir veikts kopējais investīciju novērtējums rekonstruēto kilometru izteiksmē, salīdzinot tos ar reģionālo autoceļu kopējo maršrutu garumu³⁰. Zemāk esošā tabula 4-5 atspoguļo projektu pēctecības datu kopsavilkumu, bet izvērsts datu atspoguļojums ir pieejams pielikuma tabulā 9-11.

Tabula 4-5 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ietvaros rosināto SAM 6.3.1. ERAF finansējamo projektu pēctecības analīze

Nr.	Finanšu instruments	Pārbūvētie reģionālie autoceļi (km)
1	2	3
1	SAM 6.3.1.	572,723
2	VB programma (2014 -2020 gadu periods)	494,224
3	3.2.1.1. aktivitāte (2007 – 2013 gada plānošanas periods)	283,35
4	3.2.1.2. aktivitāte (2007 – 2013 gada plānošanas periods)	24,52
5	3.6.1.1. aktivitāte (2007 – 2013 gada plānošanas periods)	2,49
6	3.6.2.1. aktivitāte (2007 – 2013 gada plānošanas periods)	0,15
7	1.2.1. aktivitāte (2004–2006 gada plānošanas periods)	74,21
8	Kopā	1 456,057
9	% no SAM 6.3.1. iekļauto reģionālo autoceļu maršruta	73,4%

Kopumā 93,5% no 2014. – 2020. gada plānošanas periodā reģionālo autoceļu pārbūves projektiem (tikai divi no reģionālo autoceļu posmiem nav nekādā mērā iepriekš pārbūvēti piesaistot ES finansējumu), kuri ir provizoriski iekļauti SAM 6.3.1., jau 2007. – 2013. gada

²⁹ Saskaņā ar LVC izstrādāto "Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020. gadam"

³⁰ Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietvertu pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem".

plānošanas perioda ietvaros ir veiktas nozīmīgas investīcijas³¹. Kopējais 2007. – 2020. gada periodā pārbūvētais apjoms būs sasniedzis 1 456,06 km, kas sastāda 73,4% no SAM 6.3.1. iekļauto reģionālo autoceļu maršrutu kopgaruma.

Šāds ieguldījumu apjoms ļauj praktiski visus šajos maršrutos esošos reģionālos autoceļus padarīt par tehniski labā stāvoklī esošiem autoceļiem, kas ir kritiski svarīgs reģionālās izaugsmes, iedzīvotāju mobilitātes un nodarbinātības veicināšanas priekšnoteikums.

4.4. SAM 6.3.1. papildinātība ar citiem pasākumiem un specifiskajiem atbalsta mērķiem.

4.4.1. Papildinātība ar SAM 3.3.1 un SAM 5.6.2.

Darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” definētā SAM 6.3.1. mērķa teritorija “Stratēģijā “Latvija 2030” noteiktās nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru pašvaldību teritorijas” tiek tiešā veidā pozitīvi ietekmēta vairāk nekā divās trešdaļās (22 pilsētas) no nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem (9+21).

2014. – 2020. gada plānošanas periods paredz ievērojamus ieguldījumus nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomiskās aktivitātes stimulēšanai reģionos, piedāvājot pašvaldībām un komersantiem finansējumu publiskās un ražošanas infrastruktūras izveidei. To ir paredzēt veikt ar sekojošu SAM atbalstu:

- (1) SAM 3.3.1. “Palielināt privāto investīciju apjomu nacionālas un reģionālas nozīmes centros, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbībai nozīmīgā infrastruktūrā atbilstoši pašvaldības integrētajām attīstības programmām”;
- (2) SAM 5.6.2. “Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām”.

Teicamas transporta infrastruktūras pieejamība ir viens no priekšnoteikumiem komersantu lēmumam veidot komercdarbību reģionā nevis Pierīgā, kur ir virkne loģistikas un darbaspēka pieejamības priekšrocības.

Ziņojuma pielikuma tabulā 9-12 ir identificēti iespējamie SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. kā arī to sasaiste ar SAM 6.3.1. ietvaros plānoto projektu autoceļu maršrutiem. Vairākas pašvaldības plāno SAM 5.6.2. un SAM 3.3.1. visā novada teritorijā. Tabulā 9-12 (t.sk. novērtējot investīciju apmēru) ir iekļauti tikai tie projekti, kuru rezultātu izmantotāji ikdienā izmantos SAM 6.3.1. pārbūvējamās ceļu posmus nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centra sasniegšanai.

SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. regulējošie MK noteikumi ir stājušies spēkā attiecīgi 2015.gada 13.oktobrī un 2015. gada 10. novembrī. Konkrēti projekti tiks apstiprināti tikai 2016. gadā un SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. ietvaros netiks veikti ieguldījumi valsts autoceļu tīkla sakārtošanā.

Projektu aprakstu kontekstā ar sagaidāmo projektu lokācijas vietu analīze liecina, ka iespējamajiem identificētajiem SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. projektiem nav augsta tehniskā/ieviešanas pārklāšanās riska ar SAM 6.3.1. plānotajiem projektiem (piemēram, izbūvējot zem SAM 6.3.1. ietvaros pārbūvējamā reģionālā autoceļa seguma inženiertehnisko infrastruktūru).

³¹ Tie ir autoceļu P114 (Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža) un P118 (Kuldīgas apvedceļš) SAM 6.3.1. iekļautie pārbūvējamie posmi.

4.4.2. Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai pasākums “Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos”

SAM 6.3.1. atbalstam papildinošs raksturs 2014. – 2020. gada plānošanas periodā ir Eiropas Lauksaimniecības Fonds lauku attīstībai pasākums “Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos”, kura ietvaros attiecināma lauku ceļu ar grants segumu izbūve vai pārbūve. Saskaņā ar MK noteikumu³² Nr.475 „Valsts un Eiropas Savienības atbalsta piešķiršanas kārtība pasākumā “Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos” atklātu projektu iesniegumu konkursu veidā” anotāciju pasākumam paredzētais publiskais finansējums ir 126,636 milj. EUR ar atbalsta intensitāti 90%. Saskaņā ar minētajiem MK noteikumiem, pašvaldības pašas apstiprinās vērtēšanas kritērijus saskaņā ar kuriem tiek prioritizēti un virzīti atbalsta saņemšanai pašvaldības grants autoceļu pārbūves projekti.

Precīza informācija par konkrētajiem projektiem (valsts vietējie, pašvaldības vai privātie autoceļi) un to novietojumu reģionālā un pašvaldību griezumā būs pieejama ne ātrāk par 2016. gada pirmo pusgadu.

Daļa no šiem projektiem varētu papildināt SAM 6.3.1. iekļautos maršrutus (posmiem sākoties krustojumos ar reģionālajiem autoceļiem), nodrošinot lauku iedzīvotājiem labāku pieeju reģionālo autoceļu infrastruktūrai.

4.5. SAM 6.3.1. ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem

Pēc SAM 6.3.1. iekļauto ceļu pārbūves ir jāturpina veikt ikdienas uzturēšana atbilstoši noteiktajai autoceļa klasei. Līdz ar to netiks radītas papildus izmaksas.

Papildus finansiālas izmaksas valsts budžetam ilgtermiņā var radīt SAM 6.3.1. regulējošo MK noteikumu projektā minētie LVC pienākumi – “Projekta īstenošanas rezultātā radīto vērtību uzturēšanas nodrošināšana ar savlaicīgu ikdienas un periodiskās uzturēšanas veikšanu, t.sk. veicot nodilušo konstrukciju atjaunošanas plānošanu un finansējuma piešķiršanu”.

Saskaņā ar LVC sniegtajiem datiem:

- (1) 1 km asfaltbetona NP 10,5 autoceļa ikdienas uzturēšanas izmaksas pēdējo 7 gadu laikā atkarībā no laika apstākļiem ziemā ir svārstījušās EUR 3 595 līdz EUR 5 360 amplitūdā. Pie vidējās vērtības EUR 4 313 un SAM 6.3.1. pārbūvējamā ceļu apjoma 572,7 km garumā, ikdienas uzturēšanas izmaksas 2015. gada cenās tiek novērtētas 2,47 miljonu EUR apmērā;
- (2) 1 km asfaltbetona NP 10,5 autoceļa periodiskās uzturēšanas izmaksas, saskaņā ar LVC novērtējumu, sasniedz 90 līdz 110 tūkst. EUR ar PVN 2015. gada cenās. Ņemot vērā, ka periodiskā atjaunošana ir jāveic ne retāk kā reizi 10 gados, tad vidējās periodiskās uzturēšanas izmaksas gadā SAM 6.3.1. iekļauto projektu rezultātu uzturēšanai ir novērtētās aptuveni 5,73 milj. EUR apmērā.

³² Ministru kabineta noteikumi Nr.475 (Rīgā 2015.gada 18.augustā), „Valsts un Eiropas Savienības atbalsta piešķiršanas kārtība pasākumā “Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos” atklātu projektu iesniegumu konkursu veidā”

Nominālajās cenās un ņemot vērā projektu ieviešanas termiņus, uzturēšanas izmaksas SAM 6.3.1. autoceļu posmiem laika periodam no 2016. līdz 2019. gadam tiek prognozētas sekojošā apmērā:

- (1) 2016. gadā - EUR 120 721;
- (2) 2017. gadā – EUR 489 032;
- (3) 2018. gadā – EUR 847 720;
- (4) 2019. gadā – EUR 1 156 100.

Saskaņā ar Partnerības līgumu Eiropas Savienības investīciju fondu 2014.–2020.gada plānošanas periodam plānošanas perioda otrajā pusē investīcijas reģionālo autoceļu pārbūvē pakāpeniski tiks aizstātas ar valsts budžeta investīcijām, veicot ieguldījumus tajos autoceļu posmos, kas identificēti Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam. Tiem nepieciešamais finansējums tiks paredzēts valsts budžetā.

4.6. SEG un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazinājums

Gaisa kvalitāte reģionālo autoceļu pārbūves procesa laikā tiks ietekmēta īslaicīgi. Galvenās piesārņojošās vielas būs oglekļa oksīdi, benzols, daļiņas (putekļi) un slāpekļa oksīdi. Būvniecības darbu rezultātā – konstrukciju jaukšanas un demontāžas, asfalta seguma frēzēšanas, zemes klātnes izbūves u.c. darbu rezultātā ir prognozējama cieto daļiņu (putekļu) koncentrācijas līmeņa gaisā pieaugums. Autoceļu būvniecības tehnikas ekspluatācijas un autotransporta koncentrēšanās satiksmes ierobežojumu dēļ (īslaicīgi sastrēgumi pārbūves laikā) ir sagaidāms īslaicīgs SEG un gaisu piesārņojošo vielu emisiju pieaugums.

Pēc reģionālo autoceļu pārbūves darbiem ir prognozējama kopējās SEG emisijas samazināšanās. Ja pārbūvētajos autoceļu posmos pieaugs GVDI, tad SEG emisija konkrētajā autoceļa posmā var pieaugt. Vienlaikus SEG emisijas samazināsies autoceļu posmos no kuriem satiksme novirzīsies uz pārbūvētajiem reģionālajiem autoceļiem.

SEG emisiju daudzumu ietekmējošie faktori ir degvielas patēriņš, autotransporta paātrinājums, riepu stāvoklis un braukšanas ātrums, kas, savukārt, lielā mērā ir atkarīgi no autoceļa tehniskā stāvokļa un tā tehniskajiem parametriem. Līdz ar reģionālo autoceļu stāvokļa uzlabošanos normalizēsies autotransporta braukšanas un dzinēju darbības režīms, kas samazinās autotransporta radītās SEG emisijas³³.

Līdz ar SEG emisijas samazinājumu, SAM 6.3.1., lai arī kopumā neliela, ir pozitīva ietekme uz gaisa piesārņojuma samazinājumu un klimata pārmaiņu izmaiņu tempa samazinājumu.

Latvijā nav pieejamas Latvijas apstākļiem adaptētas metodoloģijas kā novērtēt SEG emisiju samazinājumu šāda veida projektu līmenī.

³³ *Virzne publiski pieejami pētījumi. Piemēram, Tannant and Regensburg (2001), norāda, ka uzkrauta kravas transporta SEG emisijas atkarībā no rites pretestības spēj mainīties plašā amplitūdā. Labs ceļa stāvoklis salīdzinājumā ar sliktu stāvokli spēj samazināt SEG emisijas līdz pat 41%.*

4.7. Kopsavilkums

- (1) Sabiedrības (satiksmes dalībnieku) ieguvumi, kurus var novērtēt šī novērtējuma un projektu iesniegumu sagatavošanas fāzē saistās ar ietaupītā laika, autokilometru (braucien) izmaksu samazināšanos, kā arī ar novērstajām CSNg ekonomiskajām izmaksām. Plānots, ka šie ieguvumi monetārā izteiksmē precīzi atspoguļosies SAM 6.3.1. projektu iesniegumos. Provizoriskais novērtējums, kas ir veikts šī dokumenta ietvaros, liecina, ka gada griezumā laika ieguvumi pārsniegs 8 miljonus EUR, bet autokilometru (braucien) izmaksu ietaupījumi pārsniegs 23 miljonus EUR;
- (2) Vidēji svērtie SAM 6.3.1. ieguldījumu sociāli ekonomiskie atmaksāšanās koeficienti ir sekojoši:
 - a. B/C - 1,4;
 - b. ERR/C - 8,9%.

Katra atsevišķā projekta B/C un ERR/C vērtības var būt savstarpēji ļoti atšķirīgas. Tāpat B/C un ERR/C vērtības būtiski var ietekmēt esošās situācijas izmaiņas laikā un dažādi pieņēmumi, kas var tikt izvirzīti sagatavojot katra atsevišķā projekta IIA atbilstoši tiem tehniskajiem risinājumiem, kas tiks izvirzīti būvprojekta sagatavošanas laikā. Tomēr augstāk minētās B/C un ERR/C vērtības apliecina SAM 6.3.1. izvirzīto projektu ekonomisko lietderību sabiedrībai kopumā.

- (3) Aktivitātes 3.2.1.1. novērtējums apliecina, ka reģionālo ceļu pārbūve rada papildus sociāli - ekonomiskos ieguvumus ekonomikai kopā, ko apliecina GVDI pieauguma tempi pārbūvētajos reģionālo autoceļu posmos. Tie ievērojami apsteidz vidējos GVDI izmaiņu tempus valstī un konkrētajā reģionā. Tas nozīmē, ka satiksmes dalībnieki ir mainījuši savus maršrutus un ir inducēti papildus braucieni, t.sk. tādi, kas saistās ar nodarbinātības un mobilitātes pieaugumu, kā arī, iespējams, papildus tūrisma plūsmām uz un no reģiona. Tāpat tas tieši apliecina finansiālus ieguvumus komercsektoram, kas rodas no loģistikas maršrutu pārplānošanas. Ilgtermiņā pozitīvā ietekme SAM 6.3.1. projektu ietekmē izpaudīsies kā papildus radītā ekonomiskā pievienotā vērtība un nodarbinātības līmeņa pieaugums reģionā un/vai novadā. Šādu netiešo ietekmi būs iespējams konstatēt 3 līdz 5 gadu laikā pētot GVDI izmaiņas, bet tiešo ietekmi ir iespējams novērtēt veicot paplašinātus pētījumus.
- (4) SAM 6.3.1. ieguldījumi tiek plānoti novados, kur nodarbinātība, demogrāfijas tendences un teritorijas attīstības indeksi ir līdzīgā līmenī ar statistisko reģionu vidējiem lielumiem. Izņēmums ir Pierīgas statistiskais reģions, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi tiek plānoti novados, kur iedzīvotāju skaita izmaiņas ir ievērojami negatīvākas nekā novados, kur SAM 6.3.1. ieguldījumi netiek plānoti. Jāuzsver, ka, lai arī SAM 6.3.1. ietekme uz nodarbinātību un līdzsvarotu teritoriālo attīstību būs pozitīva, tiešu un kvantificējamu novērtējumu būs iespējams veikt tikai ilgtermiņā veicot atbilstošus pētījumus;
- (5) SAM 6.3.1. ieguldījumi ir būtisks priekšnoteikums nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamības uzlabošanā. Kopumā pozitīvi tiek ietekmēta 22 nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru sasniedzamība (70% no visiem centriem), bet kopumā tiek pozitīvi ietekmēta 40 nacionāla, reģionāla vai vietējās nozīmes attīstības centru sasniedzamība. Visos šajos centros ir izvietotas gan vispārīgglītojošās mācību iestādes, gan medicīnisko un kultūras pakalpojumu sniedzēji, gan arī dažādas pašvaldības un valsts iestādes;

- (6) SAM 6.3.1. papildinās tos ieguldījumus, kuri 2014. – 2020. gada periodā ir plānoti ELFLA pasākuma "Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos" un SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. ietvaros;
- (7) SAM 6.3.1. ietvaros tiks pārbūvēti 28,9% no SAM 6.3.1. iekļauto reģionālo autoceļu maršrutu kilometrāžas kopsummas. Ņemot vērā SAM 6.3.1. iekļauto projektu turpinātību ar 2004. – 2006. un 2007. – 2013. gada plānošanas periodiem, kā arī ar papildinātību ar valsts budžeta ieguldījumiem 2014. – 2020. gada periodā, kopumā būs pārbūvēti 73,4% no autoceļiem, kuri ir iekļauti SAM 6.3.1.;
- (8) SAM 6.3.1. provizoriski iekļauto reģionālo autoceļu posmu ikdienas uzturēšanas izmaksas pēcprojekta fāzē 2015. gada cenās tiek novērtētas 2,47 miljonu EUR apmērā, bet periodiskās uzturēšanas izmaksas - 5,73 milj. EUR apmērā (uz gadu izlīdzinātā formā);
- (9) Lai arī Latvijā nav pieejamas metodoloģijas kā novērtēt SEG emisiju samazinājumu, SAM 6.3.1., visdrīzāk, būs pozitīva ietekme uz vidi veicinot SEG emisiju samazinājumu dēļ labāka autoceļa seguma stāvokļa.

5. Nepieciešamie dati ietekmes izvērtēšanai un uzraudzības nodrošināšanai

SAM 6.3.1. ietekmes novērtēšanas mehānisma iespējamo pasākumu kopuma ieviešanas kontekstā kā sākotnējā ierosinājumu bāze ir izmantota SIA „Ernst & Young Baltic” veiktais pētījumu – izvērtēšanas ziņojums “Datu pieejamība ES Kohēzijas politikas 2014. – 2020. gada plānošanas perioda Darbības programmas ietekmes izvērtēšanai Latvijā”.

- *Lai izvērtētu ES fondu finansējuma ietekmi uz 6.3.1. SAM sasniegšanu var tikt izmantotas vairākas metodes: (1) gadījuma analīze un (2) izmaksu un ieguvumu analīze.*
- *Ņemot vērā, ka 6.3.1.SAM atbalstītās aktivitātes ietekmēs dažādas sabiedrības grupas, pamatoti ir izmantot gadījuma analīzi, lai ietekmes izvērtēšanā ņemtu vērā gan kvantitatīvos, gan kvalitatīvos datus.*
- *Izmaksu un ieguvumu analīze ir tipiska izvērtēšanas metode transporta nozares projektu izvērtēšanai, kas tiek finansēti no ERAF; to iespējams izmantot konkrētā SAM izvērtēšanā, lai noteiktu ES fondu investīciju kopējo lietderību.*
- *Izvērtēšanas piemēri no citām ES dalībvalstīm par apjomīgām investīcijām*

Minētais pētījums attiecībā uz SAM 6.3.1. piedāvā sekojošus secinājumus un ierosinājumus:

Projekta iesnieguma ietvaros ir sagatavojama IIA, kas ir plaši izmantots instruments projekta ietekmes novērtēšanai. Savukārt, gadījuma analīzi var piemērot projekta uzraudzības periodā veicot projekta ietekmes faktisko novērtēšanu, kas balstās gan uz kvantitatīvo datu izmaiņu analīzi, gan pievienojot kvalitatīvos apsvērumus, kas ir iegūstami interviju un aptauju ceļā.

Pielikumā esošā tabula 9-13 atspoguļo apkopotās informācijas analīzi un viedokli par SIA „Ernst & Young Baltic” veiktā pētījuma ietvaros identificētajiem ieguvumiem un izdevumiem, kas ir izmantojami SAM 6.3.1. ietekmes izvērtējuma veikšanai. Tāpat tabula sniedz detalizētus priekšlikumus un analīzi par iespējamajiem papildus datiem SAM 6.3.1. ietekmes novērtēšanas vajadzībām, to iegūšanu un uzkrāšanu.

Tabula 5-1 apkopo šīs analīzes kopsavilkumu.

Tabula 5-1 Pētījumā piedāvāto novērtēšanas mehānisma iespējamo pasākumu kopuma novērtējums

Nr.	Ieguvums vai izmaksas	Iespējamie papildinājumi un rīcības
1	2	3
1	Negadījumu izmaksu samazināšanās	Papildināt Metodiskos norādījumus paredzot iespēju vieglo CSNg skaitu koriģēt saskaņā ar datiem, ko piedāvā Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs par CSNg skaitu, kur prasības apdrošinātājiem ir iesniegtas saskaņā ar saskaņoto CSNg paziņojumu.
2	Ieguvumi no gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazināšanās	Veikt pētījumu (vai arī adaptēt kādu no esošajām metodoloģijām ES valstīs), lai noteiktu SEG emisiju atšķirības starp dažādiem transportlīdzekļiem pie dažādiem autoceļu tehniskajiem parametriem, seguma veida un seguma tehniskā stāvokļa. Aprēķināt un novērtēt ieguvumus, kas saistīti ar gaisa piesārņojumu.

Nr.	leguvums vai izmaksas	Iespējamie papildinājumi un rīcības
1	2	3
		Papildināt Metodiskos norādījumus ar atbilstošu SEG samazinājuma kvantifikācijas mehānismu un vērtību izteikšanu monetārā izteiksmē.
3	leguvumi no laika ietaupīšanas	Esošā metodoloģija ir optimāla.
4	leguvumi no sastrēgumu samazināšanās	Nav attiecināms uz reģionālajiem autoceļiem.
5	leguvumi no drošības uzlabošanās cilvēkiem un dzīvniekiem	Tā kā daļēji dublē punktā 1. minētos ieguvumus, tādēļ šādu iespējamo ieguvumu kvantifikācija nav ekonomiski lietderīga.
6	leguvumi no satiksmes uzlabojumiem apkārtējām pilsētām	Šie ieguvumi ir vērtējami pēcprojekta fāzē apjomīga ekonometriskā pētījuma ietvaros, kas ir papildināts ar ieinteresēto pušu anketēšanu un intervēšanu.
7	leguvumi no nodarbinātības palielināšanās	Projekta iesniegumu un IIA fāzē veikt šo ieguvumu kvantificēšanu un noteikšana monetārā izteiksmē saistās ar augstu neprecizitātes risku, kā arī nozīmīgiem administratīviem, finanšu un tehniskajiem resursiem, kas var būt nepieciešami no LVC un SM puses.
8	leguvumi no cilvēku mobilitātes palielināšanās	
9	Projekta administrēšanas izmaksas	Esošā metodoloģija ir optimāla.
10	Projekta uzturēšanas izmaksas	Esošā metodoloģija ir optimāla.
11	Projekta tiešās izmaksas	Esošā metodoloģija ir optimāla.
12	Projekta netiešās izmaksas	Esošā metodoloģija ir optimāla.
13	Remontdarbu rezultātā radušās izmaksas iedzīvotājiem, satiksmes dalībniekiem, kas saistītas ar ceļu izmaiņām vai papildu sastrēgumiem	Papildināt Metodiskos norādījumus, balstoties uz pētījumu, kas būtu jāveic gan izstrādājot modeli, gan arī veicot detalizētu apsekojumu autoceļu posmos, kas atrodas pārbūves procesā. Pētījuma primārais rezultāts būtu vidējais svērtais satiksmes dalībnieku ātrumu faktiskais samazinājums pārbūvju laikā (ievērtējot dažādas autoceļa normālas nepieciešamības fāzes).
Papildus ierosinājumi		
14	Komersantu efektivitātes uzlabojumi	Eiropas Savienībā ir bijuši pētījumi, kas identificē komersantu efektivitātes uzlabojumus dēļ labākas pievadceļu infrastruktūras (papildus braucienu izmaksu un laika ietaupījumiem). Ilgtermiņā būtu vērts apsvērt šādas metodoloģijas izstrādi arī Latvijā.
15	GVDI	Esošajā situācijā LVC datu bāze par GVDI uz reģionālajiem ceļiem nav pilnīga. Daudz apjomīgāku datu pieejamība ļautu daudz vieglāk spriest un analizēt aspektus, kas ir saistīti ar: (1) Braucienu maršrutu un/vai ieradumu maiņu iedzīvotāju un komersantu vidū, ko ir stimulējuši radītie laika, drošības un autokilometru ieguvumi; (2) Inducētos papildus braucienus, ko rada nodarbinātības un mobilitātes pieaugums reģionā vai arī ekonomiskās aktivitātes pieaugums tiešā reģionālā ceļa tuvumā.

6. Reģionālo ceļu rekonstrukcijas projektu ieviešanas mehānismi iepriekšējos plānošanas periodos

6.1. ES fondu vadību regulējošie tiesību akti

2006. gada 1. februārī stājās spēkā "Eiropas Savienības struktūrfondu vadības likums", kas noteica ES fondu administrēšanas principus ES fondu 2004. – 2006. gada programmēšanas periodā.

2007. gada 15. februārī tika apstiprināts "Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likums 2007. – 2013. gadam", kas nosaka ES fondu administrēšanas principus ES fondu 2007. – 2013. gada plānošanas periodā.

2007. – 2013. gada plānošanas perioda vadības likumā, salīdzinājumā ar 2004. – 2006. gada periodu tika koriģēti paredzamie projektu atlases veidi: atklāta projektu iesniegumu atlase jeb atklāti projektu konkursi un ierobežota projektu iesniegumu atlase, kas aizstāj 2004. – 2006. gada programmēšanas periodā piemērotās nacionālās programmas.

2007. – 2013. gada periodā, salīdzinājumā ar 2004. – 2006. gada periodu, tika atcelta ES struktūrfondu vadības komiteju darbība. To galvenā funkcija - atbalsta saņemšanas nosacījumu apstiprināšana (atbilstošās aktivitātes MK noteikumu sagatavošanas formā) - tika nodota valdībai (Ministru kabinetam), savukārt, projektu iesniegumu vērtēšana un lēmumu par atbalstu piešķiršana tikai deleģēta 1 institūcijai – atbildīgajai iestādei (nozares ministrija vai tās padotības iestāde). Tādējādi, projektu izvērtēšanas termiņi tika saīsināti.

6.2. Atbildīgās un sadarbības iestādes funkcijas reģionālo autoceļu rekonstrukcijas aktivitātēs

2004. – 2006. gada programmēšanas periodā nacionālas programmas realizācijā Satiksmes ministrija pildīja 1. līmeņa starpniekinstitūcijai noteiktos pienākumus, kamēr ieviešanas institūcijas funkcijas nodrošināja LR Finanšu ministrijas pakļautībā esošā Centrālā finanšu un līgumu aģentūra.

2007. – 2013. gada 3.2.1.1. aktivitāti regulējošo MK noteikumu Nr. 306 III. sadaļas "Atbildīgā iestāde un projekta iesniedzējs" 7. punkts nosaka, ka "Atbildīgā iestāde ir Satiksmes ministrija, kas nodrošina visas starpniekinstitūcijas funkcijas" un (8. punkts) "Projekta iesniedzējs ir Satiksmes ministrija".

2007. – 2013. gada plānošanas periodā atbildīgās un sadarbības iestādes tiesības un pienākumi tika noteikti Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likuma 13. pantā. Atbilstoši 14. pantam atbildīgā iestāde var deleģēt daļu no šī likuma 13. pantā noteiktajiem atbildīgās iestādes pienākumiem sadarbības iestādei (CFLA), taču 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros atbildīgā iestāde (SM) normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā īsteno visas starpniekinstitūcijas funkcijas (t.i., 3.2.1.1. aktivitātes īstenošanā sadarbības iestāde netika iesaistīta).

6.3. Reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektu atlase

2004. – 2006. gada programmēšanas periodā ieguldījumi valsts reģionālajos autoceļos tika realizēti ar ierobežotu projektu atlasī 1.2.1. aktivitātes “Valsts pirmās šķiras autoceļu infrastruktūras, kas savieno galvenos ekonomiskos centrus un veido to pieslēgumus TEN-T tīklam, rekonstrukcija” ietvaros. Ierobežotās projektu atlases ietvaros tika veikta tikai to 1. šķiras reģionālo autoceļu rekonstrukcija, kas bija iekļauti Nacionālajā programmā „Valsts pirmās šķiras autoceļu attīstība” (apstiprināta 2007. gada 11. jūnijā).

2007. – 2013. gada plānošanas periodā ierobežotā projektu atlase tika īstenota 3.2.1.1. aktivitātes “Valsts pirmās šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana” ietvaros. Projekti tika izvēlēti ierobežotas projektu atlases ietvaros saskaņā ar 3.2.1.1. aktivitātes vērtēšanas kritērijiem. Realizējamus projektus identificēja LVC. Tāpat ievērojami palielinājās elastība paredzot iespēju rīkot papildus atlases kārtas (*MK noteikumu Nr. 306 sadaļa - “II. Aktivitātei un vienam projektam pieejamais Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējuma apmērs un pieļaujamā atbalsta likme”*), tādējādi, apgūstot visu pieejamo ES finansējumu un palielinot rekonstruēto reģionālo autoceļu apmēru. ERAF atbalsta saņemšanai virzāmos projektus identificēja LVC.

6.4. Iepriekšējo plānošanas periodu pieredzes apkopojums

6.4.1. 2004. – 2006. gada programmēšanas periods

2004. - 2006. gada programmēšanas perioda reģionālo autoceļu kontekstā galvenie īpaši uzsveramie pozitīvās pieredzes aspekti ir sekojoši:

- (1) Nacionālajā programmā „Valsts pirmās šķiras autoceļu attīstība” tika iekļauti 1. šķiras autoceļu posmi, kas tiks rekonstruēti. Tas ļāva koncentrēties uz konkrēto projektu realizāciju, nepieļaujot diskusijas par iespējamajām projektu aizstāšanām vai nomaiņām, kas īsajā programmas realizācijas termiņā bija īpaši svarīgi;
- (2) Ierobežotā projektu atlase izslēdza nevajadzīgo konkurenci projektu starpā. Projektus, kuri jārealizē noteica LVC;

Galvenais negatīvais aspekts ir noteiktie sadrumstalotie projektu iznākuma un rezultātīvie rādītāji.

6.4.2. 2007. – 2013. gada plānošanas periods

2007. – 2013. gada plānošanas perioda reģionālo autoceļu kontekstā galvenie īpaši uzsveramie pozitīvās pieredzes aspekti ir sekojoši:

- (1) 3.2.1.1. aktivitāti regulējošajos MK noteikumos netika noteikts konkrētu rekonstruējamo autoceļu posmu saraksts. Tas SM un LVC, kā SM deleģējuma līguma pienākumu izpildītājam, pavēra plašākas iespējas aktualizēt un, ja nepieciešams, papildināt un/vai mainīt 3.2.1.1. aktivitātē iekļaujamos rekonstruējamus reģionālo autoceļu posmus. Šāda elastība bija iespējama arī pateicoties 3.2.1.1. aktivitātes realizācijas termiņiem
- (2) 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros SM vienlaicīgi bija projekta iesnieguma iesniedzējs, atbildīgā iestāde un starpniekinstitūcija. 3.2.1.1. aktivitātē finansējuma saņēmējs ir

SM, kuras funkcijas īsteno LVC saskaņā ar 2013. gada 16. decembra deleģēšanas līgumu Nr. 2013/-57 un 2009. gada 25. februāra Sadarbības līgumu Nr. SM 2009/-15 "Par 2007. - 2013.gada plānošanas perioda Eiropas Savienības fondu projektu īstenošanu autoceļu nozarē". Finansējuma saņēmēja uzraudzības un kontroles funkciju izpildi SM atbilstoši deleģēšanas līgumam un SM iekšējiem noteikumiem „Kārtība, kādā tiek pārraudzīta Eiropas Savienības fondu projektu autoceļu nozarē īstenošana” veic Autosatiksmes departaments. Atbildīgās iestādes funkciju izpildi nodrošina SM atsevišķas struktūrvienības un darbinieki. Atbilstoši Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadības likumam, funkcijas, kuras SM pilda kā atbildīgā iestāde, tiek nodalītas no funkcijām, kuras SM pilda kā finansējuma saņēmējs (Likuma 14. panta 6 punkts). Šāda projektu sagatavošanas, ieviešanas un uzraudzības procedūra padara 3.2.1.1. aktivitāti precīzāk plānojamu un veidojamu atbilstoši autoceļu būvniecības perioda sezonālajam ciklam. Tāpat tas uzlabo kontroles un monitoringa procesu rezultatīvo un ietekmes rādītāju sasniegšanas nodrošināšanā;

- (3) Viegli saprotami un neinterpretējami projektu iesnieguma vērtēšanas kritēriji, kas ievērojami atviegloja iespējamo reģionālo autoceļu rekonstrukcijas projektu selekciju fāzē vēl pirms projektu iesniegumu gatavošanas uzsākšanas;
- (4) Viegli saprotamu un pārbaudāmu rezultatīvo un iznākuma rādītāju noteikšana gan plānošanas dokumentos, gan konkrētu projektu PI veidlapā;
- (5) Kvotas kalpoja kā priekšnoteikums viendabīgākai ieguldījumu veikšanai visā Latvijas teritorijā, lai gan kopumā to noteikšana no SM un LVC puses netiek vērtēta kā faktors, kas stimulē veikt ieguldījumus ar visaugstāko atdevi sabiedrībai kopumā.

2007. – 2013. gada plānošanas perioda reģionālo autoceļu kontekstā galvenie īpaši uzsveramie negatīvās pieredzes aspekti ir sekojoši:

- (1) Noteiktās ieguldījumu kvotas naudas izteiksmē reģionālā griezumā. Kvotu izpildes kontrole apgrūtināja tādu projektu realizāciju, kur ir relatīvi augstāks ieguvums sabiedrībai kopumā (intensitāte, laika ieguvumi, u.c.), taču MK noteikumos, kas regulē 3.2.1.1. aktivitāti, noteikta pieejamā finansējuma kvota statistiskajam reģionam ir izsmelta;
- (2) Administratīvo un laika resursu ietilpīga procedūra, lai grozītu 3.2.1.1. aktivitātes projektu vērtēšanas kritērijus, pilnībā veicot atbilstošo Ministru kabineta noteikumu grozījumu procedūru;
- (3) Netika noteikts pieejamā finansējuma izlietojuma laika grafiks, kas apgrūtināja plānošanas darbus, t.sk. kontekstā ar finansējuma pārdali starp dažādām aktivitātēm.

7. SAM 6.3.1. ieviešanas mehānisms

7.1. SAM 6.3.1. vadību un ieviešanu regulējošie tiesību akti

2014. – 2020. gada plānošanas perioda vadību nosaka Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likums, kas definē iesaistīto institūciju pienākumus, tiesības un atbildību.

SAM 6.3.1. ieviešanas mehānismu precīzi noteiks atbilstošie MK noteikumi, kurus ir plānots apstiprināt 2015. gada IV ceturksnī.

7.2. Izmaiņas 2014. – 2020. gada plānošanas periodā

7.2.1. Izmaiņas pamatojošie lēmumi

- (1) 2013. gada 4. jūnija MK sēdē tika atbalstīta “Konceptija par Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas Sociālā fonda, Kohēzijas fonda, Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda ieviešanu 2014. – 2020. gadā”, kas paredz izveidot efektīvāku ES fondu administrēšanas modeli, uzlabojot vadības un kontroles sistēmu, t.sk. izveidojot efektīvāku uzraudzības un kontroles sistēmu;
- (2) 2013. gada 4. jūnijā Ministru kabineta sēdē tika atbalstīts ES fondu vadības sistēmas optimizācijas un vienkāršošanas priekšlikums, paredz samazināt starpniekinstitūciju skaitu un īstenot tāda modeļa ieviešanu, kur:
 - a. vadošās institūcijas funkcijas veic Finanšu ministrija;
 - b. atbildīgo iestāžu funkcijas veic nozaru ministrijas un Valsts kanceleja atbilstoši specifiskajiem atbalsta mērķiem;
 - c. sadarbības iestādes funkcijas veic CFLA.
- (3) 2013. gada 23. jūlijā LR Finanšu ministrija ar SIA „SAFEGE Baltija” noslēdza līgumu par „Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda ieviešanas sistēmas efektivizācijas iespēju izvērtējuma” veikšanu. Tajā tika sniegti virkne secinājumi, kas lielā mērā ir iestrādāti Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020.gada plānošanas perioda vadības likumā, kas ir stājies spēkā 2014. gada 11. jūlijā.

Galvenās izmaiņas, identificētie ieguvumi un novērtētie riski, ciktāl tas skar SAM 6.3.1. ieviešanu, ir atspoguļoti turpmākajās 7.2. apakšsadaļās.

7.2.2. Galvenās institucionālās izmaiņas

Salīdzinājumā ar 2007. – 2013. gada plānošanas periodu 2014. – 2020. gada plānošanas periodā ir paplašināti UK pienākumi un atbildība. SM kā atbildīgā iestāde ir atbildīga par SAM 6.3.1. kritēriju sagatavošanu un iesniegšanu UK (tās atbildīgajai apakškomitejai) to apstiprināšanai. Salīdzinājumā ar 2007. – 2013. gada plānošanas periodu tas ievērojami ļaus atvieglot procedūru un saīsināt termiņus, kas ir saistīti ar vērtēšanas kritēriju aktualizēšanu plānošanas perioda laikā.

Salīdzinājumā ar 2007. – 2013. gada plānošanas periodu:

- (1) Saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.—2020. gada plānošanas perioda vadības likuma 11. pantu SM pildīs tikai atbildīgās iestādes funkciju;
- (2) CFLA pildīs sadarbības iestādes funkciju un tās funkcijas, tiesības un atbildība ir noteikta Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014. — 2020.gada plānošanas perioda vadības likuma 12. pantā. Tādējādi, CFLA nodrošinās projektu atlasī, kā arī nodrošinās to ieviešanas uzraudzību. Sagaidāms, ka tas kopumā neatstās negatīvu ietekmi uz projektu realizāciju, tomēr iespējamie riski, kas ir saistīti ar šādu mehānismu, ir identificēti nākamajā dokumenta sadaļā.

Projekta iesniedzējs SAM 6.3.1. ietvaros būs SM, kuras vārdā atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 7. panta trešajai daļai un SM deleģēšanas līgumam darbosies akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi”, kas veiks SM kā ES fondu projekta iesniedzēja funkcijas un būs arī finansējuma saņēmējs.

Finansējuma saņēmēja un Sadarbības iestādes specifiskās funkcijas SAM 6.3.1. ietvaros tiek plānots noteikt SAM 6.3.1. regulējošajos MK noteikumos.

Plānots, ka finansējuma saņēmēja funkcijas būs sekojošas:

- (1) projekta rezultātu ilgtspējas nodrošināšana vismaz piecus gadus pēc projekta pabeigšanas;
- (2) projekta īstenošanas rezultātā radīto vērtību uzturēšanas nodrošināšana ar savlaicīgu ikdienas un periodiskās uzturēšanas veikšanu, t.sk. veicot nodilušo konstrukciju atjaunošanas plānošanu un finansējuma piešķiršanu;
- (3) datu par projekta ietekmi uz rezultāta un iznākuma rādītāju sasniegšanu uzkrāšana un vienotas metodoloģijas rādītāju uzskaiti nodrošināšana;
- (4) informācijas un publicitātes pasākumus nodrošināšana;
- (5) aktuālās informācijas par projekta īstenošanu publicēšana;
- (6) dubultā finansējuma riska kontrole un novēršana.

Plānots, ka SAM 6.3.1. regulējošie MK noteikumi paredzēs Sadarbības iestādei vienpusēji atkāpties no noslēgtās vienošanās par projekta īstenošanu gadījumos, kas tiks identificēti SAM 6.3.1. MK noteikumos.

7.2.3. Izmaiņas iznākumu un rezultatīvo rādītāju noteikšanā

2014. – 2020. gada plānošanas periodā noteiktie iznākuma un rezultatīvo rādītāji atšķiras no iepriekšējos plānošanas periodos piemērotajiem rādītājiem. Salīdzinājums ir atspoguļots tabulā 7-1.

Tabula 7-1 Iznākuma un rezultatīvo rādītāju salīdzinājums

Nr.	Rādītājs	2004. – 2006. gadu periods	2007. – 2013. gadu periods	2014. – 2020. gada periods
1	2	3	4	5
1	Rezultāta/ ietekmes rādītāji	Pirmās šķiras ceļu, kas atrodas kritiskā stāvoklī, samazinājums Pirmās šķiras ceļu ar pietiekošu nestspēju palielinājums (spējīgi izturēt	Noasfaltēto valsts 1. šķiras autoceļu kopgarums	Reģionālo autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī īpatsvara samazinājums Palielināts vidējais laika ietaupījums uz vienu kilometru

Nr.	Rādītājs	2004. – 2006. gadu periods	2007. – 2013. gadu periods	2014. – 2020. gada periods
1	2	3	4	5
		11,5 t ass slodzi pirmās šķiras ceļu tīklā) Pirmās kategorijas grants ceļu (procentuāli) samazinājums Nestspēju zaudējušo tiltu skaita samazinājums pirmās šķiras ceļu tīklā		
2	Iznākuma rādītāji	Satiksmes intensitātes uz pirmās šķiras autoceļiem palielinājums Satiksmes intensitātes palielinājums procentos pēc diviem gadiem, pēc programmas beigām salīdzinājumā ar esošo līmeni	Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem dēļ noasfaltēta 1. šķiras autoceļa	Pārbūvēti vai modernizēti valsts reģionālie autoceļu kopgarums, t.sk. līdz 2018. gada 31. decembrim izsludināti būvniecības iepirkumi 20% no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita
3	Finanšu rādītājs			Līdz 2018. gada 31. decembrim sertificēti izdevumi 72 852 630 euro apmērā
4	Nacionālā līmeņa rādītājs			Uzskaitīta vidējā satiksmes intensitāte jeb automašīnu skaits diennaktī, tai skaitā kravas transportlīdzekļi, pārbūvētajos ceļu posmos gadu pēc posma nodošanas ekspluatācijā

2014. – 2020. gada plānošanas periodā noteiktie rādītāji ir viegli izmērāmi un nepārprotami, kā arī to ievērošana ievērojami ļaus uzlabot gan plānošanas, gan projekta ieviešanas, gan arī projekta rezultātu ietekmes novērtēšanas aspektus.

Pieejamais kopējais SAM 6.3.1. attiecināmais finansējums līdz 2018. gada 31. decembrim ir EUR 260 134 768. No 2019. gada 1. janvāra atbildīgā iestāde pēc Eiropas Komisijas lēmuma par snieguma ietvara izpildi var ierosināt palielināt pieejamā attiecināmā finansējuma apjomu līdz EUR 277 032 428.

7.2.4. Galveno SAM 6.3.1. ieguvumu un risku identifikācija salīdzinājumā ar 2007. – 2013. gadu plānošanas periodu

Galvenie ieguvumi ir sekojoši:

- (1) Vienkāršots SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas kritēriju aktualizēšanas process;
- (2) SM samazināts administratīvais slogs, jo 2014. – 2020. gada plānošanas periodā SM pildīs tikai atbildīgās iestādes funkciju;
- (3) SAM 6.3.1. regulējošajos MK noteikumos netiek plānots noteikt ierobežojumus, kas ir saistīti ar:

- a. Finansējumu kvotu piešķiršanu statistiskajiem reģioniem, tādējādi, ļaujot koncentrēties uz tādu projektu ieviešanu, kas rada lielākus ieguvumus (t.sk. sasniedzamības nodrošināšanas, mobilitātes u.c.) sabiedrībai kopumā neatkarīgi no pārbūvējamā autoceļa lokācijas vietas;
 - b. Autoceļu brauktuves segas tehniskajiem parametriem, tā vietā par primārajiem kritērijiem izvirzot konkrēta autoceļa funkcionalitātes aspektus;
- (4) SAM 6.3.1. regulējošajos MK noteikumos tiek plānots noteikt, ka projekta īstenošanas rezultātā radīto vērtību uzturēšana jānodrošina ar savlaicīgu uzturēšanas un periodiskās nodilušo konstrukciju atjaunošanas plānošanu un finansējuma piešķiršanu šiem darbiem turpmākos 20 gadus pēc projekta īstenošanas;
- (5) Sasniedzamais finanšu rādītājs ļaus precīzāk plānot projektu ieviešanu un stimulēs savlaicīgu projektu ieviešanu, tādējādi, laicīgāk sniedzot ieguldījumu reģionālās attīstības stimulēšanā un drošas transporta sistēmas veidošanā;
- (6) Nacionālā līmeņa rādītāja izpilde stimulēs tādu aktivitāšu veikšanu, kas ievērojami vieglāk ļaus noteikt un analizēt SAM 6.3.1. realizēto projektu ietekmi uz transportu un reģionālo attīstību kopumā.

Galvenie negatīvie aspekti un riski ir sekojoši:

- (1) Zaudējot iespējas nodrošināt funkcijas, kuras tā 2007. – 2013. gada plānošanas periodā SM veica kā starpniekinstitūcija, SM kā atbildīgajai iestādei potenciāli samazinās kontroles un monitoringa iespējas rezultātīvo un ietekmējošo rādītāju izpildes kontekstā. Tāpat SM kā atbildīgajai iestādei pieaug riski, kas ir saistīti ar negatīvu notikumu un/vai tendenču savlaicīgu neidentificēšanu SAM 6.3.1. ieviešanas un mērķu sasniegšanas kontekstā;
- (2) SM, zaudējot starpniekinstitūcijas funkcijas, samazinās iespēja ietekmēt (pakārtot) projektu iesniegumu vērtēšanas atbilstību autoceļu būvniecības sezonai. Tādējādi, pieaug nesabalansētības riski starp autoceļu pārbūves būvniecības sezonas uzsākšanos un finansējuma pieejamību laikā. Tiesa, šo risku preventīvu novēršanu var stimulēt SM pārstāvju deleģēšana darbam projektu iesniegumu vērtēšanas komisijā;
- (3) SM identificē iespējamus riskus, kas ir saistīti ar CFLA institucionālo un administratīvo kapacitāti scenārijā, ja vienlaicīgi vai īsā laika posmā tiek apstiprināti virkne MK noteikumu, kas regulē specifiskos atbalsta mērķus dažādās nozarēs.

7.3. Ārējo SAM 6.3.1. realizēšanu potenciāli ietekmējošo faktoru apraksts

SAM 6.3.1. izvirzītos iznākuma un rezultātu rādītāju sasniegšanu var būtiski ietekmēt sekojoši riski un iespējamie ekonomikas attīstības scenāriji, kas ir apkopoti zemāk esošajā tabulā 7-2.

Tabula 7-2 SAM 6.3.1. izvirzīto iznākuma un rezultātu rādītāju sasniegšanu potenciāli negatīvi ietekmējošie faktori

Nr.	Ietekmējošais faktors	Apraksts
1	2	3
1	Ekonomiskās situācijas pasliktināšanās risks	Transporta plūsmām un transportlīdzekļu skaitam ir augsta pieprasījuma elastība attiecībā pret ekonomiskās situācijas izmaiņām. Ekonomikai augot, GVDI un transportlīdzekļu skaits pieaug straujāk, attiecīgi ekonomikai samazinoties – transportlīdzekļu skaits un GVDI samazinās ar ātrāku tempu nekā samazinās ekonomiskie rādītāji.

Nr.	Ietekmējošais faktors	Apraksts																					
1	2	3																					
		<p>Saskaņā ar Eurostat datiem laika periodā no 2008. līdz 2011. gadam transportlīdzekļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem Latvijā samazinājās no 431 līdz 299 (-30,6%), kamēr IKP kritums saskaņā ar CSP datiem šajā laika posmā sasniedza 13,7%. GVDI minētajā laika periodā uz valsts galvenajiem autoceļiem valstī samazinājās par vidēji 18,2%.</p> <p>Līdz ar to, ja iestājas ekonomiskās recesija vai stagnācija, tad GVDI pieauguma tempi var būt ievērojami zemāki nekā plānots vai pat negatīvi. Tas būtiski paaugstina risku nesasniegt plānotos rādītājus, kas var attiekties uz sabiedrības laika ieguvumiem un/vai autokilometra izmaksu samazinājumu.</p>																					
2	Izmaksu pieauguma risks	<p>Vispārējais inflācijas risks ir vērtējams kā samērā zems³⁴. Taču atsevišķas izmaksas, kurām ir nozīmīgs īpatsvars asfaltbetona ceļu pārbūvē vai nu uzrāda augstākus izaugsmes tempus jau šobrīd, vai arī satur būtisku izmaksu pieaugumu risku nākotnē. Galvenās izmaksu pozīcijas ir atspoguļotas rindās Nr. 2.1. un 2.2. Līdz ar to pastāv būtiska iespēja, ka ceļu pārbūves izmaksas var palielināties straujāk nekā vidējā inflācija valstī.</p> <p>Izmaksu pieauguma riska iestāšanās var novest pie scenārija, ka SAM 6.3.1. ietvaros tiek pārbūvēts mazāks reģionālie autoceļu kilometru skaits nekā sākotnēji tiek plānots.</p> <p>Līdzīga situācija jau bija vērojama 2004. – 2006. programmēšanas perioda 1.2.1. aktivitātes ietvaros.</p>																					
2.1.	Darba algu pieauguma risks	<p>Zemāk esošie dati³⁵ norāda, ka reālais darba algas pieaugums 2013. – 2014. gada laikā ievērojami apstiež inflācijas pieauguma tempus.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Patēriņa cenu indekss (%) pret iepriekšējo periodu</th> <th>Strādājošo reālā darba samaksa būvniecības sektorā (%) pret iepriekšējo periodu</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>103.5</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>98.9</td> <td>89,0</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>104.4</td> <td>108.6</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>102.3</td> <td>103.1</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>100.0</td> <td>105.4</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>100.6</td> <td>107.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Darba spēka izmaksu īpatsvars ceļu pārbūves projektos var sasniegt līdz 8% no ieguldījumu koptāmes³⁶. Līdz ar to strauja darbaspēka izmaksu turpmāka izaugsme var stimulēt līdz pat 1% papildus ceļu pārbūves izmaksu pieaugumu papildus vidējai inflācijai valstī.</p>		Patēriņa cenu indekss (%) pret iepriekšējo periodu	Strādājošo reālā darba samaksa būvniecības sektorā (%) pret iepriekšējo periodu	2009	103.5	98,0	2010	98.9	89,0	2011	104.4	108.6	2012	102.3	103.1	2013	100.0	105.4	2014	100.6	107.8
	Patēriņa cenu indekss (%) pret iepriekšējo periodu	Strādājošo reālā darba samaksa būvniecības sektorā (%) pret iepriekšējo periodu																					
2009	103.5	98,0																					
2010	98.9	89,0																					
2011	104.4	108.6																					
2012	102.3	103.1																					
2013	100.0	105.4																					
2014	100.6	107.8																					
2.2.	Naftas cenu	Naftas cenu kritums tieši ietekmē bitumena cenas kritumu. Bitumena cena																					

³⁴ Saskaņā ar MK 16.12.2015 noteikumu Nr. 784 „Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014.-2020.gada plānošanas periodā” 55. punktu FM izdotās (30.06.2015.) makroekonomisko pieņēmumu vērtības definē ilgtermiņa inflācijas prognozi 2% līmenī.

³⁵ CSP dati

³⁶ http://kartes.lv/celi.lv/files/Autoceļu%20avize/04_2014.pdf

Nr.	Ietekmējošais faktors	Apraksts
1	2	3
	pieauguma risks	<p>pēdējos gados dēļ naftas cenas krituma (<i>WTI markas nafta kopš 2013. gada sākuma līdz 2015. gada novembrim ir samazinājusies no 97 USD barelā līdz 44,3 USD barelā</i>³⁷) ir būtiski pazeminājušās un 2014. gadā sasniedza 367 EUR tonnā, bet 2015. gada vidū saskaņā ar tirgus dalībnieku operatīvo novērtējumu ir samazinājusies vēl par aptuveni 8%³⁸.</p> <p>Līdz ar to, ņemot vērā, ka bitumena īpatsvars asfaltbetona autoceļu pārbūves izmaksās sastāda aptuveni 28 līdz 33%, tad katrs 1 procents bitumena cenas pieaugums rada aptuveni 0,3% papildus izmaksu pieaugumu ceļa pārbūves projekta izmaksu koptāmē.</p> <p>Teorētiski pieņemot iespēju, ka naftas cenas atgrieztos 2013. gada līmenī, tas uz ceļa pārbūves izmaksām atstātu negatīvu iespaidu (izmaksu pieauguma veidā) aptuveni 35 līdz 40% amplitūdā.</p>

Kā īpašs pozitīvais aspekts, kas stimulēs SAM 6.3.1. ieviešanu, kā arī samazinās riskus, kas ir saistīti ar iespējamo sadārdzinājumu vai kļūdām būvprojektos, ir minami MK Noteikumi Nr. 633 "Autoceļu un ielu būvnoteikumi" (apstiprināti 2014. gada 14. oktobrī), kas paredz, ka būvniecības procesā iesaistītie (t.sk. projektētāji, autoruzraugi un būvuzraugi) veic civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, tādējādi samazinot dažādus riskus un finansiālās sekas, kuru segšana līdz MK noteikumu stāšanās spēkā brīdim bija LVC un SM kompetence.

7.4. Laika grafiks un pieejamais finansējums

SAM 6.3.1. realizācija jau faktiski ir uzsākta pamatojoties uz MK rīkojumu Nr. 573 (2014.gada 13.oktobrī (prot. Nr.51 30.§)) "*Par Eiropas Savienības fondu darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.3.1.specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti" īstenošanu*".

Saskaņā ar MK rīkojumu 2015. gadā jau ir uzsākta sekojošu projektu realizācija:

- (1) Autoceļa P104 Tukums- Auce - Lietuvas robeža posms Auce - Vītiņi (km 63.39-65.22);
- (2) Autoceļa P30 Cēsis-Vecpiebalga-Madona posms Dzelzceļa pārvads-Taurene (km 24.60 - 38.00);
- (3) Autoceļa P62 Krāslava - Preiļi - Madonas posms Atašiene - Lūmāni (km 104.20 - 113.40);
- (4) Autoceļa P73 Vecumnieki - Nereta - Subate posms Valles pagasta robeža - tilts pār Iecavu (km 7.30 - 20.89);
- (5) Autoceļa P73 Vecumnieki - Nereta - Subate posms Krasti - Ērberģe (km 29.20-40.33);
- (6) Autoceļa P85 Rīgas HES - Jaunjelgava posms Krustojums ar P88 - Enkurnieki (km 40.20 -48.80);
- (7) Autoceļa P87 Bauska-Aizkraukle posms Krustojums ar P76 - Aizkraukle (km 76.36-77.391 un km 77.939-78.48).

³⁷ <http://www.nasdaq.com/markets/crude-oil.aspx?timeframe=3y>

³⁸ <http://lvceli.lv/uncategorized/celu-buvnieciba-sievietes-acim-intervija-ar-aizputes-celinieka-valdes-priekssedetaju-rutu-kandi/>

Līdz 2015. gada novembrim ir arī sagatavoti SAM 6.3.1. vērtēšanas kritēriji, kā arī ir sagatavots SAM 6.3.1. regulējošo MK noteikumu projekts.

SAM 6.3.1. plānotais kopējais attiecināmais finansējums, saskaņā ar Darbības programmu "Izaugsme un nodarbinātība" un SAM 6.3.1. saskaņošanas procesā esošajiem MK noteikumiem, ir 277 032 428 euro, tai skaitā ERAF finansējums - 235 477 563 euro un valsts budžeta finansējums – 41 554 865 euro. Projektiem, kuru realizācija jau ir uzsākta saskaņā ar MK rīkojumu Nr. 573, ir paredzēts finansējums 53,5 miljonu EUR apmērā.

SAM 6.3.1. ietvaros projektu īstenošana paredzēta saskaņā ar vienošanos par projekta īstenošanu, bet ne ilgāk kā līdz 2022. gada 31. decembrim.

MK noteikumos plānotais ierobežojums attiecībā uz finansējuma apguvi ir nepieciešamība līdz 2018. gada 31. decembrim sertificēt izdevumus 72 852 630 euro apmērā un izsludināt būvniecības iepirkumus vismaz 20% apmērā no kopējo pārbūvējamo ceļa posmu skaita.

Nemot vērā šos sasniedzamos rādītājus un ceļu pārbūvi projektu sezonālo aspektu, būtu nepieciešams ievērot sekojošu SAM 6.3.1. ieviešanas laika grafiku:

- (1) 2016. gada I ceturksnis - apstiprināti SAM 6.3.1. regulējošie MK noteikumi;
- (2) 2016. gada I ceturksnis vai aprīlis – izsludināta SAM 6.3.1. ierobežota projektu iesniegumu atlase un projekta iesniegumu iesniegšana;
- (3) 2016. gada aprīlis - jūnijs – projekta iesniegumu apstiprināšana un vienošanās par projekta īstenošanu slēgšana starp sadarbības iestādi un LVC.
- (4) Sākot no 2016. gada jūnija līdz 2022. gada decembrim – reģionālo autoceļu pārbūve.

7.5. SAM 6.3.1. projektu specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji

SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji ir balstīti uz tiem apsvērumiem, kurus LVC un SM 2004. – 2006. gada un 2007. – 2013. gada plānošanas periodu ietvaros ir atzinuši par nozīmīgiem reģionālo autoceļu pārbūves projektu vērtēšanā.

SAM 6.3.1. projektu vērtēšanai piedāvātie specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji ir atspoguļoti pielikumā esošajā tabulā 9-14. Kritēriji rakstiskas procedūras ietvaros 2014. gada 23. decembrī ir apstiprināti UK.

IIA vadlīnijas (321. lapaspuse) nosaka, ka B/C koeficients, kurš pārsniedz vērtību 1, raksturo projekta ekonomisko lietderību, t.i. tā ekonomiskie ieguvumi pārsniedz projekta ekonomiskos izdevumus.

SAM 6.3.1. kontekstā B/C novērtētā vērtība, kas tiek noteikta saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem, ir akceptējama mazāka par 1 (kritērijs 2.1. tabulā 9-14) sekojošu apsvērumu dēļ:

- (1) Lielākā daļa sociāli - ekonomisko ieguvumu reģionālo autoceļu pārbūves kontekstā izpaužas kā plašāki sociāli – ekonomiskie ieguvumi, kas ir saistīti ar nodarbinātības, mobilitātes, sasniedzamības un kopējo reģionālās attīstības veicināšanu. Tos novērtēt sagatavojot PI IIA ir ārkārtīgi sarežģīti un katram projektam būtu nepieciešams veikt administratīvi, tehniski un finansiāli ietilpīgu pētījumu;
- (2) Kā iepriekš tika konstatēts novērtējuma sadaļā Nr. 3.2.2., tad 2007. – 2013. gada periodā 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruēto reģionālo ceļu projektu rezultātā sabiedrības laika ieguvumi vidēji par 69,82% pārsniedz sākotnēji plānotos ieguvumus

un GVDI izmaiņas uz rekonstruētajiem autoceļiem pozitīvā nozīmē dramatiski atšķīrās no kopējām GVDI izmaiņām valstī un reģionā. Tas ļauj pilnīgi droši apgalvot, ka projekti rada tādus ieguvumus, kas ir saistīti ar braucienu maiņu, papildus iedzīvotāju mobilitāti, komersantu loģistikas risinājumu efektivitātes uzlabojumiem, un, iespējams, arī ar nodarbinātības pieaugumu un reģionālo ekonomisko attīstību.

Tādējādi, faktiskie katra projekta B/C ir ievērojami augstāki nekā projekta iesniegumos lēstie lielumi, kas ir noteikti saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem un veic to sabiedrības ieguvumu novērtēšanu, kas ir saistīti ar esošajiem satiksmes dalībniekiem konkrētajā pārbūvējamajā autoceļa posmā.

7.6. Kopsavilkums

- (1) 2014. – 2020. gada plānošanas periodā veiktās institucionālās izmaiņas samazinās SM administratīvo slogu;
- (2) Definētie SAM 6.3.1. iznākuma, iznākuma, rezultātu, finanšu un nacionālie rādītāji ir viegli saprotami un stimulēs labāku SAM 6.3.1. ieviešanu, uzraudzību, rezultātu monitoringu, kā arī atvieglos ES fondu apgūšanas plānošanu kopumā;
- (3) Plānotais ieviešanas mehānisms ļaus SM un LVC nodrošināt augstāku lēmumu pieņemšanas elastību, kas ir priekšnoteikums SAM 6.3.1. pieejamā finansējuma izlietošanai ar iespējami augstāku ekonomisko vērtību;
- (4) Galvenais SAM 6.3.1. ieviešanas mehānisma negatīvais aspekts saistās ar identificētajiem potenciālajiem riskiem, kas skar SM, kā atbildīgās iestādes, SAM 6.3.1. ieviešanas un rezultātu sasniegšanas kontroles instrumentus;
- (5) SAM 6.3.1. rādītāju sasniegšanu potenciāli apdraud ceļu pārbūves izmaksu palielinājums, tā kā atsevišķas būvniecības komponentu izmaksas 2015. gadā ir zemā līmenī;
- (6) SAM 6.3.1. realizācija ir jau uzsākta pamatojoties uz MK rīkojumu Nr. 573 (2014.gada 13.oktobrī, kas paredz 7 SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu posmu pārbūves uzsākšanu, paredzot šiem projektiem finansējumu kopumā 53,5 miljonu EUR apmērā;
- (7) Lai savlaicīgi tiktu izpildīts SAM 6.3.1. finanšu rādītājs, SAM 6.3.1. regulējošo MK noteikumu apstiprināšana būtu jāveic savlaicīgi, lai, ievērtējot nepieciešamo laiku projektu iesniegumu izvērtēšanai, projektu realizācijas civiltiesisko līgumu noslēgšanai un iepirkumu procedūru veikšanai, 2016. gada maijā būtu iespējams uzsākt reģionālo autoceļu pārbūvi;
- (8) SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji 2014. gada 23. decembrī ir apstiprināti UK. 2014. – 2020. gadu plānošanas periodā ir ievērojami vienkāršots SAM 6.3.1. projektu vērtēšanas kritēriju aktualizēšanas process.

8. Komercedarbības atbalsta novērtējums

Komercedarbības atbalsts ir jebkura komercsabiedrībai no valsts, pašvaldības vai Eiropas Kopienas līdzekļiem sniegta vai pastarpināta finansiāla palīdzība, kas rada vai var radīt konkurences ierobežojumus.

Lai kādu pasākumu komercedarbības veicināšanai varētu klasificēt kā komercedarbības atbalstu, vienlaikus jāizpildās šādiem četriem kritērijiem:

- (1) Atbalsts tiek sniegts no publiskiem resursiem (valsts, pašvaldību vai Eiropas Savienības līdzekļiem);
- (2) Atbalsta saņēmējs gūst ekonomiskas priekšrocības, kādas tas nevarētu gūt normālos komercedarbības veikšanas apstākļos;
- (3) Realizētais pasākums ir selektīvs pēc sava rakstura. Atbalsts ir selektīvs, ja to var saņemt tikai konkrētas komercsabiedrības, atsevišķās ekonomikas nozarēs vai teritorijas daļās darbojošās komercsabiedrības;
- (4) Komercedarbības atbalsts ietekmē konkurenci un tirdzniecību Latvijas iekšējā tirgū, kā arī tirdzniecību starp ES dalībvalstīm.

SAM 6.3.1. ietvaros pārbūvējamie autoceļi ir izvietoti pietiekami viendabīgi pa visu Latvijas teritoriju dažādos Latvijas reģionos un tie ir brīvi un bez maksas pieejami visai sabiedrībai kopumā. SAM 6.3.1. viens no galvenajiem mērķiem, papildus drošai un ērtai satiksmei, ir reģionālās attīstības stimulēšana un priekšnoteikumu radīšana atpaliekošāko reģionu ekonomiskās aktivitātes un sociāli-ekonomiskā kohēzijas veicināšanai.

SAM 6.3.1. nerada negatīvu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību.

9. Pielikums

9.1. Datu tabulas

Tabula 9-1 Tirgus sektora ekonomiski aktīvo vienību skaita izmaiņas statistiskajos reģionos, pilsētās un novados uz 1000 iedzīvotājiem laika posmā no 2009. līdz 2013. gadam

Reģions, pilsēta vai novads /gads	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2009, %
1	2	3	4	5	6	7
Latvija	57	61	69	75	77	35,1
Rīgas	71	75	85	94	99	39,4
Pierīgas	48	53	60	66	70	45,8
Vidzemes	59	63	71	74	75	27,1
Kurzemes	54	57	64	67	68	25,9
Zemgales	45	50	57	59	60	33,3
Latgales	48	51	59	62	62	29,2
Rīga	71	75	85	94	99	39,4
Daugavpils	38	39	45	49	51	34,2
Jelgava	43	45	50	55	57	32,6
Jēkabpils	44	44	49	53	57	29,5
Jūrmala	44	46	54	61	64	45,5
Liepāja	43	44	50	56	58	34,9
Rēzekne	50	50	56	59	61	22,0
Valmiera	61	65	72	77	79	29,5
Ventspils	44	45	50	53	54	22,7
Iecavas novads	26	40	45	50	49	88,5
Vecumnieku novads	29	49	58	58	54	86,2
Rundāles novads	35	65	73	70	64	82,9
Bauskas novads	35	54	60	63	62	77,1
Skrīveru novads	31	37	44	53	54	74,2
Saulkrastu novads	42	47	58	63	69	64,3
Alsungas novads	67	82	98	105	109	62,7
Līgatnes novads	41	46	54	66	66	61,0
Ķekavas novads	49	54	62	72	78	59,2
Inčukalna novads	31	32	38	45	48	54,8
Jaunjelgavas novads	39	50	60	61	60	53,8
Olaines novads	30	33	36	43	46	53,3
Pļaviņu novads	34	43	53	53	52	52,9
Ikšķiles novads	52	61	68	78	79	51,9
Ropažu novads	35	38	46	53	53	51,4
Engures novads	42	53	55	61	63	50,0
Kandavas novads	46	63	69	71	69	50,0
Tukuma novads	42	53	57	61	63	50,0
Ērgļu novads	49	55	64	69	73	49,0
Lielvārdes novads	41	45	56	57	61	48,8
Stopiņu novads	50	57	63	70	74	48,0
Ogres novads	46	51	59	64	68	47,8
Baldones novads	38	41	47	52	56	47,4
Sējas novads	38	40	50	55	56	47,4
Ķeguma novads	45	52	61	64	66	46,7
Salaspils novads	37	40	44	50	54	45,9
Neretas novads	46	57	68	68	67	45,7

Reģions, pilsēta vai novads /gads	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2009, %
1	2	3	4	5	6	7
Ādažu novads	51	54	63	71	73	43,1
Daugavpils novads	35	39	47	50	50	42,9
Ozolnieku novads	42	46	50	57	60	42,9
Carnikavas novads	46	50	54	60	65	41,3
Mālpils novads	49	54	64	68	69	40,8
Ilūkstes novads	47	51	63	68	66	40,4
Siguldas novads	58	62	71	76	81	39,7
Garkalnes novads	59	63	64	76	82	39,0
Mārupes novads	78	86	92	100	108	38,5
Babītes novads	60	66	72	79	83	38,3
Baltinavas novads	65	65	73	86	89	36,9
Viļānu novads	41	43	55	53	56	36,6
Dundagas novads	44	50	58	62	60	36,4
Kokneses novads	46	49	61	60	62	34,8
Raunas novads	69	77	88	95	93	34,8
Valkas novads	52	55	64	73	70	34,6
Priekuļu novads	47	54	60	66	63	34,0
Rucavas novads	93	111	126	127	124	33,3
Aglonas novads	37	40	48	51	49	32,4
Strenču novads	31	31	34	40	41	32,3
Līvānu novads	60	62	72	77	79	31,7
Krimuldas novads	57	58	67	73	75	31,6
Gulbenes novads	48	51	59	63	63	31,3
Amatas novads	66	71	80	85	86	30,3
Salacgrīvas novads	60	65	74	78	78	30,0
Zilupes novads	30	33	38	43	39	30,0
Apes novads	47	49	60	64	61	29,8
Cēsu novads	65	67	74	80	84	29,2
Mazsalacas novads	66	68	72	78	85	28,8
Tērvetes novads	57	64	73	73	73	28,1
Brocēnu novads	50	51	59	64	64	28,0
Rēzeknes novads	54	57	69	71	69	27,8
Aizkraukles novads	47	48	55	59	60	27,7
Balvu novads	62	66	75	79	79	27,4
Ludzas novads	44	47	51	56	56	27,3
Skrundas novads	52	56	66	63	66	26,9
Limbažu novads	71	76	79	89	90	26,8
Rugāju novads	94	96	118	119	119	26,6
Grobiņas novads	54	59	66	68	68	25,9
Saldus novads	67	68	79	81	84	25,4
Pāvilostas novads	75	83	91	97	94	25,3
Jaunpils novads	48	63	68	65	60	25,0
Madonas novads	64	69	78	81	80	25,0
Dagdas novads	61	60	72	78	76	24,6
Krāslavas novads	45	46	53	56	56	24,4
Vārkavas novads	127	132	158	164	158	24,4
Mērsraga novads	37	37	41	43	46	24,3
Preiļu novads	70	71	80	87	87	24,3
Auces novads	38	39	44	47	47	23,7

Reģions, pilsēta vai novads /gads	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2009, %
1	2	3	4	5	6	7
Kocēnu novads	64	71	81	80	79	23,4
Priekules novads	77	88	100	101	95	23,4
Kārsavas novads	61	73	78	79	75	23,0
Varakļānu novads	67	70	81	83	82	22,4
Dobeles novads	45	45	51	53	55	22,2
Ciblas novads	73	85	96	99	89	21,9
Alūksnes novads	55	56	62	67	67	21,8
Talsu novads	63	68	76	76	76	20,6
Jelgavas novads	44	47	53	54	53	20,5
Aizputes novads	65	72	81	83	78	20,0
Viļakas novads	50	57	62	62	60	20,0
Smiltenes novads	66	67	75	78	79	19,7
Kuldīgas novads	61	67	71	71	73	19,7
Cesvaines novads	56	56	65	64	67	19,6
Vecpiebalgas novads	79	85	98	97	94	19,0
Riebiņu novads	94	96	107	111	111	18,1
Viesītes novads	64	68	78	77	75	17,2
Alojas novads	76	78	87	90	89	17,1
Durbes novads	95	108	129	120	111	16,8
Naukšēnu novads	78	85	99	92	91	16,7
Jaunpiebalgas novads	80	89	98	101	93	16,3
Lubānas novads	44	47	55	52	51	15,9
Ventpils novads	53	57	62	62	61	15,1
Vaiņodes novads	48	53	59	60	55	14,6
Burtnieku novads	63	68	72	76	72	14,3
Beverīnas novads	66	72	77	80	74	12,1
Rojas novads	44	42	46	45	49	11,4
Pārgaujas novads	80	80	91	90	88	10,0
Rūjienas novads	59	60	61	60	63	6,8
Nīcas novads	87	94	97	96	89	2,3
Krustpils novads	74	79	84	81	75	1,4
Jēkabpils novads	111	116	127	123	112	0,9
Salas novads	79	76	80	79	75	-5,1
Aknīstes novads	103	105	106	101	95	-7,8

Avots: CSP

Tabula 9-2 SAM 6.3.1. provizorisks projektu saraksts

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā, km	Segums	Stāvoklis ³⁹	GVDI, 2014 ⁴⁰	KT īpatsvars (%)
1	2	3	4	5	6=5-4	7	8	9	10
	P10	Inčukalns - Ropaži - Ikšķile							
1		Tīnūži - Ikšķile	35,59	40,58	4,990	Melnais	1	2024	15
2		krustojums ar V64 - Ropaži	15,06	21,15	6,090	Melnais	1	872 - 3151	38 - 12
3		Kangari - Tīnūži	26,13	35,27	9,140	Melnais	1	1211	6
	P11	Kocēni - Limbaži - Tūja							
4		Lauciņi - Augstroze	19,22	27,70	8,480	Melnais	1/2	1498	21
	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža							
5		Auce - Vītiņi	63,39	65,22	1,830	Melnais	1	278	30
6		krustojums ar A10 - Strutele	5,00	13,14	8,140	Melnais	1	1028	5
7		Lielauce - Vecauce	55,68	60,80	5,120	Melnais	1	643	45
	P105	Saldus - Ezere							
8		Kursiši-Lietuvas robeža	18,30	37,21	18,910	Melnais	1	1143 - 1616	20 - 14
	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus							
9		Ventspils - krustojums ar P111	3,93	13,39	9,460	Melnais	1	2895	16
10		Krustojums ar P111 - Ziras	13,39	24,26	10,870	Melnais	1/3	1866	21
11		Vārme - Ošenieki	76,00	81,61	5,610	Melnais	1/2	1254	20
	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa							
12		Labrags - Vērgale	43,20	63,00	19,800	Melnais	1/2	854 - 1176	18 - 17
	P114	Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža (Plūdoņi)							
13		Ilmāja - Priekule	0,00	17,21	17,210	Grants	1/2	825 - 1757	35 - 18
14		Priekule - Lietuvas robeža	19,78	38,126	18,346	Melnais	1	360	36
	P118	Kuldīgas apvedceļš							
15		Ventas tilts - P120	6,76	9,40	2,640	Melnais	1/2	4780	19
	P120	Talsi - Stende - Kuldīga							
16		Talsi - Stende	1,56	10,91	9,350	Melnais	1	2806 - 4594	10
	P121	Tukums - Kuldīga							
17		Tukums - Sāti	0,00	12,97	12,970	Melnais	1/3	1823	8
18		Pūces - Vāne	33,18	41,90	8,720	Melnais	1/3	172	15
	P128	Sloka - Talsi							
19		Apšuciems - P131	24,48	32,02	7,540	Melnais	1	1371	10
	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona							
20		Dzelzceļa pārvads - Taurene	24,60	38,00	13,400	Melnais	1	1861	20
21		Taurene - Vecpiebalga	38,00	49,00	11,000	Melnais	1	1861	20
22		Cēsis - tilts pār Rauni	2,147	8,02	5,873	Melnais	1	1515 -	20 - 10

³⁹ Baļļu skala 1- ļoti slikts, 2 – slikts, 3 – apmierinošs, 4 – labs, 5 - ļoti labs⁴⁰ Ja ir norādīti divas vērtības, tad konkrētais posms nosedz divus konkrētā ceļa posmus, kuros LVC veic GVDI mērījumus. Ja teksts ieslīpināts, tad tie ir 2013. gada dati.

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā, km	Segums	Stāvoklis ³⁹	GVDI, 2014 ⁴⁰	KT īpatsvars (%)	
1	2	3	4	5	6=5-4	7	8	9	10	
								5265		
23		Vecpiebalga - Gulbēris	49,00	61,13	12,130	Melnais	1	925	17	
	P32	Augšlīgatne - Skrīveri								
24		Augšlīgatne - Nītaure	0,006	13,98	13,974	Melnais	1	664	18	
25		P80 - Skrīveri	61,265	71,271	10,006	Melnais	1/3	660	23	
26		Madliena - P80	47,20	60,29	13,090	Melnais	1	660	23	
	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka								
27		Gulbene - Litene	2,14	12,68	10,540	Melnais	1/2	2440	15	
28		Litene - Balvi	17,59	31,64	14,047	Melnais	1	1469	23	
29		Balvi - Garstērdele	35,58	48,47	12,885	Melnais	1	933 - 1906	13	
	P36	Rēzekne - Gulbene								
30		Rēzekne - Audriņi	3,98	12,25	8,270	Melnais	1	1473 - 3684	16 - 12	
31		Audriņi - Dricāni	12,25	20,90	8,650	Melnais	1	1473	16	
	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene								
32		Gulbītis - Gulbene	80,43	90,40	9,971	Melnais	1/2	1654	16	
33		Dzelzava - Gulbītis	71,50	80,43	8,929	Melnais	1	1654	16	
34		Madona - Cesvaine	42,76	60,00	17,240	Melnais	1/2	2183	13	
35		krustoj. ar A6 - Madonas nov. robeža	0,00	7,37	7,370	Melnais	1	2568	20	
36		Madonas nov. robeža - Jaunkalsnava	7,37	13,65	6,282	Melnais	1/2	2568	20	
37		Cesvaine - Dzelzava	60,00	71,50	11,500	Melnais	1/2	1654	16	
	P4	Rīga - Ērgļi								
38		Vāverkrogs - Jugla	35,70	45,00	9,300	Melnais	2	473	10	
39		Bajārkrogs - Vāverkrogs	26,56	35,70	9,140	Melnais	1	949	42	
40		krustojums ar A4 - Bajārkrogs	16,15	26,56	10,410	Melnais	1	949 - 5367	42 - 11	
	P45	Viļaka - Kārsava								
41		a/v Rekova	16,54	19,58	3,040	Melnais	1	635	19	
	P5	Ulbroka - Ogre								
42		Tīnūži - Ogre	20,54	25,00	4,460	Melnais	1	3692	3	
	P59	Viļāni - Ružina - Malta								
43		Strupuļi - Ružina	4,10	16,83	12,730	Grants	2	1006	12	
	P62	Krāslava - Preiļi - Madona								
44		Atašiene - Ļūmāni	104,20	113,40	9,200	Grants	3	249	10	
45		Kastīre - Preiļi	44,15	57,54	13,390	Melnais	1	1459	16	
46		Krāslava - Augstkalne	0,80	4,00	3,200	Melnais	1/3	1580	13	
47		Steķi - krustojums ar A12	88,00	99,53	11,530	Grants	2	446	16	
	P68	Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža (Silene)								
48		Daugavpils - krustojums ar P66	3,32	7,84	4,520	Melnais	1	2943	11	
49		Silene - LR robeža	21,00	29,15	8,150	Melnais	1	1580	25	
	P70	Svente - Lietuvas robeža (Subate)								

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā, km	Segums	Stāvoklis ³⁹	GVDI, 2014 ⁴⁰	KT īpatsvars (%)
1	2	3	4	5	6=5-4	7	8	9	10
50		krustojums ar A14 - pagr. uz Ilūksti	0,00	8,20	8,200	Melnais	1	2673	17
	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate							
51		Valles pag. robeža - tilts pār Iecavu	7,30	20,89	13,590	Melnais	1/2	973 - 1354	16 - 12
52		Krasti - Ērberģe	29,20	40,33	11,130	Melnais	1	973	16
53		krustoj. ar P86-krustoj.ar P75	57,56	65,10	7,540	Melnais	1/2	1227	13
	P76	Aizkraukle - Jēkabpils							
54		dz/c stacija "Daugava" - Sala	33,45	38,74	5,290	Melnais	1	1724 - 2996	15 - 12
	P85	Rīgas HES - Jaunjelgava							
55		krustojums ar P88 - Enkurnieki	40,20	48,80	8,600	Melnais	1	1934	17
	P87	Bauska - Aizkraukle							
56		krustojums ar P76 - Aizkraukle	76,36	77,54	1,180	Melnais	2	5207	11
			77,80	78,48	0,680	Melnais	2	5207	11
57		krustojums ar P85 - Jaunjelgava	61,20	63,36	2,160	Melnais	1	2261	5
	P89	Ķekava - Skaistkalne							
58		Bārbele - Lietuvas robeža	47,05	55,80	8,750	Melnais	1	765	10
	P93	Jelgava - Iecava							
59		Jelgava (administratīvā robeža) - Garoza	3,27	8,94	5,670	Melnais	1/2	4647	16
	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža (Žagare)							
60		Augstkalne - Valsts robeža (Žagare)	38,65	43,55	4,900	Grants	3	115	28
61		P103 - Augstkalne	28,36	38,65	10,290	Melnais	2	956	7
	P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums							
62		Tušķi - tilts pār Auci	0,00	5,30	5,300	Melnais	1	1916	18

Avots: LVC un SM

Tabula 9-3 Pakalpojumu pieejamība SAM 6.3.1. maršrutos ietilpstošajos nacionālās, reģionālās un vietējas nozīmes attīstības centros

Nr	Pilsēta vai novada centrs ⁴¹	SAM 6.3.1. maršruts	IPS						VPS				KPS				SPS		
			PII	Pamat skolas	Profesi onālās skolas	Vidus skolas	Augs t skol as	Interesešu izglītība	Ģime -nes ārsti	Stacio nāri	Dienas stacio nāri	Biblio tēkas	Mu zeji	Kultū ras nami	Pār ējie	Sociālais dienests	Bāriņti esa	Pārējie	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	
Nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centri																			
1	Aizkraukle	P87	3	2	1	3	1	4	5	1	1	1	1	1	-	1	1	1	
2	Balvi	P35	2	1	-	2	1	4	8	1	1	1	1	1	-	1	1	2	
3	Cēsis	P30	5	5	2	5	3	5	14	1	1	2	1	2	-	1	1	6	
4	Daugavpils	P68	30	6	6	13	13	8	63	2	6	8	2	7	3	1	1	11	
5	Gulbene	P35, P37	3	1	-	4	2	3	7	1	1	1	1	1	-	1	1	1	
6	Jelgava	P93, P98	16	6	3	9	6	10	33	2	6	5	2	2	-	1	1	13	
7	Jēkabpils	P76	5	2	-	4	5	5	17	1	2	2	2	3	-	1	1	4	
8	Jūrmala	P128	14	8	4	10	3	7	30	2	8	7	4	3	1	1	1	17	
9	Krāslava	P62	2	2	-	2	-	4	10	1	1	1	1	1	-	1	1	3	
10	Kuldīga	P108, P118	4	2	1	3	1	5	10	1	2	1	1	1	-	1	1	7	
11	Liepāja	P111	25	7	4	10	8	10	49	2	4	7	3	3	2	1	1	17	
12	Limbaži	P11	3	1	1	2	3	5	7	1	1	1	2	1	-	1	1	1	
13	Madona	P30, P37	3	-	-	4	3	4	8	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
14	Ogre	P5	8	2	1	3	-	11	19	1	1	1	-	1	-	1	1	3	
15	Preiļi	P62	1	1	1	3	-	3	11	1	1	1	1	1	-	1	1	4	
16	Rēzekne	P36	12	1	4	10	9	7	29	1	3	1	4	4	2	1	1	10	
17	Rīga	P4	206	40	30	119	56	142	435	-	42	33	40	16	8	1	1	45	
18	Saldus	P105, P108	6	3	1	3	1	3	11	1	1	2	1	1	1	1	1	4	

⁴¹ Tikai tādas apdzīvotas vietas, kuru sasniedzamību uzlabo SAM 6.3.1., t.i., ja, piemēram, P autoceļa maršrutā atrodas nacionālās vai reģionālās nozīmes attīstības centrs, bet rekonstruējamais posms nav saistīts ar piekļuvi šim konkrētajam centram ikdienā (t.i. rekonstruējamais posms atrodas tālu ārpus centra aglomerācijas, jeb ietekmes zonas), tas apkopojumā netiek iekļauts.

Nr	Pilsēta vai novada centrs ⁴¹	SAM 6.3.1. maršruts	IPS						VPS			KPS				SPS		
			Pil	Pamatskolas	Profesionālās skolas	Vidusskolas	Augstskolas	Interesešu izglītība	Ģimenes ārsti	Stacijas	Dienas stacijas	Bibliotēkas	Muzeji	Kultūras nami	Pārējie	Sociālais dienests	Bāriņtēsa	Pārējie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20
19	Talsi	P120	6	2	-	4	1	4	10	1	2	2	2	1	1	1	1	1
20	Tukums	P104, P121	7	4	-	3	1	5	19	1	1	1	4	1	-	1	1	2
21	Valmiera	P11	7	4	3	6	2	3	19	1	1	1	1	1	2	1	1	7
22	Ventspils	P108	10	3	2	6	7	5	15	1	5	4	5	2	1	1	1	14
SAM 6.3.1. pārbūvējamo reģionālo autoceļu maršrutos ietilpstošie vietējas nozīmes attīstības centri, kuriem tiek uzlabota pieejamība-																		
23	Auce	P104	3	-	-	1	-	1	4	-	1	1	-	1	-	1	1	14
24	Cesvaine	P37	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	1
25	Engure	P128	3	-	-	1	-	1	0	-	-	1	-	1	-	-	-	-
26	Ikšķile	P10	1	-	1	-	-	1	4	-	-	1	-	1	-	1	1	1
27	Ilūkste	P70	1	-	-	2	-	3	5	-	1	2	-	1	-	1	1	4
28	Jaunjelgava	P87	1	-	-	1	-	-	2	-	-	2	-	1	-	1	1	3
29	Nereta	P73	1	-	-	1	-	-	2	-	-	2	-	1	-	1	1	1
30	Pāvilosta	P111	1	-	-	1	-	2	2	-	-	1	1	1	-	1	1	1
31	Pļaviņas	P37	2	-	-	1	-	1	4	-	-	2	-	1	-	1	1	3
32	Priekule	P114	1	-	-	2	-	1	3	1	1	1	-	1	-	1	1	2
33	Ropaži	P10	1	-	-	1	-	1	2	-	-	1	-	1	-	1	1	2
34	Sala	P76	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	-
35	Skrīveri	P32	2	-	-	1	-	1	2	-	-	1	1	1	-	1	1	1
36	Stende	P120	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	2
37	Tērvete	P95	1	-	-	-	-	-	1	-	1		1		-	1	1	-
38	Vecpiebalga	P30	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1	2
39	Vecumnieki	P73, P89	2	-	-	1	-	2	3	-	-	1	-	1	-	1	1	1
40	Viļāni	P59	1	-	1	-	-	1	4	-	1	1	1	1	-	1	1	3
41	Kopā		401	104	66	244	126	272	871	26	97	105	84	72	22	38	38	216

Avots: VARAM Izvērtējuma ziņojums „Publisko individuālo pakalpojumu klāsta izvērtējums atbilstoši apdzīvojumam”

Tabula 9-4 Pakalpojumu pieejamība un GVDI SAM 6.3.1. maršrutos kopsavilkums maršrutu griezumā

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzamī bas stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	P11	Inčukalns - Ropaži - Ikšķile	15,06	21,15	6,090	1362	Ropaži	3	2	2	4
2	P12	Inčukalns - Ropaži - Ikšķile	26,13	35,27	9,140	1211	Ropaži	3	2	2	4
3	P10	Inčukalns - Ropaži - Ikšķile	35,59	40,58	4,990	2024	Ikšķile	3	4	2	3
4	P11	Kocēni - Limbaži - Tūja	19,22	27,70	8,480	1498	Valmiera	25	21	5	9
							Limbaži	15	9	4	3
5	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža	5,00	13,14	8,140	1028	Tukums	20	21	6	4
6	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža	55,68	60,80	5,120	643	Auce	5	5	2	16
7	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža	63,39	65,22	1,830	278	Auce	5	5	2	16
8	P105	Saldus - Ezere	18,30	37,21	18,910	1275	Saldus	17	13	5	6
9	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	3,93	13,39	9,460	2895	Ventspils	33	21	12	16
10	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	13,39	24,26	10,870	1866	Ventspils	33	21	12	16
11	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	76,00	81,61	5,610	1254	Kuldīga	16	13	3	9
12	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	43,20	63,00	19,800	1018	Pāvilosta	4	2	3	3
13	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	43,20	63,00	19,800	1018	Ventspils	33	21	12	16
14	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	43,20	63,00	19,800	1018	Liepāja	64	55	15	19
15	P114	Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža (Plūdoņi)	0,00	17,21	17,210	697	Priekule	4	5	2	4
16	P114	Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža (Plūdoņi)	19,78	38,126	18,346	360	Priekule	4	5	2	4
17	P118	Kuldīgas apvedceļš	6,76	9,40	2,640	4726	Kuldīga	16	13	3	9
18	P120	Talsi - Stende - Kuldīga	1,56	10,91	9,350	3612	Talsi	17	13	6	3
							Stende	2	1	2	2
19	P121	Tukums - Kuldīga	0,00	12,97	12,970	1823	Tukums	20	21	6	4
20	P121	Tukums - Kuldīga	33,18	41,90	8,720	294	-	0	0	0	0
21	P128	Sloka - Talsi	24,48	32,02	7,540	1371	Engure	5	0	2	0
							Jūrmala	46	40	15	19
22	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	2,147	8,02	5,873	3076	Cēsis	25	16	5	8
23	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	24,60	38,00	13,400	1861	Cēsis	25	16	5	8
							Vecpiebalga	1	1	2	4
24	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	38,00	49,00	11,000	1861	Vecpiebalga	1	1	2	4
25	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	49,00	61,13	12,130	1229	Vecpiebalga	1	1	2	4
							Madona	14	10	4	4

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzamības stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26	P32	Augšligatne - Skrīveri	0,006	13,98	13,974	664	-	0	0	0	0
27	P32	Augšligatne - Skrīveri	47,20	60,29	13,090	660	Skrīveri	4	2	3	3
28	P32	Augšligatne - Skrīveri	61,265	71,271	10,006	660	Skrīveri	4	2	3	3
29	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka	2,14	12,68	10,540	2440	Gulbene	13	9	3	3
30	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka	17,59	31,64	14,047	1469	Gulbene	13	9	3	3
							Balvi	10	10	3	4
31	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka	35,58	48,47	12,885	1151	Balvi	10	10	3	4
32	P36	Rēzekne - Gulbene	3,98	12,25	8,270	2255	Rēzekne	43	33	11	12
33	P36	Rēzekne - Gulbene	12,25	20,90	8,650	1473	Rēzekne	43	33	11	12
34	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	0,00	7,37	7,370	2568	Pļaviņas	4	4	3	5
35	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	7,37	13,65	6,282	2568	Pļaviņas	4	4	3	5
36	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	42,76	60,00	17,240	2091	Madona	14	10	4	4
							Cesvaine	1	1	2	3
37	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	60,00	71,50	11,500	1631	Madona	14	10	4	4
							Cesvaine	1	1	2	3
38	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	71,50	80,43	8,929	1631	Gulbene	13	9	3	3
							Cesvaine	1	1	2	3
39	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	80,43	90,40	9,971	1631	Gulbene	13	9	3	3
40	P4	Rīga - Ērgļi	16,15	26,56	10,410	2302	Rīga	593	477	97	47
41	P4	Rīga - Ērgļi	26,56	35,70	9,140	758	Rīga	593	477	97	47
42	P4	Rīga - Ērgļi	35,70	45,00	9,300	473	Rīga	593	477	97	47
43	P45	Viļaka - Kārsava	16,54	19,58	3,040	635	-	0	0	0	0
44	P5	Ulbroka - Ogre	20,54	25,00	4,460	3692	Ogre	25	21	2	5
45	P59	Viļāni - Ružina - Malta	4,10	16,83	12,730	1006	Viļāni	3	5	3	5
46	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	0,80	4,00	3,200	1580	Krāslava	10	12	3	5
47	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	44,15	57,54	13,390	1668	Preiļi	9	13	3	6
48	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	88,00	99,53	11,530	446	-	0	0	0	0
49	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	104,20	113,40	9,200	249	Madona	14	10	4	4
50	P68	Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža	3,32	7,84	4,520	2943	Daugavpils	76	71	20	13
51	P68	Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža	21,00	29,15	8,150	1580	Daugavpils	76	71	20	13
52	P70	Svente - Lietuvas robeža	0,00	8,20	8,200	2673	Ilūkste	6	6	3	6
53	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	7,30	20,89	13,590	1134	Vecumnieki	5	3	2	3
54	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	29,20	40,33	11,130	973	Nereta	2	2	3	3

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzamības stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
55	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	57,56	65,10	7,540	1227	Nereta	2	2	3	3
56	P76	Aizkraukle - Jēkabpils	33,45	38,74	5,290	2178	Jēkabpils Sala	21 2	20 1	7 2	6 2
57	P85	Rīgas HES - Jaunjelgava	40,20	48,80	8,600	1934	-	0	0	0	0
58	P87	Bauska - Aizkraukle	61,20	63,36	2,160	1282	Jaunjelgava	2	2	3	5
59	P87	Bauska - Aizkraukle	76,36	77,54	1,180	5207	Aizkraukle	14	7	3	3
60	P87	Bauska - Aizkraukle	77,80	78,48	0,680	5207	Aizkraukle	14	7	3	3
61	P89	Ķekava - Skaistkalne	47,05	55,80	8,750	765	Vecumnieki	5	3	2	3
62	P93	Jelgava - Iecava	3,27	8,94	5,670	4647	Jelgava	50	41	9	15
63	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža	28,36	38,65	10,290	956	Tērvete	1	2	1	2
64	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža	38,65	43,55	4,900	115	Tērvete	1	2	1	2
65	P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums	0,00	5,30	5,300	1916	Jelgava	50	41	9	15
66		Kopā			572,72	1484 <small>42</small>		1 213	994	283	292

Tabula 9-5 Pakalpojumu pieejamības kopsavilkums un GVDI Valsts budžeta 2014. – 2020. gada programmā iekļautajos reģionālo autoceļu maršrutos

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	Beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzamības stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	P101	Kalneciems - Kūdra	0,00	11,59	11,59	1119	-	0	0	0	0
2	P106	Ezere-Embūte-Grobiņa	0,00	13,99	13,99	309	-	0	0	0	0
3	P107	Skrunda-Ezere	19,34	20,34	1,00	345	-	0	0	0	0
4	P118	Kuldīgas apvedceļš	0,00	6,76	6,76	4210	Kuldīga	16	13	3	9
5	P119	Kuldīga - Alsunga - Jūrkalne	1,33	18,11	16,78	1104	Kuldīga Alsunga	16 3	13 2	3 3	9 2
6	P119	Kuldīga - Alsunga - Jūrkalne	18,11	39,78	21,67	562	Alsunga	3	2	3	2
7	P120	Talsi-Stende-Kuldīga	29,87	41,00	11,13	1614	Kuldīga	16	13	3	9
8	P125	Talsi-Dundaga-Mazirbe	5,44	19,00	13,56	1404	Talsi	17	13	6	3
9	P125	Talsi-Dundaga-Mazirbe	19,00	34,44	15,44	1404	Dundaga	3	2	2	3
10	P125	Talsi-Dundaga-Mazirbe	34,44	48,30	13,86	468	Dundaga	3	2	2	3
11	P127	Talsi-Upesgrīva	1,35	20,00	18,65	1349	Talsi	17	13	6	3
12	P127	Talsi-Upesgrīva	30,30	34,28	3,98	351	-	0	0	0	0
13	P128	Sloka-Talsi	32,48	51,50	19,02	621	-	0	0	0	0
14	P128	Sloka-Talsi	51,50	73,87	22,37	1139	Talsi	17	13	6	3

⁴² Vidēji svērtā GVDI visos SAM 6.3.1. iekļautajos posmos

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	Beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzamī bas stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15	P129	Talsu apvedceļš	0,00	6,71	6,71	1799	Talsi	17	13	6	3
16	P13	Limbaži - Aloja	1,81	11,84	10,03	1435	Limbaži	15	9	4	3
17	P13	Limbaži - Aloja	16,04	27,69	11,65	766	Limbaži	15	9	4	3
							Aloja	3	2	2	2
18	P131	Tukums -Ķesterciems- Mērsrags-Kolka	17,85	31,47	13,62	1567	Engure	5	0	2	0
19	P131	Tukums -Ķesterciems- Mērsrags-Kolka	42,60	66,96	24,36	949	Mērsrags	3	2	3	3
20	P16	Valmiera – Matīši - Mazsalaca	2,70	14,30	11,60	2211	Valmiera	25	21	5	9
21	P16	Valmiera – Matīši - Mazsalaca	24,18	44,75	20,57	895	Valmiera	25	21	5	9
							Mazsalaca	3	3	2	3
22	P21	Rūjiena - Mazsalaca	1,97	5,20	3,23	634	Rūjiena	6	4	2	3
23	P22	Valka - Rūjiena	42,20	48,38	6,18	821	Rūjiena	6	4	2	3
							Naukšēni	2	1	3	2
24	P3	Garkalne - Alauksts	11,40	37,63	26,23	783	Rīga	593	477	97	47
							Mālpils	5	2	3	2
25	P32	Līgatne (Vidzemes šoseja) - Skrīveri	41,09	49,50	8,41	758	-	0	0	0	0
26	P32	Līgatne (Vidzemes šoseja) - Skrīveri	49,50	62,73	13,23	660	Skrīveri	4	2	3	3
27	P32	Līgatne (Vidzemes šoseja) - Skrīveri	62,73	74,74	12,01	656	Skrīveri	4	2	3	3
28	P34	Sinole - Zeltiņi - Silakrogs	0,00	20,34	20,34	915	-	0	0	0	0
29	P34	Sinole – Zeltiņi - Silakrogs	20,34	41,50	21,16	760	Alūksne	11	10	3	2
30	P39	Alūksne – Igaunijas robeža (Ape)	4,66	15,00	10,34	860	Alūksne	11	10	3	2
31	P39	Alūksne - Igaunijas robeža (Ape)	15,00	23,74	8,74	860	Alūksne	11	10	3	2
32	P46	Dubļeva - Cērpene	0,00	15,45	15,45	847	Balvi	10	10	3	4
33	P48	Kārsava- Tilža - Dubļukalns	27,42	47,34	19,92	569	Balvi	10	10	3	4
34	P49	Kārsava-Ludza- Ezernieki	16,79	25,31	8,52	1030	Ludza	12	11	4	5
35	P49	Kārsava-Ludza- Ezernieki	29,57	32,82	3,25	537	Ludza	12	11	4	5
36	P54	Rēzekne - Greiškāni	4,06	6,72	2,66	2203	Rēzekne	43	33	11	12
37	P58	Viļāni – Preiļi - Špogi	25,70	35,56	9,86	1356	Riebiņi	2	1	2	2
							Preiļi	9	13	3	6
38	P58	Viļāni – Preiļi - Špogi	38,08	62,23	24,15	1196	Preiļi	9	13	3	6
39	P59	Viļāni - Ružina - Malta	16,83	28,94	12,11	1006	Malta	5	3	3	0
40	P6	Saulkrasti - Sēja - Ragana	7,90	23,20	15,30	300	Sēja	0	0	0	0
							Ragana	3	2	2	3
41	P61	Krāslava - Dagda	2,32	33,25	30,93	931	Krāslava	10	12	3	5
							Dagda	5	5	3	3
42	P64	Višķi - Nīcgale	0,00	16,40	16,40	588	-	0	0	0	0
43	P64	Višķi - Nīcgale	16,40	31,46	15,06	481	-	0	0	0	0

Nr.	Kods	Nosaukums	Sāku ma km	Beigu km	Km kopā	GVDI	Sasniedzami bas stimulēšana	IPS	VPS	KPS	SPS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
44	P7	Ragana - Turaida	0,00	9,76	9,76	1860	Ragana	3	2	2	3
							Sigulda	17	12	4	6
45	P72	Ilūkste – Bebrene - Birži	47,82	61,32	13,50	561	Jēkabpils	21	20	7	6
46	P75	Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta)	9,36	16,29	6,93	2596	Jēkabpils	21	20	7	6
47	P75	Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta)	16,29	30,30	14,01	1130	Jēkabpils	21	20	7	6
							Viesīte	4	1	3	3
48	P75	Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta)	31,90	45,02	13,12	475	Jēkabpils	21	20	7	6
							Viesīte	4	1	3	3
49	P75	Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta)	45,02	60,50	15,48	380	Jēkabpils	21	20	7	6
							Viesīte	4	1	3	3
							Nereta	2	2	3	3
50	P78	Pļaviņas - Ērgļi	0,00	16,31	16,31	625	Pļaviņas	4	4	3	5
51	P79	Koknese - Ērgļi	0,00	12,53	12,53	741	Koknese	3	4	3	3
52	P8	Inciems - Sigulda - Ķegums	73,12	74,41	1,29	2998	Ķegums	2	2	3	3
53	P81	Bērzaune – Vestiena - Ērgļi	0,00	14,57	14,57	990	Madona	14	10	4	4
54	P81	Bērzaune – Vestiena - Ērgļi	14,57	26,96	12,39	990	Madona	14	10	4	4
							Ērgļi	4	4	2	2
55	P90	Rīgas HES - Pulkarne	0,00	2,30	2,30	1253	-	0	0	0	0
56	P94	Jelgava – Staļģene - Code	1,28	20,50	19,22	708	Jelgava	50	41	9	15
57	P95	Jelgava – Tērvete – Lietuvas rob.	5,69	11,45	5,76	950	Jelgava	50	41	9	15
58	P95	Jelgava – Tērvete – Lietuvas rob.	11,45	19,92	8,47	950	Jelgava	50	41	9	15
59	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas rob.	19,92	25,50	5,58	950	Jelgava	50	41	9	15
60		Kopā			763,04	962		934	753	218	186

Tabula 9-6 1.2.1. aktivitātes rezultatīvo un ietekmes rādītāju plāns un faktiskā izpilde

Nr.p.k.	Rezultatīvo rādītāju apraksts					
	Rādītāja nosaukums	Mērv.	PP noteiktais rādītāja apjoms	No 1.01.2004. sasniegtais rādītāja apjoms	No 1.01.2004. sasniegtā rādītāja apjoma īpatsvars PP noteiktajā rādītāja apjomā (%), E/D*100	Skaidrojums par rādītāja apjoma sasniegšanas gaitu
A	B	C	D	E	F	G
Rezultatīvie rādītāji						
1.	Pirmās šķiras ceļu, kas atrodas kritiskā stāvoklī, samazinājums	%	Samazinājums līdz 26% (2004. gada apjoms: 30%)	2,3%	57,5	Rādītāja apjoms ir sasniegts daļēji, sakarā ar straujo būvdarbu izmaksu pieaugumu Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati
2.	Pirmās šķiras ceļu ar pietiekošu nestspēju palielinājums (spējīgi izturēt 11,5 t ass slodzi pirmās šķiras ceļu tīklā)	%	3,9% pieaugums (2004. gadā 73% pirmās kategorijas ceļu ir asfaltēti un 16% projektēti 11,5 ass svaram)	2,24%	57,4	Rādītāja apjoms ir sasniegts daļēji, sakarā ar straujo būvdarbu izmaksu pieaugumu Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati
3.	Pirmās kategorijas grants ceļu (procentuāli) samazinājums	%	0,9% samazinājums (2004. gadā 27%)	0,44%	49	Rādītāja apjoms ir sasniegts daļēji, sakarā ar straujo būvdarbu izmaksu pieaugumu Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati
4.	Nestspēju zaudējušo tiltu skaita samazinājums pirmās šķiras ceļu tīklā	%	3,4% samazinājums (2004. gadā 50%)	2,78%	81,76	Rādītāja apjoms ir sasniegts daļēji, sakarā ar straujo būvdarbu izmaksu pieaugumu. Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati
Ietekmes rādītāji						
1.	Satiksmes intensitātes uz pirmās šķiras autoceļiem palielinājums (detalizētāku	Gab.	Pieaugums līdz 797 automašīnām dienā (2002. gada rādītājs –	2009.gada I. pusgadā 2895	363	Vidējais rādītājs no uzskaitītajiem datiem par I. šķiras autoceļiem. Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati

Nr.p.k.	Rezultatīvo rādītāju apraksts					
	Rādītāja nosaukums	Mērv.	PP noteiktais rādītāja apjoms	No 1.01.2004. sasniegtais rādītāja apjoms	No 1.01.2004. sasniegtā rādītāja apjoma īpatsvars PP noteiktajā rādītāja apjomā (%), $E/D*100$	Skaidrojums par rādītāja apjoma sasniegšanas gaitu
A	B	C	D	E	F	G
	informāciju, kas veicinātu uzsākt ikgadējo progresu uzraudzību, ko nodrošina programma, atrunā nākamais rādītājs		731 automašīnas dienā)	automašīnas diennaktī		
2.	Satiksmes intensitātes palielinājums procentos pēc diviem gadiem, pēc programmas beigām salīdzinājumā ar esošo līmeni	%	Pieaugums 2-3% gadā	2-2,7%	95	Vidējais rādītājs no uzskaitītajiem datiem par I. šķiras autoceļiem. Informācijas avoti: VAS „Latvijas Valsts ceļi” dati

Avots: SM ziņojums "Par Eiropas Savienības struktūrfondu līdzfinansēto pasākumu un aktivitāšu ieviešanu par pārskata periodu no 01.01.2009. līdz 30.06.2009."

Tabula 9-7 3.2.1.1. Aktivitātes ietvaros ieviesto projektu iznākuma un rezultatīvo rādītāju apkopojums un analīze

Projekta Numurs	Rekonstruētais ceļa posms (Projekta nosaukums)	Faktiskā PI 2.3.1. izpilde vai prognoze	PI 2.3.2. punkts (ietaupītais laiks, EUR)	Novērtētā PI 2.3.2. izpilde (ietaupītais laiks, EUR)
1	2	3	4	5
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/001	P 124 Ventspils-Kolka posma Lūžņa - Lielirbe (km 27,80-39,79) rekonstrukcija	11,99	28 785	38 593
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/002	P 124 Ventspils-Kolka posma Lielirbe-Sīkrags (km 39,95-50,10) rekonstrukcija	10,15	24 374	32 670
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/003	P 124 Ventspils-Kolka posma Sīkrags - Mazirbe (km 50,10-56,30) rekonstrukcija	6,20	15 637	19 956
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/004	P 124 Ventspils-Kolka posma Mazirbe - Vaide (km 56,30-67,30) rekonstrukcija	10,995	26 409	35 406
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/006	P121 Tukums-Kuldīga posma Vāne -Kabile (km 41,90-52,34) rekonstrukcija	10,44	11 539	85 482
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/007	P121 Tukums-Kuldīga posma Rūpjkalni - Krogsētas (km 58,39-70,88) rekonstrukcija	12,49	21 656	138 386
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/008	P121 Tukums-Kuldīga posma Krogsētas - Kuldīga (km 70,88-77,45), t.sk. tilta pār Veldzi rekonstrukcija	6,57	11 966	72 794
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/009	P 73 Vecumnieki-Nereta-Subate posma Rite-Apserde (km 75,00-84,80) rekonstrukcija	9,80	127 504	221 282
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/010	P 73 Vecumnieki-Nereta-Subate posma Apserde - Aknīste (km 84,80 - 94,70), t.sk. tilta pār Dzirnupi, rekonstrukcija	9,90	238 004	414 158
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/013	P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma pagrieziens uz Aizkraukli - Sece (km 0,00-13,00) rekonstrukcija	13,00	73 819	267 642
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/014	P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma Sece - Jēkabpils rajona robeža (km 13,00-24,32), t.sk. tilta pār Piksteri, rekonstrukcija	11,32	64 271	233 054
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/015	P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma Jēkabpils rajona robeža - dzelzceļa stacija "Daugava" (km 24,32-33,45) rekonstrukcija	9,13	181 117	398 373
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/018	P 36 Rēzekne-Gulbene posma Kapūne - pagrieziens uz Lubānu (km 56,47-65,60) , t.sk. tiltu pār Vārnieni un Bolupi, rekonstrukcija	9,13	203 357	241 753
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/019	P 45 Viļaka-Kārsava posma Semenova-Čilipiņe (km 6,35-16,54) rekonstrukcija	10,19	953 483	n/a ⁴³
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/020	P 45 Viļaka-Kārsava posma Baltinava-Zubki (km 32,00-42,30) rekonstrukcija	10,30	459 815	519 601
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/021	P 45 Viļaka-Kārsava posma Zubki-Kārsava (km 42,30-49,50) rekonstrukcija	7,20	321 427	363 217
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/025	P 57 Malta -Sloboda posma Puša - Krāslavas rajona robeža (km 10,81-21,08) rekonstrukcija	10,27	289 853	293 441

⁴³ Kopš projekta realizācijas noslēgšanās ir pagājis pārāk neliels laika posms, lai vērtētu rezultatīvos rādītājus (attiecas arī uz pārējām "n/a" atzīmēm šajā kolonnā). LVC plāno mērījumus un atbilstošus aprēķinus veikt 2016-2017. gada laikā.

Projekta Numurs	Rekonstruētais ceļa posms (Projekta nosaukums)	Faktiskā PI 2.3.1. izpilde vai prognoze	PI 2.3.2. punkts (ietaupītais laiks, EUR)	Novērtētā PI 2.3.2. izpilde (ietaupītais laiks, EUR)
1	2	3	4	5
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/026	P62 Krāslava - Preiļi - Madona posma Preiļi - Priekuļi (km 62,20-70,70), t.sk. tilta pār Feimanku, rekonstrukcija	8,50	261 310	261 681
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/029	P69 Skrudaliena - Kaplava - Krāslava posma Saliena - Lielborne (km 10,93-19,07) rekonstrukcija	8,14	57 199	184 499
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/032	P4 Rīga - Ērgļi posma pagrieziens uz Mazozoliem - Ērgļi (km 90,70-99,66) rekonstrukcija	8,96	10 373	119 369
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/035	P32 Līgatne - Skrīveri posma Cēsu rajona robeža - Nītaure (km 13,98-16,88) rekonstrukcija	2,90	9 690	89 380
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/036	P32 Līgatne - Skrīveri posma Nītaure - Zaube (km 18,34-27,40) rekonstrukcija	9,06	30 008	53 559
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/037	P32 Līgatne - Skrīveri posma Zaube - Ogres rajona robeža (km 28,91-36,54) rekonstrukcija	7,63	155 619	n/a
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/038	P33 Ērgļi - Vecpiebalga - Saliņkrogs posma Zariņi-Jaunpiebalga (km 35,16-41,20) rekonstrukcija	6,04	81 972	142 670
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/039	P33 Ērgļi - Vecpiebalga - Saliņkrogs posma Jaunpiebalga - Saliņkrogs (km 49,14-53,56 un 56,73-60,65) rekonstrukcija	8,34	60 842	73 160
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/040	P36 Rēzekne-Gulbene posma pagrieziens uz Lubānu - tilts pār Pededzi (km 65,60 - 76,30) rekonstrukcija	10,70	129 709	154 209
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/041	P 36 Rēzekne-Gulbene posma tilts pār Pededzi - Gulbene (km 76,30-86,50), t.sk. tilta pār Pededzi rekonstrukcija	10,2	356 847	n/a
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/044	P62 Krāslava - Preiļi - Madona posma Mētrienu - Lazdona (km 126,58-139,96), t.sk. tiltu pār Aivieksti un Kuju, rekonstrukcija	13,38	17 203	22 018
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/045	P78 Pļaviņas- Ērgļi posma Madonas rajona robeža - Āķēni (km 16,31-28,80) rekonstrukcija	12,49	31 943	69 001
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/048	P4 Rīga-Ērgļi posma Jugla-Suntaži (km 45,00-51,40) rekonstrukcija	6,40	51 522	416 885
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/049	P4 Rīga-Ērgļi posma Suntaži - Kastrāne (km 52,58-61,63) rekonstrukcija	9,05	29 007	61 458
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/050	P4 Rīga-Ērgļi posma Kastrāne - Ķeipene (km 61,63-69,10) rekonstrukcija	7,47	23 949	36 986
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/051	P4 Rīga-Ērgļi posma Taurupe - pagrieziens uz Mazozoliem (km 81,00-90,70) rekonstrukcija	9,70	44 906	238 320
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/053	P32 Līgatne-Skrīveri posma Ogres rajona robeža - Ķeipene (km 36,54-41,10) rekonstrukcija	4,56	36 469	40 621
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/054	P121 Tukums-Kuldīga posma Sāti-Zemīte (km 12,97-21,90) rekonstrukcija	9,012	109 718	253 250

Projekta Numurs	Rekonstruētais ceļa posms (Projekta nosaukums)	Faktiskā PI 2.3.1. izpilde vai prognoze	PI 2.3.2. punkts (ietaupītais laiks, EUR)	Novērtētā PI 2.3.2. izpilde (ietaupītais laiks, EUR)
1	2	3	4	5
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/002	P22 Valka – Rūjiena posma Vēveri – Kārķi (km 21,55 – 28,30) rekonstrukcija	6,75	6 684	8 177
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/003	P40 Alūksne – Zaiceva posma Kolbergis (Jaunalūksne) – Ploskums (km 4,14 – 15,60) rekonstrukcija	11,46	5 892	26 104
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/010	P74 Siliņi – Aknīste posma Siliņi – Aknīstes novada robeža (km 0,00 – 13,40), t.sk. tilta pār Podvāzi, rekonstrukcija	13,40	69 578	219 841
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/011	P74 Siliņi – Aknīste posma Aknīstes novada robeža – Aknīste (km 13,40 – 22,51) rekonstrukcija	9,11	47 310	149 459
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/024	P124 Ventspils – Kolka posma Vaide – Kolka (km 67,30 – 74,80) un P131 Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka (km 107,07 – 107,47) rekonstrukcija	7,9	6 474	10 926
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/001	P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Rudzāti – Steķi (km 82,20 – 88,00) rekonstrukcija	5,80	31 808	44 991
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/002	P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Prikuļi – Rudzāti (km 70,77 – 79,44) rekonstrukcija	8,74	46 615	67 797
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/003	P40 Alūksne – Zaiceva posma Ploskums – Zaiceva (km 15,60 – 25,02), t.sk. tiltu pār Sarkanīti un Pededzi, rekonstrukcija	9,42	27 773	n/a
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/004	P48 Kārsava – Tilža – Dubļukalns posma Kārsava - Salnava (km 0,00 – 6,55) rekonstrukcija	6,55	33 237	101 511
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/005	P21 Rūjiena – Mazsalaca posma Virķēni – Idus (km 5,20 – 12,40) rekonstrukcija	7,20	6 565	57 840
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/007	P104 Tukums –Auce – Lietuvas robeža (Vītiņi) posma Vītiņi – Lietuvas robeža (km 65,22 – 68,04) rekonstrukcija	2,82	3 571	3 714
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/008	P104 Tukums –Auce – Lietuvas robeža (Vītiņi) posma Zebrene – Lielauce (km 45,40 – 55,70) rekonstrukcija	10,3	22 615	n/a
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/001	P121 Tukums – Kuldīga posma Zemīte – Pūces (km 23.13 – 33.18) rekonstrukcija	10,05	56 480	n/a
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/002	P22 Valka – Rūjiena posma Kārķi – Naukšēni (km 29.90 – 42.385) rekonstrukcija	12,485	41 697	n/a
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/003	P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Lūmāni – Mētrienu (km 113.40 – 122.20) rekonstrukcija	8,8	37 210	n/a
Kopā		452,392	3 699 934	6 283 234

Avots: LVC, SM

Tabula 9-8 Aktivitātes 3.2.1.1. aktualizēto B/C koeficientu vērtības

Projekta kods	Autoceļa un tā pārbūvēta posma nosaukums un garums	Projekta novērtētais B/C (saskaņā ar PI)	Aktualizētais aptuvenais B/C
1	2	3	4
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/001	Valsts 1.šķiras autoceļa P 124 Ventpils-Kolka posma Lūžņa - Lielirbe (km 27,80-39,79) rekonstrukcija	0,48	1,92
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/002	Valsts 1.šķiras autoceļa P 124 Ventpils-Kolka posma Lielirbe-Sīkrags (km 39,95-50,10) rekonstrukcija	0,50	1,74
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/003	Valsts 1.šķiras autoceļa P 124 Ventpils-Kolka posma Sīkrags -Mazirbe (km 50,10-56,30) rekonstrukcija	0,60	1,36
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/004	Valsts 1.šķiras autoceļa P 124 Ventpils-Kolka posma Mazirbe - Vaide (km 56,30-67,30) rekonstrukcija	0,46	0,67
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/006	Valsts 1.šķiras autoceļa P121 Tukums-Kuldīga posma Vāne -Kabile (km 41,90-52,34) rekonstrukcija	0,33	3,70
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/007	Valsts 1.šķiras autoceļa P121 Tukums-Kuldīga posma Rūpjkalni -Krogsētas (km 58,39-70,88) rekonstrukcija	0,71	1,59
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/008	Valsts 1.šķiras autoceļa P121 Tukums-Kuldīga posma Krogsētas - Kuldīga (km 70,88-77,45), t.sk. tilta pār Veldzi rekonstrukcija	0,69	5,99
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/009	Valsts 1.šķiras autoceļa P 73 Vecumnieki-Nereta-Subate posma Rite-Apserde (km 75,00-84,80) rekonstrukcija	1,20	2,17
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/010	Valsts 1.šķiras autoceļa P 73 Vecumnieki-Nereta-Subate posma Apserde - Aknīste (km 84,80 - 94,70), t.sk. tilta pār Dzirnupi, rekonstrukcija	1,40	7,83
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/013	Valsts 1.šķiras autoceļa P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma pagrieziens uz Aizkraukli - Sece (km 0,00-13,00) rekonstrukcija	0,85	8,45
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/014	Valsts 1.šķiras autoceļa P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma Sece - Jēkabpils rajona robeža (km 13,00-24,32), t.sk. tilta pār Piksteri, rekonstrukcija	0,98	6,03
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/015	Valsts 1.šķiras autoceļa P 76 Aizkraukle-Jēkabpils posma Jēkabpils rajona robeža - dzelzceļa stacija "Daugava" (km 24,32-33,45) rekonstrukcija	1,95	6,40
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/018	Valsts 1.šķiras autoceļa P 36 Rēzekne-Gulbene posma Kapūne - pagrieziens uz Lubānu (km 56,47-65,60) , t.sk. tiltu pār Vārnieni un Bolupi, rekonstrukcija	1,78	7,45
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/019	Valsts 1.šķiras autoceļa P 45 Viļaka-Kārsava posma Semenova-Čilipīne (km 6,35-16,54) rekonstrukcija	5,85	6,98
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/020	Valsts 1.šķiras autoceļa P 45 Viļaka-Kārsava posma Baltinava-Zubki (km 32,00-42,30) rekonstrukcija	2,90	7,95
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/021	Valsts 1.šķiras autoceļa P 45 Viļaka-Kārsava posma Zubki-Kārsava (km 42,30-49,50) rekonstrukcija	3,30	4,69
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/025	Valsts 1.šķiras autoceļa P 57 Malta -Sloboda posma Puša - Krāslavas rajona robeža (km 10,81-21,08) rekonstrukcija	1,33	1,74
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/026	Valsts 1.šķiras autoceļa P62 Krāslava - Preiļi - Madona posma Preiļi - Prikuļi (km 62,20-70,70),t.sk. tilta pār Feimanku, rekonstrukcija	2,48	6,81
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/029	Valsts 1.šķiras autoceļa P69 Skrudaliena - Kaplava - Krāslava posma Saliēna - Lielborne (km 10,93-19,07)	1,67	8,41

Projekta kods	Autoceļa un tā pārbūvēta posma nosaukums un garums	Projekta novērtētais B/C (saskaņā ar PI)	Aktualizētais aptuvenais B/C
1	2	3	4
	rekonstrukcija		
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/032	Valsts 1.šķiras autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma pagrieziens uz Mazozoliem - Ērgļi (km 90,70-99,66) rekonstrukcija	0,36	5,26
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/035	Valsts 1.šķiras autoceļa P32 Līgatne - Skrīveri posma Cēsu rajona robeža - Nītaure (km 13,98-16,88) rekonstrukcija	0,56	10,99
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/036	Valsts 1.šķiras autoceļa P32 Līgatne - Skrīveri posma Nītaure - Zaube (km 18,34-27,40) rekonstrukcija	0,47	1,13
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/037	Valsts 1.šķiras autoceļa P32 Līgatne - Skrīveri posma Zaube - Ogres rajona robeža (km 28,91-36,54) rekonstrukcija	1,70	1,82
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/038	Valsts 1.šķiras autoceļa P33 Ērgļi - Vecpiebalga - Saliņkrogs posma Zariņi-Jaunpiebalga (km 35,16-41,20) rekonstrukcija	1,61	8,38
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/039	Valsts 1.šķiras autoceļa P33 Ērgļi - Vecpiebalga - Saliņkrogs posma Jaunpiebalga - Saliņkrogs (km 49,14-53,56 un 56,73-60,65) rekonstrukcija	0,49	1,01
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/040	Valsts 1.šķiras autoceļa P36 Rēzekne-Gulbene posma pagrieziens uz Lubānu - tilts pār Pededzi (km 65,60 - 76,30)rekonstrukcija	1,31	3,54
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/041	Valsts 1.šķiras autoceļa P 36 Rēzekne-Gulbene posma tilts pār Pededzi - Gulbene (km 76,30-86,50), t.sk. tilta pār Pededzi rekonstrukcija	1,95	2,35
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/044	Valsts 1.šķiras autoceļa P62 Krāslava - Preiļi - Madona posma Mētriena - Lazdona (km 126,58-139,96), t.sk. tiltu pār Aivieksti un Kuju, rekonstrukcija	0,45	1,79
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/045	Valsts 1.šķiras autoceļa P 78 Pļaviņas- Ērgļi posma Madonas rajona robeža - Āķēni (km 16,31-28,80) rekonstrukcija	0,23	1,12
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/048	Valsts 1.šķiras autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma Jugla-Suntaži (km 45,00-51,40) rekonstrukcija	1,92	2,72
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/049	Valsts 1.šķiras autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma Suntaži - Kastrāne (km 52,58-61,63) rekonstrukcija	0,44	1,32
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/050	Valsts 1.šķiras autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma Kastrāne - Ķeipene (km 61,63-69,10) rekonstrukcija	0,42	0,70
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/051	Valsts 1.šķiras autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma Taurupe - pagrieziens uz Mazozoliem (km 81,00-90,70) rekonstrukcija	0,56	9,02
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/053	Valsts 1.šķiras autoceļa P32 Līgatne-Skrīveri posma Ogres rajona robeža - Ķeipene (km 36,54-41,10) rekonstrukcija	2,28	4,25
3DP/3.2.1.1.0/08/IPIA/SM/054	Valsts 1.šķiras autoceļa P121 Tukums-Kuldīga posma Sāti-Zemīte (km 12,97-21,90) rekonstrukcija	1,14	7,81
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/002	Valsts 1.šķiras autoceļa P22 Valka – Rūjiena posma Vēveri – Kārķi (km 21,55 – 28,30) rekonstrukcija	0,40	0,58

Projekta kods	Autoceļa un tā pārbūvēta posma nosaukums un garums	Projekta novērtētais B/C (saskaņā ar PI)	Aktualizētais aptuvenais B/C
1	2	3	4
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/003	Valsts 1.šķiras autoceļa P40 Alūksne – Zaiceva posma Kolbergis (Jaunalūksne) – Ploskums (km 4,14 – 15,60) rekonstrukcija	0,21	1,21
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/010	Valsts 1.šķiras autoceļa P74 Siliņi – Aknīste posma Siliņi – Aknīstes novada robeža (km 0,00 – 13,40), t.sk. tilta pār Podvāzi, rekonstrukcija	2,07	7,07
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/011	Valsts 1.šķiras autoceļa P74 Siliņi – Aknīste posma Aknīstes novada robeža – Aknīste (km 13,40 – 22,51) rekonstrukcija	2,10	7,21
3DP/3.2.1.1.0/10/IPIA/SM/024	Valsts 1.šķiras autoceļa P124 Ventpils – Kolka posma Vaide – Kolka (km 67,30 – 74,80) un P131 Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka (km 107,07 – 107,47) rekonstrukcija	0,36	0,80
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/001	Valsts 1.šķiras autoceļa P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Rudzāti – Steķi (km 82,20 – 88,00) rekonstrukcija	0,84	1,34
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/002	Valsts 1.šķiras autoceļa P62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Pīkuļi – Rudzāti (km 70,77 – 79,44) rekonstrukcija	0,93	1,43
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/003	Valsts 1.šķiras autoceļa P40 Alūksne – Zaiceva posma Ploskums – Zaiceva (km 15,60 – 25,02), t.sk. tiltu pār Sarkanīti un Pededzi, rekonstrukcija	0,44	0,47
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/004	Valsts 1.šķiras autoceļa P48 Kārsava – Tilža – Dubļukalns posma Kārsava - Salnava (km 0,00 – 6,55) rekonstrukcija	0,68	2,16
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/005	Valsts 1.šķiras autoceļa P21 Rūjiena – Mazsalaca posma Virķēni – Idus (km 5,20 – 12,40) rekonstrukcija	0,34	3,00
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/007	Valsts 1.šķiras autoceļa P104 Tukums – Auce – Lietuvas robeža (Vītiņi) posma Vītiņi – Lietuvas robeža (km 65,22 – 68,04) rekonstrukcija	0,32	0,33
3DP/3.2.1.1.0/12/IPIA/SM/008	Valsts 1.šķiras autoceļa P104 Tukums – Auce – Lietuvas robeža (Vītiņi) posma Zebrene – Lielauce (km 45,40 – 55,70) rekonstrukcija	0,74	1,08
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/001	Valsts 1.šķiras autoceļa P 121 Tukums – Kuldīga posma Zemīte – Pūces (km 23.13 – 33.18) rekonstrukcija	0,64	0,88
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/002	Valsts 1.šķiras autoceļa P 22 Valka – Rūjiena posma Kārķi – Naukšēni (km 29.90 – 42.385) rekonstrukcija	0,43	0,58
3DP/3.2.1.1.0/14/IPIA/SM/003	Valsts 1.šķiras autoceļa P 62 Krāslava – Preiļi – Madona posma Ļūmāni – Mētriena (km 113.40 – 122.20) rekonstrukcija	0,58	0,74
	Vidēji	1,13	3,68

Tabula 9-9 CSNg izmaiņas 3.2.1.1. aktivitātes ietvaros rekonstruētajos autoceļu posmos

N.p.k.	Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms			CSNg pirms			CSNg pēc			GVDI pirms projekta	GVDI ar projektu	CSNg km pirms projekta	CSNg km pēc projekta	Izmaiņas (%)
			km no	km līdz	garums km	sk.	gad.	vid.	sk.	gad.	vid.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Kurzemes reģions																
	P124	Ventspils - Kolka														
1		Lūžņa - Lielirbe	27,80	39,79	11,99	0	1	0,00	1	3	0,33	131	245	0,000E+00	3,109E-07	n/a
2		Lielirbe - Sīkrags	39,95	50,10	10,15	2	2	1,00	0	3	0,00	131	245	2,060E-06	0,000E+00	-100,00
3		Sīkrags - Mazirbe	50,10	56,30	6,20	0	3	0,00	0	3	0,00	131	245	0,000E+00	0,000E+00	n/a
4		Mazirbe - Vaide	56,30	67,30	11,00	0	0	0,00	1	5	0,20	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
5		Vaide - Kolka	67,30	74,80	7,90	3	2	1,50	3	3	1,00	131	245	3,971E-06	1,416E-06	-64,35
	P121	Tukums - Kuldīga														
6		Rūpikalni - Krogsētas	58,39	70,88	12,49	0	2	0,00	2	2	1,00	339	575	0,000E+00	3,818E-07	n/a
7		Krogsētas - Kuldīga	70,88	77,45	6,57	2	4	0,50	0	0	0,00	339	575	6,151E-07	0,000E+00	-100,00
8		Vāne - Kabile	41,90	52,34	10,44	3	4	0,75	0	0	0,00	425	681	4,635E-07	0,000E+00	-100,00
Zemgales reģions																
	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate														
9		Rīte - Apserde	75,00	84,80	9,80	0	0	0,00	13	5	2,60	550	853	0,000E+00	8,521E-07	n/a
10		Apserde - Aknīste	84,80	94,70	9,90	5	1	5,00	6	3	2,00	550	853	2,516E-06	6,489E-07	-74,21
	P76	Aizkraukle - Jēkabpils														
11		pagr. uz Aizkraukli - Sece	0,00	13,00	13,00	9	1	9,00	15	3	5,00	616	1730	3,079E-06	6,091E-07	-80,22
12		Sece - Jēkabpils raj. robeža	13,00	24,32	11,32	6	2	3,00	11	3	3,67	616	1730	1,179E-06	5,130E-07	-56,48
13		Jēkabpils raj. robeža - dz/c st. „Daugava”	24,32	33,45	9,13	6	3	2,00	2	1	2,00	616	1730	9,743E-07	3,469E-07	-64,39
	P74	Siliņi - Aknīste														
14		Siliņi - Aknīstes novada robeža, tilts pār Podvāzi	0,00	13,40	13,40	3	3	1,00	3	1	3,00	488	687	4,190E-07	8,935E-07	113,26
15		Aknīstes novada robeža - Aknīste	13,40	22,51	9,11	2	3	0,67	1	1	1,00	488	687	4,108E-07	4,381E-07	6,63
	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža (Vītiņi)														

N.p.k.	Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms			CSNg pirms			CSNg pēc			GVDI pirms projekta	GVDI ar projektu	CSNg km pirms projekta	CSNg km pēc projekta	Izmaiņas (%)
			km no	km līdz	garums km	sk.	gad.	vid.	sk.	gad.	vid.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
16		Zebrene - Lielauce	45,40	55,70	10,30	6	5	1,20	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
17		Vītiņi - Lietuvas robeža	65,22	68,04	2,82	2	5	0,40	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Rīgas reģions																
	P4	Rīga - Ērgļi														
18		Jugla - Suntaži	45,00	51,40	6,40	5	3	1,67	0	1	0,00	611	473	1,168E-06	0,000E+00	-100,00
19		Suntaži - Kastrāne	52,58	61,63	9,05	12	4	3,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
20		Kastrāne - Ķeipene	61,63	69,10	7,47	6	2	3,00	1	1	1,00	189	414	5,811E-06	8,859E-07	-84,76
21		Taurupe - pagr. uz Mazozoliem	81,00	90,70	9,70	9	1	9,00	6	3	2,00	348	636	7,305E-06	8,882E-07	-87,84
	P32	Līgatne - Skrīveri														
22		Ogres raj. robeža - Ķeipene	36,54	41,10	4,56	0	3	0,00	0	1	0,00	281	326	0,000E+00	0,000E+00	0,00
	P121	Tukums - Kuldīga														
23		Sāti - Zemīte	12,97	21,90	8,93	4	2	2,00	1	3	0,33	1370	1175	4,480E-07	8,707E-08	-80,57
24		Zemīte - Pūce	23,13	33,18	10,05	7	6	1,17	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Vidzemes reģions																
	P4	Rīga - Ērgļi														
25		pagr. uz Mazozoliem - Ērgļi	90,70	99,66	8,96	2	2	1,00	0	1	0,00	348	636	8,787E-07	0,000E+00	-100,00
	P32	Līgatne - Skrīveri														
26		Cēsu raj. robeža - Nītaure	13,98	16,88	2,90	1	2	0,50	0	2	0,00	246	647	1,920E-06	0,000E+00	-100,00
27		Nītaure - Zaube	18,34	27,40	9,06	8	3	2,67	0	1	0,00	290	327	2,784E-06	0,000E+00	-100,00
28		Zaube - Ogres raj. robeža	28,91	36,54	7,63	4	4	1,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P33	Ērgļi - Jaunpiebalga - Salīnkrogs														
29		Zariņi - Jaunpiebalga	35,16	41,20	6,04	4	2	2,00	4	3	1,33	459	617	1,976E-06	9,802E-07	-50,41
30		Jaunpiebalga - Salīnkrogs	49,14	53,56	8,34	1	1	1,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
			56,73	60,65		1	1	1,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P36	Rēzekne - Gulbene														

N.p.k.	Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms			CSNg pirms			CSNg pēc			GVDI pirms projekta	GVDI ar projektu	CSNg km pirms projekta	CSNg km pēc projekta	Izmaiņas (%)
			km no	km līdz	garums km	sk.	gad.	vid.	sk.	gad.	vid.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
31		pagr. uz Lubānu - tilts pār Pededzi	65,60	76,30	10,70	2	2	1,00	1	3	0,33	605	524	4,232E-07	1,629E-07	-61,51
32		tilts pār Pededzi - Gulbene	76,30	86,50	10,20	16	4	4,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P62	Krāslava - Preiļi - Madona														
33		Mētriena - Lazdona	126,58	139,96	13,38	0	1	0,00	1	3	0,33	321	478	0,000E+00	1,429E-07	n/a
34		Ļūmāni - Mētriena	113,40	122,20	8,80	2	6	0,33	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P78	Pļaviņas - Ērgļi														
35		Madonas raj. robeža - Āķēni	16,31	28,80	12,49	0	2	0,00	1	2	0,50	172	295	0,000E+00	3,724E-07	n/a
	P21	Rūjiena - Mazsalaca														
36		Virķēni - Idus	5,20	12,40	7,20	3	4	0,75	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P22	Valka - Rūjiena														
37		Vēveri - Kārķi	21,55	28,30	6,75	0	4	0,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
38		Kārķi - Naukšēni	29,90	42,385	12,49	4	6	0,67	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P40	Alūksne - Zaiceva														
39		Kolberģis - Ploskums	4,14	15,60	11,46	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
40		Ploskums - Zaiceva, tilti pār Sarkanīti un Pededzi	15,60	25,02	9,42	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	Latgales reģions															
	P36	Rēzekne - Gulbene														
41		Kapūne - pagr. uz Lubānu	56,47	65,60	9,13	0	1	0,00	3	3	1,00	395	524	0,000E+00	5,727E-07	n/a
	P45	Vijaka - Kārsava														
42		Semenova - Čilipīne	6,35	16,54	10,19	8	4	2,00	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
43		Baltinava - Zubki	32,00	42,30	10,30	1	1	1,00	2	3	0,67	365	544	7,292E-07	3,258E-07	-55,33
44		Zubki - Kārsava	42,30	49,50	7,20	4	3	1,33	1	1	1,00	420	611	1,207E-06	6,228E-07	-48,39
	P62	Krāslava - Preiļi - Madona														
45		Preiļi - Pīkuļi	62,20	70,70	8,50	0	1	0,00	2	3	0,67	590	564	0,000E+00	3,810E-07	n/a

N.p.k.	Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms			CSNg pirms			CSNg pēc			GVDI pirms projekta	GVDI ar projektu	CSNg km pirms projekta	CSNg km pēc projekta	Izmaiņas (%)
			km no	km līdz	garums km	sk.	gad.	vid.	sk.	gad.	vid.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
46		Priekuļi - Rudzāti	70,77	79,44	8,67	1	4	0,25	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
47		Rudzāti - Steķi	82,20	88,00	5,80	2	4	0,50	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	P69	Skrudaliēna - Kaplava - Krāslava														
48		Saliēna - Lielborne	10,93	19,07	8,14	3	3	1,00	0	1	0,00	322	527	1,044E-06	0,000E+00	-100,00
	P57	Malta - Sloboda														
49		Puša - Krāslavas raj. robeža	10,81	21,08	10,27	0	1	0,00	1	3	0,33	271	312	0,000E+00	2,855E-07	n/a
	P48	Kārsava - Tilža - Dubļukalns														
50		Kārsava - Salnava	0,00	6,55	6,55	13	4	3,25	0	0	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Tabula 9-10 SAM 6.3.1. iekļautajos maršrutos pārbūvējamo autoceļu posmu esošo satiksmes dalībnieku ieguvumu novērtējums sadalījumā pa posmiem (EUR)

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā (5-4)	GVDI, 2014	Segums	Vieglie	Kravas	Laika ieguvumi EUR	Braucienu izmaksu ieguvumi (EUR)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
P10 Inčukalns - Ropaži - Ikšķile											
1		Tīnūži - Ikšķile	35,59	40,58	4,990	2024	melns	1720	304	95119	270951
2		krustojums ar V64 - Ropaži	15,06	19,84	4,780	872	melns	541	331	44627	129317
2		krustojums ar V64 - Ropaži	19,84	21,15	1,310	3151	melns	2773	378	38182	108479
3		Kangari - Tīnūži	26,13	35,27	9,140	1211	melns	1138	73	98661	278761
P11 Kocēni - Limbaži - Tūja											
4		Lauciņi - Augstroze	19,22	27,70	8,480	1498	melns	1183	315	123906	354701
P104 Tukums - Auce - Lietuvas robeža											
5		Auce - Vītiņi	63,39	65,22	1,830	278	melns	195	83	5219	15041
6		krustojums ar A10 - Strutele	5,00	13,14	8,140	1028	melns	977	51	74120	209219
7		Lielauce - Vecauce	55,68	60,80	5,120	643	melns	354	289	36539	106345
P105 Saldus - Ezere											
8		Kursīši- Lietuvas robeža	18,30	23,60	5,297	1616	melns	1293	323	83015	237453
8		Kursīši- Lietuvas robeža	23,60	37,21	13,613	1143	melns	983	160	145668	414587
P108 Ventspils - Kuldīga - Saldus											
9		Ventspils - krustojums ar P111	3,93	13,39	9,460	2895	melns	2432	463	259460	739715
10		Krustojums ar P111 - Ziras	13,39	24,26	10,870	1866	melns	1474	392	197846	566364
11		Vārme - Ošenieki	76,00	81,61	5,610	1254	melns	1003	251	68225	195149
P111 Ventspils (Leči) - Grobiņa											
12		Labrags - Vērgale	43,20	52,93	9,728	854	melns	700	154	79638	227424
12		Labrags - Vērgale	52,93	63,00	10,072	1176	melns	976	200	112879	322086
P114 Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža (Plūdoņi)											
13		Ilmāja - Priekule	0,00	4,43	4,431	1757	grants	1441	316	99506	348212
13		Ilmāja - Priekule	4,43	13,09	8,659	825	grants	536	289	100378	365172
13		Ilmāja - Priekule	13,09	17,21	4,120	360	grants	230	130	20952	76376
14		Priekule - Lietuvas robeža	19,78	38,126	18,346	360	melns	230	130	69972	202496
P118 Kuldīgas apvedceļš											

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā (5-4)	GVDI, 2014	Segums	Vieglie	Kravas	Laika ieguvumi EUR	Braucienu izmaksu ieguvumi (EUR)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15		Ventas tilts - P120	6,76	9,40	2,640	4780	melns	3872	908	121675	347754
P120 Talsi - Stende - Kuldīga											
16		Talsi - Stende	1,56	5,77	4,213	4594	melns	4135	459	176857	501572
16		Talsi - Stende	5,77	10,91	5,137	2806	melns	2525	281	131716	373550
P121 Tukums - Kuldīga											
17		Tukums - Sāti	0,00	12,97	12,970	1823	melns	1677	146	213407	604112
18		Pūces - Vāne	33,18	41,90	8,720	172	melns	146	26	14125	40237
P128 Sloka - Talsi											
19		Apšuciems - P131	24,48	32,02	7,540	1371	melns	1234	137	94460	267892
P30 Cēsis - Vecpiebalga - Madona											
20		Dzelzceļa pārvads - Taurene	24,60	38,00	13,400	1861	melns	1489	372	241844	691763
21		Taurene - Vecpiebalga	38,00	49,00	11,000	1861	melns	1489	372	198529	567866
22		Cēsis - tilts pār Rauni	2,147	2,31	0,163	5265	melns	4949	316	7650	21614
22		Cēsis - tilts pār Rauni	2,310	8,02	5,710	1515	melns	1288	227	81471	232075
23		Vecpiebalga - Gulbēris	49,00	61,13	12,130	925	melns	768	157	106929	305107
P32 Augšlīgatne - Skrīveri											
24		Augšlīgatne - Nītaure	0,006	13,98	13,974	664	melns	544	120	88946	254005
25		P80 - Skrīveri	61,265	71,271	10,006	660	melns	508	152	65156	186810
26		Madliena - P80	47,20	60,29	13,090	660	melns	508	152	85237	244387
P35 Gulbene - Balvi - Viļaka											
27		Gulbene - Litene	2,14	12,68	10,540	2440	melns	2074	366	242206	689939
28		Litene - Balvi	17,59	31,64	14,047	1469	melns	1131	338	203588	583714
29		Balvi - Garstērdele	35,58	38,29	2,705	1906	melns	1658	248	47978	136434
29		Balvi - Garstērdele	38,29	48,47	10,185	933	melns	812	121	88430	251463
P36 Rēzekne - Gulbene											
30		Rēzekne - Audriņi	3,98	5,32	1,336	3684	melns	3242	442	45526	129346
30		Rēzekne - Audriņi	5,32	12,25	6,934	1473	melns	1237	236	96765	275874
31		Audriņi - Dricāni	12,25	20,90	8,650	1473	melns	1237	236	120712	344147
P37 Pļaviņas - Madona - Gulbene											
32		Gulbītis - Gulbene	80,43	90,40	9,971	1654	melns	1389	265	156245	445450
33		Dzelzava - Gulbītis	71,50	80,43	8,929	1654	melns	1389	265	139917	398899
34		Madona -	42,76	60,00	17,240	2183	melns	1899	284	350225	995914

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā (5-4)	GVDI, 2014	Segums	Vieglie	Kravas	Laika ieguvumi EUR	Braucienu izmaksu ieguvumi (EUR)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Cesvaine									
35		krustoj. ar A6 - Madonas nov. robeža	0,00	7,37	7,370	2568	melns	2054	514	183547	525012
36		Madonas nov. robeža - Jaunkalsnava	7,37	13,65	6,282	2568	melns	2054	514	156451	447507
37		Cesvaine - Dzelzava	60,00	71,50	11,500	1654	melns	1389	265	180204	513757
	P4	Rīga - Ērgļi									
38		Vāverkrogs - Jugla	35,70	45,00	9,300	473	melns	426	47	40196	113997
39		Bajārkrogs - Vāverkrogs	26,56	35,70	9,140	949	melns	550	399	94811	275438
40		krustojums ar A4 - Bajārkrogs	16,15	17,81	1,657	5367	melns	4777	590	81762	232088
40		krustojums ar A4 - Bajārkrogs	17,81	26,56	8,753	949	melns	550	399	90797	263776
		P45 Viļaka - Kārsava									
41		a/v Rekova	16,54	19,58	3,040	635	melns	514	121	18613	53197
		P5 Ulbroka - Ogre									
42		Tīnūži - Ogre	20,54	25,00	4,460	3692	melns	3581	111	144008	405689
		P59 Viļāni - Ružina - Malta									
43		Strupuļi - Ružina	4,10	16,83	12,730	1006	grants	885	121	157942	543905
		P62 Krāslava - Preiļi - Madona									
44		Atašiene - Ļūmāni	104,20	113,40	9,200	249	grants	224	25	27910	95571
45		Kastīre - Preiļi	44,15	57,54	13,390	1459	melns	1226	233	185083	527668
46		Krāslava - Augstkalne	0,80	4,00	3,200	1580	melns	1375	205	47050	133794
47		Steķi - krustojums ar A12	88,00	99,53	11,530	446	grants	375	71	64958	226137
		P68 Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža (Silene)									
48		Daugavpils - krustojums ar P66	3,32	7,84	4,520	2943	melns	2619	324	122299	347158
49		Silene - LR robeža	21,00	29,15	8,150	1580	melns	1185	395	128489	368958
		P70 Svente - Lietuvas robeža (Subate)									
50		krustojums ar A14 - pagr. uz Ilūksti	0,00	8,20	8,200	2673	melns	2219	454	208884	596022
		P73 Vecumnieki - Nereta - Subate									
51		Valles pag. robeža - tilts pār lecavu	7,30	13,03	5,726	1354	melns	1192	162	71714	203749
		Valles pag. robeža - tilts	13,03	20,89	7,864	973	melns	817	156	72491	206672

Nr.	Kods	Nosaukums	No km	Līdz km	Kopā (5-4)	GVDI, 2014	Segums	Vieglie	Kravas	Laika ieguvumi EUR	Braucienu izmaksu ieguvumi (EUR)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		pār Iecavu									
52		Krasti - Ērberģe	29,20	40,33	11,130	973	melns	817	156	102598	292505
53		krustoj. ar P86- krustoj.ar P75	57,56	65,10	7,540	1227	melns	1067	160	86094	244820
P76 Aizkraukle - Jēkabpils											
54		dz/c stacija "Daugava" - Sala	33,45	37,68	4,230	1724	melns	1465	259	68680	195640
		dz/c stacija "Daugava" - Sala	37,68	38,74	1,060	2996	melns	2636	360	29375	83459
P85 Rīgas HES - Jaunjelgava											
55		krustojums ar P88 - Enkurnieki	40,20	48,80	8,600	1934	melns	1605	329	158506	452277
P87 Bauska - Aizkraukle											
56		krustojums ar P76 - Aizkraukle	76,36	77,54	1,180	5207	melns	4634	573	56489	160350
			77,80	78,48	0,680	5207	melns	4634	573	32553	92405
57		krustojums ar P85 - Jaunjelgava	61,20	63,36	2,160	2261	melns	2148	113	43259	122106
P89 Ķekava - Skaistkalne											
58		Bārbele - Lietuvas robeža	47,05	55,80	8,750	765	melns	689	77	61166	173469
P93 Jelgava - Iecava											
59		Jelgava (administratīvā robeža) - Garoza	3,27	8,94	5,670	4647	melns	3903	744	249624	711673
P95 Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža (Žagare)											
60		Augstkalne - Valsts robeža (Žagare)	38,65	43,55	4,900	115	grants	83	32	7623	27322
61		P103 - Augstkalne	28,36	38,65	10,290	956	melns	889	67	88237	249546
P98 Jelgava (Tušķi) - Tukums											
62		Tušķi - tilts pār Auci	0,00	5,30	5,300	1916	melns	1571	345	97344	277988

Tabula 9-11 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ietvaros rosināto SAM 6.3.1. ERAF finansējamo projektu pēctecības analīze

Nr.	Kods	Nosaukums	SAM 6.3.1. (km)	VB programma 2014 -2020 (km)	3.2.1.1. (2007 - 2013), km	3.2.1.2. (2007 - 2013), km	3.6.1.1. (2007 - 2013), km	3.6.2.1. (2007 - 2013), km	1.2.1. aktivitāte (2004– 2006)	Kopā	% no maršruta
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	P10	Inčukalns - Ropaži – Ikšķile	20,220	11,010	-	0,580	-	-	-	31,810	77,2
2	P11	Kocēni - Limbaži - Tūja	8,480	22,960	-	-	-	-	2,300	33,740	55,4
3	P104	Tukums - Auce - Lietuvas robeža	15,090	18,110	13,120	2,630	-	-	-	48,950	72,0
4	P105	Saldus - Ezere	18,910	7,440	-	-	-	-	9,300	35,650	96,1
5	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	25,940	21,330	-	4,790	-	-	-	52,060	49,1
6	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	19,800	27,530	-	-	-	-	9,500	56,830	59,5
7	P114	Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža	35,556	-	-	-	-	-	-	35,556	93,3
8	P118	Kuldīgas apvedceļš	2,640	-	-	-	-	-	-	2,640	28,1
9	P120	Talsi - Stende - Kuldīga	9,350	11,130	-	-	-	-	7,000	27,480	47,5
10	P121	Tukums - Kuldīga	21,690	7,180	48,480	1,980	-	-	-	79,330	95,9
11	P128	Sloka - Talsi	7,540	41,390	-	2,670	-	-	-	51,600	69,8
12	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	42,403	22,830	-	-	1,850	-	13,100	80,183	93,6
13	P32	Augšlīgatne – Skrīveri	37,070	10,554	24,150	-	-	-	-	71,774	96,1
14	P35	Gulbene - Balvi – Viļaka	37,472	9,330	-	1,750	-	-	-	48,552	69,7
15	P36	Rēzekne – Gulbene	16,920	33,640	30,030	-	0,640	-	-	81,230	93,2
16	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	61,292	15,130	-	1,290	-	-	-	80,332	87,9
17	P4	Rīga –Ērgļi	28,850	-	41,580	-	-	-	4,730	75,160	75,9
18	P45	Viļaka - Kārsava	3,040	-	27,690	2,500	-	-	-	33,230	63,7
19	P5	Ulbroka – Ogre	4,460	-	-	-	-	0,150	6,400	11,010	42,0
20	P59	Viļāni - Ružina – Malta	12,730	12,110	-	-	-	-	-	24,840	85,4
21	P62	Krāslava - Preiļi – Madona	37,320	30,770	45,150	1,200	-	-	1,600	116,040	78,2

Nr.	Kods	Nosaukums	SAM 6.3.1. (km)	VB programma 2014 -2020 (km)	3.2.1.1. (2007 - 2013), km	3.2.1.2. (2007 - 2013), km	3.6.1.1. (2007 - 2013), km	3.6.2.1. (2007 - 2013), km	1.2.1. aktivitāte (2004– 2006)	Kopā	% no maršruta
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
22	P68	Daugavpils - Skrudaliena - Baltkrievijas robeža	12,670	13,710	-	-	-	-	-	26,380	88,8
23	P70	Svente - Lietuvas robeža (Subate)	8,200	13,940	-	-	-	-	-	22,140	56,8
24	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	32,260	10,520	19,700	2,940	-	-	-	65,420	56,3
25	P76	Aizkraukle - Jēkabpils	5,290	-	33,450	-	-	-	-	40,510	88,1
26	P85	Rīgas HES – Jaunjelgava	8,600	34,980	-	-	-	-	8,860	52,440	92,2
27	P87	Bauska - Aizkraukle	4,020	21,740	-	1,330	-	-	-	27,090	32,7
28	P89	Ķekava - Skaistkalne	8,750	36,630	-	-	-	-	-	45,380	81,3
29	P93	Jelgava - Iecava	5,670	5,510	-	-	-	-	11,420	22,600	73,9
30	P95	Jelgava - Tērvete - Lietuvas robeža	15,190	19,810	-	-	-	-	-	35,000	80,3
31	P98	Jelgava (Tušķi) – Tukums	5,300	34,940	-	0,860	-	-	-	41,100	82,2
32		Kopā	572,723	494,224	283,350	24,520	2,490	0,150	74,210	1 456,057	73,4

Avots: SM, LVC un VARAM dati

Tabula 9-12 SAM 6.3.1. finansējamo projektu papildinātība ar SAM 3.3.1. un SAM 5.6.2. plānotajiem projektiem nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros

Nr.	Nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centrs	SAM 3.3.1. Projekti	SAM 5.6.2. Projekti	SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu identifikatori
1	2	3	4	5
1	Aizkraukle	Esošās rūpnieciskās teritorijas infrastruktūras sakārtošana Dārza un Rūpniecības ielu rajonā, uzlabojot to atbilstību ražošanas uzņēmumu attīstības vajadzībām. Plānotās investīcijas ~ 0,41 milj. EUR.	Esošās rūpnieciskās teritorijas infrastruktūras sakārtošana Jaunceltņes ielas posmā no Enerģētiķu ielas līdz Gaismas ielai, uzlabojot tās piemērotību ražošanas uzņēmumu attīstības vajadzībām. Plānotās investīcijas ~ 3,3 milj. EUR.	P87
2	Balvi	Neviens no SAM 3.3.1. projektiem neatrodas tiešā P35 tuvumā. Rezultātus regulāri izmantos tikai projekta "Pašvaldības īpašuma Bērzkalnes pagasta Rubeņos (1,7 ha) sakārtošana, lai izveidotu kokapstrādes ražotni – pievedceļa un inženierkomunikāciju pārbūve, elektrības jaudas palielināšana, lauka seguma un ražotnes nožogojuma izbūve, angāra izbūve". Plānotās investīcijas ~0,375 milj. EUR.	Industriālās zonas attīstība revitalizējot īpašumu "Kubuliņš" Balvu novada Kubulu pagastā. Plānotās investīcijas ~5,2 milj. EUR.	P35
3	Cēsis	Uzņēmējdarbības attīstību veicinošas satiksmes un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve Saulrītu ielā. I kārtas pārbūve. Plānotās investīcijas ~0,41 milj. EUR.	Rūpniecības un Robežu ielu pārbūve, Robežu ielas 4/4A teritorijas revitalizācija. Rīgas ielas pārbūve Plānotās investīcijas ~3,64 milj. EUR.	P30
4	Daugavpils	Daugavpils pilsētas Valkas ielas rūpnieciskās zonas publiskās infrastruktūras attīstība. Plānotās investīcijas ~1,53 milj. EUR.	(1) Daugavpils pilsētas Križu rūpnieciskās teritorijas publiskās infrastruktūras attīstība; (2) Ražošanai nozīmīgas publiskās infrastruktūras sakārtošana Spaļu ielā, Ziemeļu rūpnieciskajā zonā; (3) Daugavpils pilsētas Ziemeļu rūpnieciskās zonas publiskās infrastruktūras attīstība II kārtā; Plānotās investīcijas ~15,5 milj. EUR	P68
5	Gulbene	Infrastruktūras uzlabošana ražošanas teritorijas	(1) Infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības	P35, P37

Nr.	Nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centrs	SAM 3.3.1. Projekti	SAM 5.6.2. Projekti	SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu identifikatori
1	2	3	4	5
		attīstībai Beļavas pagasta Svelberģa ciemā. Plānotās investīcijas ~0,65 milj. EUR.	zonas attīstībai Brīvības ielā 87, Gulbenē; (2) Infrastruktūras izbūve degradēto ražošanas teritoriju revitalizēšanai pie Dūnu ielas; (3) Infrastruktūras uzlabošana plānotajai ražošanas teritorijai pie Ošu ielas Gulbenē; (4) Infrastruktūras uzlabošana ražošanas objektu attīstībai Litenes pagastā; Plānotās investīcijas ~3 milj. EUR.	
6	Jelgava	(1) Tehniskās infrastruktūras attīstīšana Prohorova, Garozas un Neretas ielu industriālajā teritorijā loģistikas un ūdens transporta attīstībai, 1.kārta; (2) Rubeņu ceļa industriālās zonas sakārtošana	(1) Bijušās lidlauka teritorijas revitalizācija un inženiertehniskās infrastruktūras un pievedceļu sakārtošana un izveide (2) Dzelzceļam pieguļošās teritorijas revitalizācija Jelgavā, Satiksmes termināla attīstība 2.kārta (3) "Tehniskās infrastruktūras attīstīšana Prohorova, Garozas un Neretas ielu industriālajā teritorijā loģistikas un ūdens transporta attīstībai, 2.kārta".	P93, P98
7	Jēkabpils	Infrastruktūras izbūve industriālās teritorijas sasniedzamības un attīstības nodrošināšanai Zvaigžņu ielā. Plānotās investīcijas ~0,48 milj. EUR.	(1) Jēkabpils Daugavas kreisā krasta degradēto teritoriju atjaunošana un publiskās infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības attīstībai; (2) Zilānu ielas industriālās teritorijas piekļuves uzlabošana un revitalizācija uzņēmējdarbības attīstībai; (3) Ķieģeļu rajona industriālās teritorijas revitalizācija. Plānotās investīcijas ~14 milj. EUR.	P76
8	Jūrmala	E.Dārziņa ielas pārbūve (no stāvlaukuma līdz Katedrāles ielai)	(1) Dabas izglītības centra izveide Ķemeru; (2) Ķemeru parka atjaunošana kā ārstniecības infrastruktūru papildinošu komponenti.	P128
9	Krāslava	Izvaltas ielas pārbūve Krāslavā.	(1) Pašvaldības īpašumā esošo degradēto teritoriju	P62

Nr.	Nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centrs	SAM 3.3.1. Projekti	SAM 5.6.2. Projekti	SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu identifikatori
1	2	3	4	5
		Plānotās investīcijas ~0,2 milj. EUR.	<p>sakārtošana darbvietu radīšanai un privāto investīciju piesaistei I (Krāslavas vēsturiskajā centrā)</p> <p>(2) Ražošanas zonas izveide Indras un Latgales ielas Krāslavā, II kārtā</p> <p>(3) Pašvaldības īpašumā esošo degradēto teritoriju pārbūve darbvietu radīšanai un privāto investīciju piesaistei Krāslavas novadā II (pagastu teritorijā).</p> <p>Plānotās investīcijas ~2,8 milj. EUR.</p>	
10	Kuldīga	Dārzniecības un Meistaru ielu industriālās teritorijas attīstība. Plānotās investīcijas ~0,55 milj. EUR.	Jelgavas, Graudu un L. Paegles ielas pārbūve uzņēmējdarbības attīstībai Plānotās investīcijas ~5,29 milj. EUR.	P108, P118, P121
11	Limbaži	Mucenieku tilta pārbūve. Plānotās investīcijas ~0,5 milj. EUR.	<p>(1) Bijušās ražošanas teritorijas revitalizēšana Kr. Barona ielā 2 uzņēmējdarbības teritorijas izveidošanai;</p> <p>(2) Degradētās teritorijas revitalizēšana starp Mehanizācijas un Meliorācijas ielām uzņēmējdarbības teritorijas izveidošanai.</p> <p>Plānotās investīcijas ~4,37 milj. EUR.</p>	P11
12	Madona	Tilta atjaunošana pār Vesetu Jaunkalsnavā. Plānotās investīcijas ~0,55 milj. EUR.	<p>(1) Industriālās zonas un dzelzceļa infrastruktūras izveide Madonā, Saules ielā 68, revitalizējot bijušās kombikorma rūpnīcas teritoriju 10 ha platībā;</p> <p>(2) Madonas biznesa attīstības centra izveide Saieta laukumā 2a;</p> <p>(3) Kārļa ielas renovācija un lietus ūdeņu novades sistēmas izbūve Sauleskalnā, Madonas novadā;</p>	P30, P37, P62

Nr.	Nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centrs	SAM 3.3.1. Projekti	SAM 5.6.2. Projekti	SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu identifikatori
1	2	3	4	5
			(4) Publisko ceļu izbūve uz kokapstrādes uzņēmumiem Bērzaunē. Plānotās investīcijas ~4,85 milj. EUR.	
13	Ogre	Dubultā (rezerves) elektrības pieslēguma izveide Pārogrē, Akmeņu ielā 47. Plānotās investīcijas ~0,45 milj. EUR.	Nav SAM 5.6.2. projektu, kas no transporta un sasniedzamības viedokļa būtu saistīti ar autoceļa P5 pārbūvi.	P5
14	Preiļi	Preiļu novada uzņēmējdarbības vides infrastruktūras attīstība. Plānotās investīcijas ~0,55 milj. EUR.	Preiļu novada un ietekmes areāla pašvaldību uzņēmējdarbības vides infrastruktūras attīstība. Plānotās investīcijas ~4 milj. EUR.	P62
15	Rēzekne	(1) Neizmantoto teritoriju apkārt Kovšu ezeram iekļaušana pilsētas saimnieciskajā dzīvē, izveidojot Kovšu ezera parku (2) Neizmantoto teritoriju apkārt Kovšu ezeram iekļaušana pilsētas saimnieciskajā dzīvē, 2.kārta	(1) Uzņēmējdarbību veicinošās infrastruktūras izveide rūpniecisko teritoriju atjaunošanai Rēzeknes pilsētas Ziemeļu rajona RSEZ teritorijā; (2) Rēzeknes pilsētas vēsturiskā centra atdzīvināšana uzņēmējdarbības attīstībai; (3) Uzņēmējdarbības attīstību veicinošas satiksmes un inženierkomunikāciju infrastruktūras izbūve un pārbūve Rēzeknes pilsētas Ziemeļu rajona RSEZ teritorijā.	P36
16	Rīga	n/d	(1) 13.janvāra, Gogoļa, Turgeņeva un Maskavas ielu kvartāla degradētās teritorijas revitalizācija 1.kārta; (2) Skanstes teritorijas revitalizācijas 1.kārta. Plānotās investīcijas ~12,15 milj. EUR.	P4
17	Saldus	Uzņēmējdarbības vides attīstība Saldus pilsētā, pārbūvējot Kuldīgas ielas infrastruktūru. Plānotās investīcijas ~0,50 milj. EUR.	(1) Pašvaldības autoceļa "Gaļas kombināts-Straumēni" pārbūve, maģistrālo tīklu un pievadu izbūve (2) Saldus sabiedriskā un vēsturiskā centra sakārtošana, sagatavojot teritoriju starp Lielo,	P105

Nr.	Nacionālas vai reģionālas nozīmes attīstības centrs	SAM 3.3.1. Projekti	SAM 5.6.2. Projekti	SAM 6.3.1. iekļauto autoceļu identifikatori
1	2	3	4	5
			<p>Striķu un Rīgas ielām uzņēmējdarbības un tūrisma attīstībai, 2. kārtā</p> <p>(3) Teritorijas un inženierkomunikāciju pieslēgumu sakārtošana, teritorijas labiekārtošana Saldus pilsētas Dzirnau ielas ražošanas teritorijā.</p> <p>(4) Uzņēmējdarbības vides attīstība Saldus pilsētā pārbūvējot Tirgotāju, Peldu un Avotu ielas.</p> <p>Plānotās investīcijas ~4,00 milj. EUR.</p>	
18	Talsi	Raiņa ielas infrastruktūras pārbūve Talsos. Plānotās investīcijas ~0,42 milj. EUR.	Stendes pilsētas industriālās teritorijas revitalizācija. Plānotās investīcijas ~4,37 milj. EUR.	P120
19	Tukums	Rūpnieciskās zonas attīstība Jauntukuma rajonā. Plānotās investīcijas ~0,46 milj. EUR.	Degradētās teritorijas sakārtošana zonā Lauktehnika - Tukums II. Plānotās investīcijas - 4,81 milj. EUR.	P104, P121
20	Ventspils	Informāciju un komunikāciju tehnoloģiju uzņēmējdarbības centra izveide	<p>(1) Inovāciju centra izveide;</p> <p>(2) Daudzfunkcionāla interešu izglītības centra izveide;</p> <p>(3) Daudzfunkcionāla pakalpojumu centra izveide Gāliņciemā;</p> <p>(4) Teritoriju sakārtošana publiskās infrastruktūras attīstībai uzņēmējdarbības un publisko pakalpojumu pieejamības veicināšanai;</p> <p>(5) Degradētu objektu revitalizācija Vecpilsētā;</p> <p>(6) Kurortoloģijas attīstība Ziemeļkurzemē.</p>	P108

Datu avots: LR VARAM elektroniski sniegtā informācija 21.08.2015.

Tabula 9-13 Piedāvāto novērtēšanas mehānisma iespējamo pasākumu kopuma novērtējums

Nr.	Ieguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
1	Negadījumu izmaksu samazināšanās	<p>IIA sagatavošanas ietvaros:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Jānosaka CSNg sagaidāmo samazināšanos gan kvantitatīvā, gan monetārā izteiksmē saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem; (2) Dati par CSNg skaitu ir iegūstami no LR Valsts policijas. Vēlams apkopot datus par periodu, kas nav mazāks par 5 gadiem pirms projekta iesnieguma veidlapas sagatavošanas. Ir rekomendējams apsvērt iespēju, ka iegūtie dati par vieglo (bez ievainotajiem un/vai bojāgājušajiem vai trešo personu mantiskajiem bojājumiem) CSNg skaitu ir koriģējami ar publiski pieejamajiem Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) datiem⁴⁴ palielinot tos atbilstoši saskaņoto paziņojumu īpatsvaram kopējā CSNg datu kopā; (3) Ja projekta iesniegums paredz īpašus pasākumus ceļa drošības uzlabojumiem, tad būtu nepieciešams apkopot datus no LR Valsts policijas par CSNg iemesliem pārbūvējamajā ceļu posmā. <p>Gadījuma analīzes ietvaros projekta uzraudzības periodā ir jāapkopo CSNg izmaiņu statistika no LR Valsts policijas. Gadījumā, ja faktiskie rezultāti būtiski atšķiras no novērtējuma projekta iesnieguma IIA ietvaros, tad ir vērts apsvērt iespēju veikt CSNg iemeslu analīzi pēcprojekta periodā, kā arī CSNg analīzi tajos ceļu posmos, kurus netieši ir ietekmējusi konkrētā projekta realizācija (piemēram, veicinot brauciena maršrutu maiņu).</p>	<p>Projekta iesniedzējs (AS Latvijas valsts ceļi varētu veidot datu bāzi par CSNg skaitu valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos sadalot katru ceļu loģiskos posmos (līdzīgi kā GVDI uzskaitē) un atsevišķi izdalot t.s. "melnos punktus")</p> <p>Valsts policija</p>	<p>Projekta iesnieguma sagatavošanas laikā.</p> <p>Projekta uzraudzības periodā sagatavojamās atskaites (ja attiecināms)</p>
2	Ieguvumi no gaisa piesārņojuma samazināšanās	<p>Latvijā nav adaptētas metodikas par SEG emisiju aprēķiniem, kas ļautu noteikt SEG emisiju samazinājumu dažādu veidu transportlīdzekļiem atkarībā no ceļa seguma veida, tā tehniskā stāvokļa un vidējā satiksmes ātruma. SEG vērtības ir noteiktas IIA vadlīnijās.</p>	SM, LVC vai VARAM	n/d (atkarīgs no lēmuma izstrādāt šādu

⁴⁴ Saskaņā ar LTAB datiem 2009. gadā CSNg, kas tika reģistrēti ar Saskaņoto paziņojumu (apdrošināšanas atlīdzību saņemšanai), īpatsvars bija 53,4%, 2012.gadā – 61,6%, 2013. gadā - 63,7%, savukārt 2014.gada 12 mēnešos 63,9%.

Nr.	leguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
		<p>Iespējams, ka būtu vērts apsvērt šādas metodoloģijas izstrādi vai adaptāciju (citas ES dalībvalsts) projektiem pēc 2014-2020. gada plānošanas perioda, tā kā šādas metodoloģijas izstrāde visdrīzāk būs laikietilpīga un tehniska tās piemērošana 2014. – 2020. gada projektiem nav reāla dēļ ierobežojumiem laikā.</p> <p>Metodisko norādījumu 2015. gada aktualizētajā versijā ir būtiski papildinājumi sadaļā, kas skar projektu nemonetāro vērtējumu (t.sk. Šveicē lietotā lietderības skaitlisko rādītāju jaunmetode). Metodiskie norādījumi uzsver, ka šī metode satur subjektīvismu un tā var tikt izmantota salīdzinot projektus vai tehnisko risinājumu alternatīvas viena projekta ietvaros, taču tā nedod iespēju noteikt kopējo labumu apjomu kvantitatīvā izteiksmē.</p>		metodiku)
3	leguvumi no laika ietaupīšanas	<p>leguvumi no laika ietaupījumiem IIA ietvaros ir aprēķināmi balstoties uz Metodiskajiem norādījumiem.</p> <p>Ja ir nepieciešams faktiskais novērtējums, tad LVC ir jāveic satiksmes vidējā ātruma mērījumi konkrētajā ceļa posmā laikā gan pirms projekta realizācijas, gan arī pēc projekta realizācijas. Katrā izpētes posmā mērījumu skaitam būtu jābūt reprezentatīvam gan no izpētes ilguma laikā viedokļa, gan arī no mērījumu veikšanas vietu skaita konkrētajā ceļa posmā.</p>	LVC	n/a
4	leguvumi no sastrēgumu samazināšanās	šis ieguvums Latvijas apstākļos ir vāji attiecināms uz reģionālajiem ceļiem un vairāk saistās ar satiksmi pilsētās. Savukārt, pilsētās Metodisko norādījumu piemērošana ir apgrūtināta un precīzu datu ieguves vajadzībām būtu nepieciešams veikt izpētes un mērījumus pētāmās pārbūvējamās/uzlabojamās transporta infrastruktūras ietvaros.	n/a	n/a
5	leguvumi no drošības uzlabošanās cilvēkiem un dzīvniekiem	Izpildītājs uzskata, ka šis ieguvums (it sevišķi ciktāl tas attiecas uz dzīvniekiem) faktiski pastāv nav izdevies identificēt metodoloģiju, kas ļautu kvantificēt un monetizēt šo ieguvumu. Ciktāl tas attiecas uz cilvēku drošības ieguvumiem, tad Izpildītājs uzskata, ka tie jau tiek atspoguļoti ieguvumā Nr. 1 "Negadījumu izmaksu samazināšanās".	n/a	n/a
6	leguvumi no satiksmes	Izpildītājs, balstoties uz savu pieredzi, uzskata, ka šis ieguvums ir ļoti plašs un, bez plašākas metodoloģijas un izpētes fokusa sašaurināšanas, tas rada projektu dokumentācijas	n/a	n/a

Nr.	Ieguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
	uzlabojumiem apkārtējām pilsētām	sagatavotājiem un vērtētājiem plašas datu manipulācijas un interpretācijas iespējas, kas, savukārt, būtiski palielina riskus, kas ir saistīti ar veiktās IIA sagatavošanas kvalitāti un projektu savstarpējo salīdzināmību.		
7	Ieguvumi no nodarbinātības palielināšanās	<p>Tiešie ieguvumi no nodarbinātības palielināšanās ir pietiekami grūti novērtējami un var pieprasīt ievērojamus laika, finanšu, tehniskos un administratīvos resursus. Tomēr neapšaubāmi, ka šādi ieguvumi pastāv un to arī apliecina ES ietvaros veikti pētījumi.</p> <p>Nodarbinātības stimulēšanā labas transporta infrastruktūras pieejamība ir viens no kritiskajiem faktoriem, respektīvi, izpildoties citiem kritērijiem, bet neizpildoties labas transporta infrastruktūras pieejamības kritērijam, līdzsvarota reģionālā attīstība un sociālekonomiskā kohēzija visdrīzāk, ka tiks bremsēta. Pārējie faktori, kuriem ar transporta infrastruktūru ir papildinoša saistība, ir makroekonomiskā situācija, darbaspēka pieejamība, nodokļu režīms, loģistikas procesu izmaiņas, energoresursu pārvades un komunālo pakalpojumu infrastruktūras pieejamība, kā arī pieeja ražošanas resursiem.</p> <p>Izpildītājs nerekomendē projekta iesniegumu un IIA fāzē veikt šo ieguvumu kvantificēšanu un monetizēšanu.</p>	n/a	n/a
8	Ieguvumi no cilvēku mobilitātes palielināšanās	<p>Izpildītājam nav izdevies identificēt metodoloģiju, kas ļautu kvantificēt un monetizēt šo ieguvumu, lai gan, neapšaubāmi, zināmi ieguvumi pēc būtības pastāv. Jāuzsver, gan ka šis ieguvums daļēji dublē tos ieguvumus, kas rodas laika ietaupījumu, autokilometru vai pārvietošanās izmaksu samazinājuma un nodarbinātības pieauguma rezultātā. Tāpat mobilitātes palielināšanās stimulē komercsektora efektivitātes uzlabojumus, ilgtermiņā sekmējot IKP izaugsmi.</p> <p>Metodisko norādījumu 2015. gada aktualizētajā versijā ir būtiski papildinājumi sadaļā, kas skar projektu nemonetāro vērtējumu (t.sk. Šveicē lietotā lietderības skaitlisko rādītāju jaunmetode). Metodiskie norādījumi uzsver, ka šī metode satur subjektīvismu un tā var tikt izmantota salīdzinot projektus vai tehnisko risinājumu alternatīvas viena projekta ietvaros, taču tā nedod iespēju noteikt kopējo labumu apjomu kvantitatīvā izteiksmē.</p>	n/a	n/a

Nr.	leguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
9	Projekta administrēšanas izmaksas	Projekta jaunradītās administrēšanas papildus izmaksas nereti ir nelielas, tā kā projektu administrēšanu lielākoties veic jau esošs algots personāls. Ņemot vērā to nenozīmīgumu, Izpildītājs tās rekomendē neņemt vērā, lai pārlietu nesarežģītu projektu novērtējumu gan sagatavošanas, gan pēcieviešanas fāzēs.	n/a	n/a
10	Projekta uzturēšanas izmaksas	Tiek noteiktas saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem.	Projekta iesniedzējs	n/a
11	Projekta tiešās izmaksas	Tiek noteiktas saskaņā ar: (1) Būvprojekta tāmi vai izmaksu (t.sk. pakalpojumu) aplēsi, ja nav pabeigta būvniecības iepirkuma procedūra; (2) Būvniecības un pakalpojumu izmaksas saskaņā ar faktiskajiem iepirkumu procedūru rezultātiem.	Projekta iesniedzējs	n/a
12	Projekta netiešās izmaksas	Tiek noteiktas saskaņā ar izmaksu aplēsi vai iepirkumu rezultātiem.	Projekta iesniedzējs	n/a
13	Remontdarbu rezultātā radušās izmaksas iedzīvotājiem, satiksmes dalībniekiem, kas saistītas ar ceļu izmaiņām vai papildu sastrēgumiem	Izpildītājam nav izdevies identificēt metodoloģiju, kas ļautu kvantificēt un monetizēt šos izdevumus, lai gan šie izdevumi sabiedrībai kopumā nereti var būt ļoti būtiski. Optimālākais scenārijs izdevumu novērtēšanai būtu papildināt Metodiskos norādījumus un izstrādājot norādījumus izdevumu kvantificēšanai. Izpildītājam galvenais lielums, kas būtu jānosaka Metodiskajos norādījumus ir pārvietošanās vidējais ātrums remontdarbu zonā. Tas būtu nosakāms veicot atbilstošu pētījumu, kura ietvaros tiktu veikti mērījumi faktisko remontdarbu veikšanas vietās dažāda tipa (piemēram, segas pastiprināšana, tilta pārbūve, pilna ceļa segas pārbūve) objektos, uz ceļiem ar dažādu intensitāti, dažādās objekta pārbūves fāzēs, dažādās nedēļas dienās un dažādos laikos šo dienu ietvaros. Pētījuma iznākums būtu vidējā svērtā pārvietošanās ātruma noteikšana ceļu pārbūves darbu zonās. Atbilstošie laika zudumi tiktu kalkulēti saskaņā ar	LVC	2018. gads

Nr.	leguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
		Metodiskajos norādījumos esošo metodoloģiju.		
Priekšlikumi par iespējamajiem papildus datiem SAM 6.3.1. ietekmes novērtēšanas vajadzībām				
1	Komersantu efektivitātes uzlabojumi	<p>Dažādi pētījumi pēdējos gados (piemēram, Gibbons⁴⁵, et.al, 2012 un Īrijas Ceļu Administrācija⁴⁶) identificē, ka ceļu infrastruktūras sakārtošana rada jaunradīto vērtību līdz pat 0.35% apmērā produktivitātes uzlabošanas veidā vai arī rada komersantiem jaunradīto pievienoto vērtību līdz pat 0.5% apmērā salīdzinājumā ar situāciju, ja ir nesakārtota ceļu infrastruktūra. Ieguvumi attiecas uz tiem komersantiem, kas ikdienā izmanto konkrētos ceļa posmus un tie ir uzskatāmi par pievadceļiem komersantu bāzes infrastruktūras objektiem – piemēram, ražotnei vai loģistikas centram.</p> <p>Dēļ atbilstošas metodoloģijas neesamības un dēļ ierobežojumiem laikā 2014. – 2020. gada projektu vērtēšanā šīs ieguvumu grupas novērtēšana projektu iesniegumu sagatavošanas ietvaros nav iespējama.</p> <p>Tomēr ieguvums sabiedrībai kopumā pastāv un to ir iespējams novērtēt. Iespējams, ka būtu jāapsver atbilstošas metodoloģijas izstrāde vai arī ES dalībvalstu metodoloģijas adaptācija, lai ilgtermiņā šo ieguvumu būtu iespējams iekļaut vismaz IIA sagatavošanas ietvaros.</p> <p>Gadījuma analīzes (pēcprojekta fāzē) ietvaros komersantu efektivitātes uzlabojumus novērtēt gan būtu faktiski neiespējami.</p>	n/d	n/d
2	GVDI	<p>Vairāki no ieguvumiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) no laika ietaupīšanas; (2) no satiksmes uzlabojumiem apkārtējām pilsētām; (3) no nodarbinātības palielināšanās; (4) no cilvēku mobilitātes palielināšanās. 	Atbildīgā iestāde - LVC	Pēc pirmo realizēto SAM 6.3.1. projektu ieviešanas noslēgšanās

⁴⁵ Gibbons, Lyytikäinen, Overman & Sanchis-Guarner. "Road Transport Improvements: the effects on firms" (2012).

⁴⁶ Transport Research & Information Note: Impact of Improvements in the Road Network on the Accessibility & Economic Potential of Counties, Urban Areas, Gateways & Hubs (2012)

Nr.	Ieguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
		<p>ir grūti kvantificējami un novērtējami gan sagatavojot IIA projekta iesnieguma sagatavošanas ietvaros, gan arī veicot pēcprojekta novērtēšanu. Tos ir iespējams identificēt un noteikt pietiekami precīzi veicot apjomīgus pētījumus, kas satur gan kvantitatīvo analīzi, gan arī kvalitatīvo analīzi (intervēšanas, aptaujas un anketēšanas labuma guvēju (gan iedzīvotāju, gan komersantu) starpā). Tomēr šādi pētījumi ir laikietilpīgi, finansiāli un administratīvi ietilpīgi.</p> <p>Savukārt, to vai šādi ieguvumi ir radušies, var netieši noteikt analizējot GVDI izmaiņas pārbūvētajā ceļa posmā, nosakot vai ceļa pārbūve ir inducējusi papildus satiksmi, kas var saturēt gan:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Braucienu maršrutu un/vai ieradumu maiņu iedzīvotāju un komersantu vidū, ko ir stimulējuši radītie laika, drošības un autokilometru ieguvumi (šim lielumam vajadzētu negatīvi korelē ar izmaiņām alternatīvajos maršrutos); (2) Inducētos papildus braucienus, ko rada nodarbinātības un mobilitātes pieaugums reģionā vai arī ekonomiskās aktivitātes pieaugums tiešā reģionālā ceļa tuvumā. <p>Netiešā analīze ir veicama ar atbilstošām statistiskajām metodēm analizējot pārbūvētā ceļa GVDI izmaiņas kontekstā ar:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) GVDI izmaiņām alternatīvajos maršrutos, citos reģionālajos vai galvenajos ceļos; (2) Demogrāfiskajām tendencēm reģionu vai novadu līmenī; (3) Citiem faktoriem, kas var tikt identificēti katram konkrētam gadījumam. <p>Netiešās analīzes ietvaros nebūs iespējams precīzi novērtēt minēto labumu apjomu kvantitatīvā un monetārā apjomā, tomēr būs iespējams gūt pārliecību, ka šādi ieguvumi kopumā sabiedrībai eksistē.</p> <p>Analīzes vajadzībām būtu nepieciešama plašāka GVDI datu bāze par visiem reģionālajiem ceļiem Latvijā nekā tā ir pieejama uz 2015. gada vidu. Esošajā situācijā nereti mērījumi par noteiktiem reģionālā ceļa posmiem tiek veikti tikai reizi dažos gados, kas nav statistiski reprezentabli.</p>		

Nr.	Ieguvums vai izdevums	Datu ieguves veids vai metodoloģija	Komentāri/ Atbildīgā(s) iestāde(s)	Termiņi
1	2	3	4	5
		<p>Mērījumi viena gada ietvaros būtu jāveic vai nu pastāvīgi vai arī vairākas (2-4) reizes gadā, tā kā esošajās datu bāzēs ir bieži sastopamas situācijas, kad dati ir statistiski ekstrēmi, t.i. visdrīzāk tie atspoguļo kādus notikumus, kas konkrētajā mērījumu veikšanas dienā ir ļoti stimulējuši vai arī ierobežojuši satiksmi konkrētajā ceļa posmā (piemēram, GVDI +50% viena gada mērījumā attiecībā pret iepriekšējiem vai sekojošajiem gadiem).</p> <p>Šādi mērījumi (vismaz divas reizes gadā) obligāti būtu veicami vismaz (lai gan vēlams būtu veikt par visiem A un P klases autoceļiem) par tiem ceļa posmiem, kuros 2007. – 2013. un 2014. – 2020. gada plānošanas periodos ir veikti ieguldījumi no ES Struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļiem, lai būtu daudz maz objektīvi veikt ceļa pārbūves novērtējumu uz procesiem sabiedrībā un ekonomikā.</p> <p>Svarīgi būtu mērījumus veikt arī pārskatot ceļu posmu garumus uz kuriem tiek attiecināts konkrētais mērījums, respektīvi, būtu svarīgi noteikt maksimālo ceļa posma garumu uz kuru var tikt attiecināts viena mērījumu veikšanas vieta (piemēram, esošajā situācijā autoceļā P124 Ventspils – Kolka tiek veikti mērījumi vienā posmā no autoceļa V1333 līdz autoceļam P131 (km 18,208 līdz 74,804 jeb par vairāk nekā 56 km garu posmu, kas, visdrīzāk, neatspoguļo objektīvi GVDI šajā posmā).</p>		

Tabula 9-14 SAM 6.3.1. rosinātie specifiskie atbilstības un kvalitātes kritēriji

1. SPECIFISKIE ATBILSTĪBAS KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	Kritērija ietekme uz lēmuma pieņemšanu (P ⁴⁷)
		Jā/ Nē	
1.1.	Projekta iesniegumā ietvertais autoceļa posms atbilst Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.–2020.gadam ietvertajiem posmiem.		P
1.2.	Projekta iesniegumā ietvertais autoceļa posms atrodas valsts reģionālo autoceļu maršrutā un atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem: <ul style="list-style-type: none"> a. autoceļa posms savieno reģionālos attīstības centrus ar nacionālajiem attīstības centriem vai Rīgu; b. autoceļa posms nodrošina pieejamību Eiropas transporta tīklam (TEN-T); c. autoceļa posms atrodas valsts reģionālo autoceļu maršrutā, kas nodrošina starpvalstu robežu šķērsošanu. 		P
1.3.	Projekta iesniegumā ietvertais autoceļa posma segas stāvoklis uz projekta iesniegšanas dienu ir novērtēts ar atzīmi "apmierinošs", "slikts" vai "ļoti slikts", izmantojot valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" kvalitātes vadības procedūru "Asfaltēto segu inspekcija".		P
1.4.	Pārbūvējamā autoceļa posmā neatrodas inženierkomunikācijas vai ir iesniegts inženierkomunikācijas infrastruktūras īpašnieka apliecinājums, ka pārbūvējamā ceļa posmā esošās inženierkomunikācijas piecus gadus pēc projekta īstenošanas beigām nav plānots pārbūvēt, ietekmējot veiktos kapitālieguldījumus.		P
1.5.	Infrastruktūras objekts, kurā paredzēts veikt investīcijas, atrodas projekta iesniedzēja īpašumā vai projekta iesniedzējs ir saskaņojis būvniecības ieceri ar zemesgabala īpašnieku atbilstoši Būvniecības likumam.		P
2. KVALITĀTES KRITĒRIJI		Vērtēšanas sistēma	
		Punktu skaits	Vērtējums punktos ⁴⁸
2.1.	Projekta izmaksu efektivitātes novērtējums (B/C)*		Jāiegūst vismaz 1 punkts
	<i>Punktus piešķir atbilstoši B/C lielumam</i>		
	2.1.1. no 1 un vairāk	3	
	2.1.2. no 0.50 līdz 0.99	2	
	2.1.3. no 0.2 līdz 0.49	1	
	2.1.4. līdz 0.19	0	
2.2.	Projekta gatavības pakāpe		Jāiegūst vismaz 1 punkts
	2.2.1. izstrādāts tehniskais projekts	2	
	2.2.2. izstrādāts projektētāja starpziņojumus ar principiāliem posma pārbūves priekšlikumiem	1	
	2.2.3. tehniskais projekts un projektētāja starpziņojumus nav izstrādāts	0	
2.3.	Vidējā pavasarī un rudenī piemērotā pieļaujamā transportlīdzekļu faktiskās masas ierobežojumu grupa projektā ietvertajam autoceļa posmam pēdējo triju pilno gadu laikā pirms projekta iesnieguma iesniegšanas:		Kritērijs dod papildu punktus
	2.3.1. no 2,5 tonnām līdz 3,5 tonnām	3	

⁴⁷ Kritērija neatbilstības gadījumā sadarbības iestāde pieņem lēmumu par projekta iesnieguma apstiprināšanu ar nosacījumu, ievērojot specifiskā atbalsta mērķa projektu atlases nolikumā noteikto

⁴⁸ Kritērija neatbilstības gadījumā sadarbības iestāde pieņem lēmumu par projekta iesnieguma apstiprināšanu ar nosacījumu, ievērojot specifiskā atbalsta mērķa projektu atlases nolikumā noteikto.

	2.3.2. vairāk par 3,5 tonnām līdz 7,5 tonnām	2	
	2.3.3. vairāk par 7,5 tonnām līdz 10,0 tonnām	1	
	2.3.4. vairāk par 10,0 tonnām	0	
2.4.	Vidējā pavasarī un rudenī piemērotā pieļaujamā transportlīdzekļu faktiskās masas ierobežojumu grupa projektā ietvertajam autoceļa posmam pēdējo triju pilno gadu laikā pirms projekta iesnieguma iesniegšanas:		Kritērijs dod papildu punktus
	2.4.1. no 7 nedēļām un vairāk	3	
	2.4.2. no 5 nedēļām līdz 6 nedēļām	2	
	2.4.3. no 3 nedēļām līdz 4 nedēļām	1	
	2.4.4. līdz divām nedēļām	0	
2.5.	Projekta ietekme uz horizontālo principu „Vienlīdzīgas iespējas”		Kritērijs dod papildu punktus
	2.5.1. projektā ir iekļautas specifiskas darbības vides pieejamības principu nodrošināšanai papildu būvnormatīvos noteiktajam	2	
	2.5.2. projektā nav iekļautas specifiskas darbības vides pieejamības principu nodrošināšanai papildu būvnormatīvos noteiktajam	0	
2.6.	Projekta ietekme uz horizontālo principu „Ilgtspējīga attīstība”		Kritērijs dod papildu punktu
	2.6.1. veicot iepirkumus, konkursa nolikuma, atlases un vērtēšanas kritērijos tika/tiks piemēroti zaļā publiskā iepirkuma principi	1	
	2.6.2. veicot iepirkumus, konkursa nolikuma, atlases un vērtēšanas kritērijos netiek piemēroti zaļā publiskā iepirkuma principi	0	

Piezīmes:

- * Lai noteiktu projekta izmaksu efektivitāti, jānosaka projekta ieguvumu un izmaksu attiecība. Projekta transporta ekonomikas ieguvumu (turpmāk – B) un izmaksu (turpmāk – C) attiecība (aprēķinā ņem vērā lietotāju ieguvumus – laika ietaupījumu, autotransporta ekspluatācijas izmaksu samazinājumu, satiksmes negadījumu izmaksu samazinājumu attiecībā pret sākotnējo ieguldījumu un uzturēšanas izmaksām).

9.2. Kartogrāfiskais materiāls