

---

# UZSĀKTIE UN POTENCIĀLIE AUTOCEĻU ATTĪSTĪBAS PROJEKTI

**Klāvs Grieze**

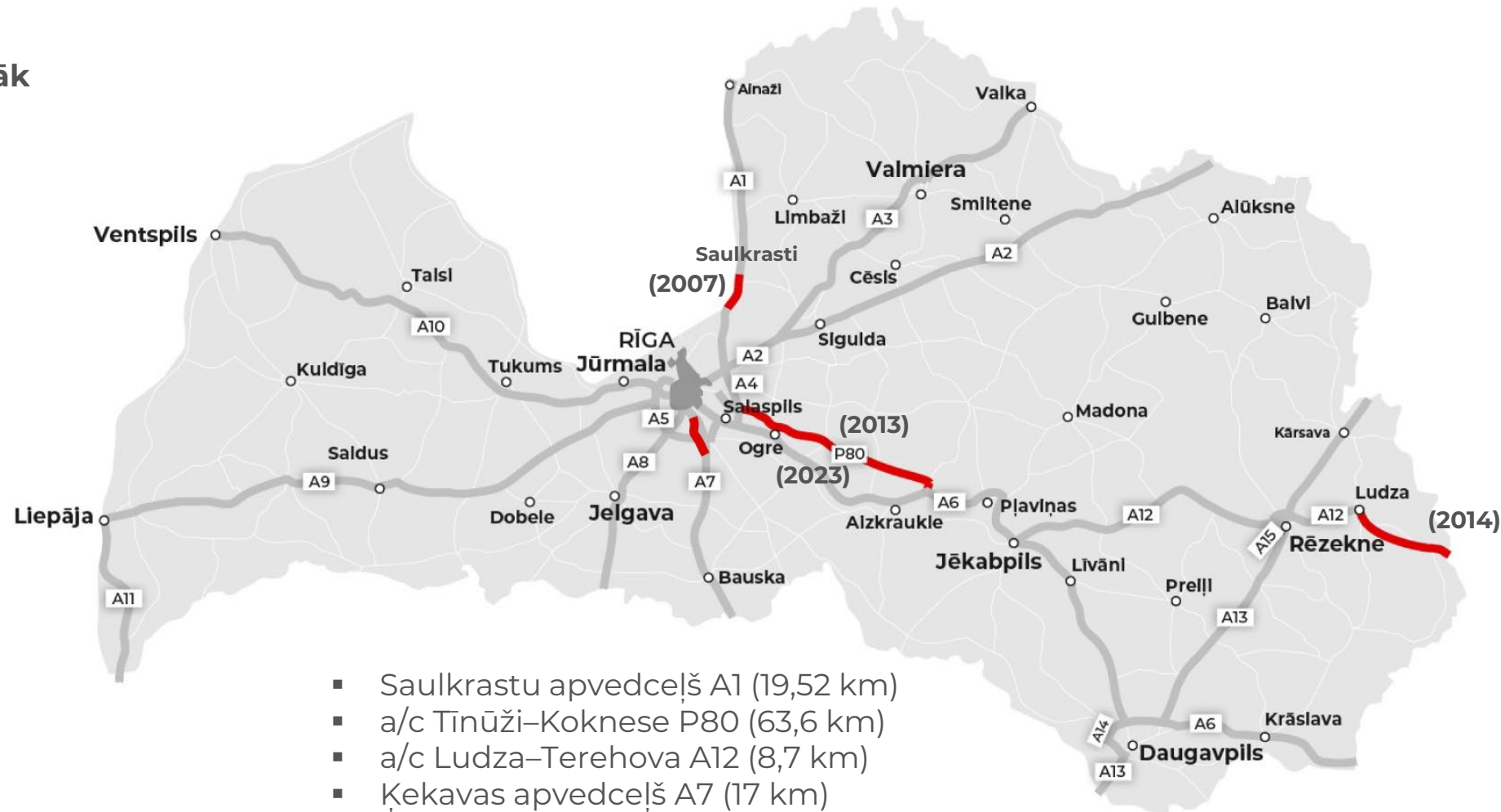
*VSIA Latvijas Valsts ceļi*  
Attīstības pārvaldes direktors

---

# Kas ir autoceļu attīstības projekts

## Ceļu jaunbūves kopš 90. gadu sākuma

1. Esoša ceļa pārbūve par tādu, kur ir vairāk joslu katrā virzienā
2. Jauna ceļa izbūve vietā, kur agrāk tā nebija



# Kad jāsāk domāt par autoceļa attīstību?



## Kad satiksmes intensitāte sāk tuvojies maksimumam

- Ceļam ar neatdalītām brauktuvēn un vienu joslu katrā virzienā funkcionāli optimāla caurlaidspēja ir ~ **10 000** trl./dnn.

## Pārbūvēt esošo vai būvēt jaunu?

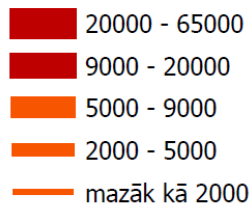
- Veic izpēti par to, vai var paplašināt esošo ceļu vai jābūvē jauns citā vietā.
- Ekonomiskie rādītāji var diktēt, ka izdevīgāk būvēt jaunu ceļu citā vietā.

# Ieguldījumi un ieguvumi

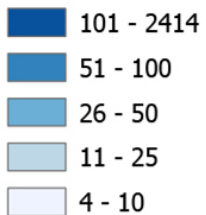
	NEATDALĪTAS BRAUKTUVES		ATDALĪTAS BRAUKTUVES UN DIVLĪMEŅU MEZGLI
<i>Funkcionāli optimālā caurlaidspēja</i>	NP10,5 ~ <b>10 000</b> trl./dnn	➔	NP26 ~ <b>46 000</b> trl./dnn
<i>Satiksmes drošība</i>	1/3 bojāgājušo 2024. gadā bija sadursmēs uz valsts galvenajiem autoceļiem ar neatdalītām brauktvēm	➔	Par 1/3 mazāks bojāgājušo skaits, jo sadursmju iespēja minimāla: <ul style="list-style-type: none"><li>• apdzīšana notiek, neiebraucot pretējā braukšanas virzienā</li><li>• nav tiešo pieslēgumu</li></ul>
<i>Būvniecības izmaksas</i>	~ <b>0,8–1,3 milj. eiro</b> (ar PVN) par km	➔	~ <b>8–10 milj. eiro</b> (ar PVN) par km
<i>Braukšanas ātrums</i>	<b>50–90 km/h</b>	➔	<b>90–130 km/h</b>

# Iedzīvotāju blīvums un satiksmes intensitāte

Transportlīdzekļu skaits  
diennaktī



Iedzīvotāju blīvums  
2024. gadā (cilvēki uz 1 km<sup>2</sup>)

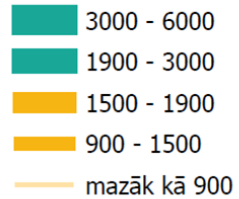


Avots: CSP, LVC



# Kravas transporta intensitāte uz galvenajiem autoceļiem

Kravas transportlīdzekļu skaits dienā



# Valsts autoceļu tīkls Latvijas un Eiropas mērogā

## LATVIJAS CEĻU KLASIFIKĀCIJA

Galvenie



Reģionālie



Vietējie



**Valsts autoceļu funkcija\*** – savienot teritorijas un vietas tā, lai būtu ērta to sasniedzamība un augsta satiksmes kvalitāte: braukšanas laika ietaupījums, transporta izmaksas un satiksmes drošība.

\*Avots: likums *Par autoceļiem*

## LATVIJAS VALSTS CEĻI EIROPAS MĒROGĀ

TEN-T (Eiropas transporta tīkls) – ES dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, auto, jūras, gaisa un multimodālā transporta infrastruktūras vienots tīkls

Starptautiskais E ceļu tīkls – numerācijas sistēma Eiropas ceļiem, kuru izstrādājusi ANO Eiropas Ekonomiskā komisija (UNECE)

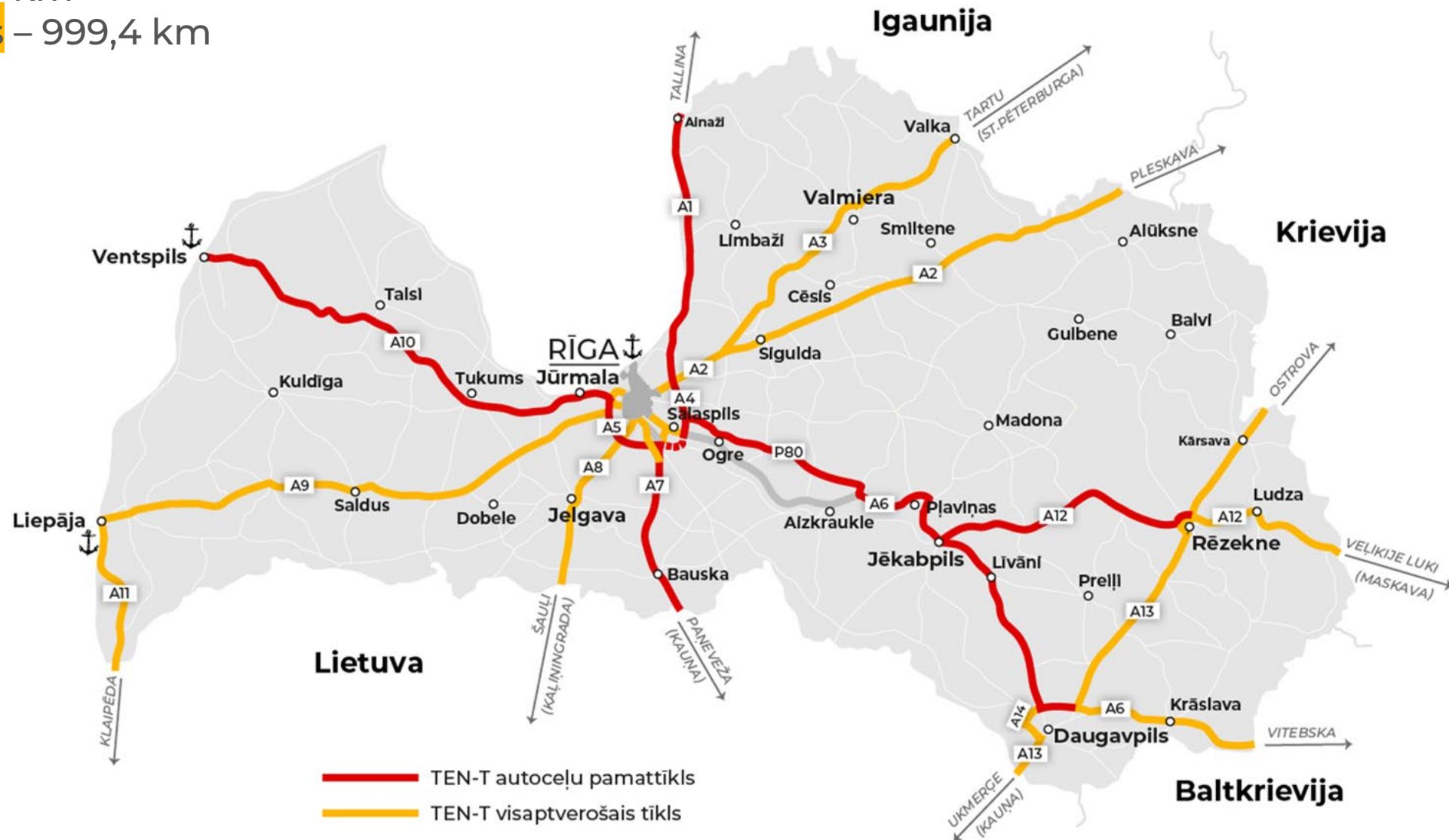


# TEN-T autoceļu tīkls Latvijā

Pamattīkls – 715,80 km

Visaptverošais tīkls – 999,4 km

Kopā: 1715,2 km





# Eiropas prasības\* TEN-T tīkla attīstībai



TEN-T pamattīkla infrastruktūra līdz 2030. gada 31. decembrim atbilst šādām prasībām:

- projektēti, būvēti vai modernizēti mehānisko transportlīdzekļu satiksmei
- nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu vai līdzvērtīgiem līdzekļiem, kas nav paredzēta satiksmei
- nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju celiņiem

# Kad iespējamas atkāpes no TEN-T regulas prasībām

---



- Ja satiksmes intensitāte nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā
- Īpaši ģeogrāfiskie vai fiziskie ierobežojumi
- Sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvs rezultāts
- Būtiska negatīva ietekme uz vidi vai biodaudzveidību

Atkāpes koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm.

# Sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze (IIA)

---

IIA sniedz novērtējumu monetārā formā visiem sabiedrības ieguvumiem un izmaksām, kuras radīs katra projekta ieviešana.

## IZDEVUMI

- Būvdarbu investīcijas
- Uzturēšanas un periodiskās segumu atjaunošanas izdevumi

## IEGUVUMI

- Satiksmes dalībnieku laika ieguvumi
- Satiksmes dalībnieku autotransporta ekspluatācijas izmaksu ieguvumi
- Ceļu satiksmes negadījumu izmaksu samazinājuma ieguvumi
- Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājumi

# Sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze (IIA)



Visas projekta realizācijas izmaksas un ieguvumi tiek izteikti naudā

IIA tiek izmantoti makroekonomiskie pieņēmumi:

- projekta dzīves cikls
- diskonta likmes
- IKP prognoze
- iedzīvotāju ienākumu izmaiņu prognoze u. c.

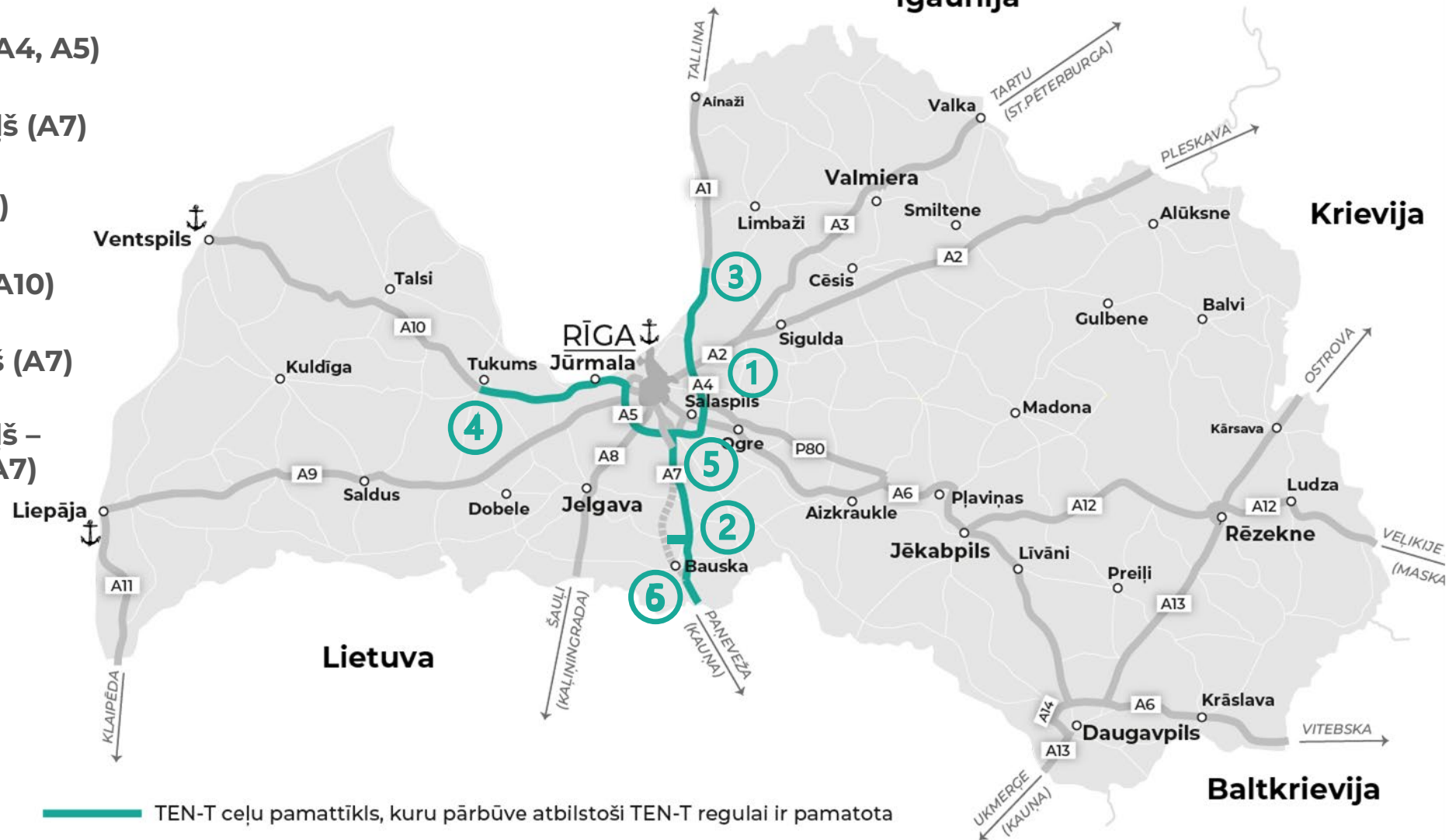
Projekta vispārējo sniegumu mēra ar rādītājiem:

- neto pašreizējā vērtība (NPV)
- iekšējās efektivitātes koeficients (IRR)
- ieguvumu – izmaksu attiecību rādītājs (B/C ratio)

# TEN-T posmi, kuru pārbūve ir sociālekonomiski pamatota

Pārbūve pamatota – 211,1 km

- 1 Rīgas apvedceļš (A4, A5)
- 2 Bauskas apvedceļš (A7)
- 3 Tallinas šoseja (A1)
- 4 Ventspils šoseja (A10)
- 5 Iecavas apvedceļš (A7)
- 6 Bauskas apvedceļš – Lietuvas robeža (A7)



# Uzsāktie projekti: Bauskas apvedceļš

<b>Lēmums</b>	14.06.2024. MK rīkojumu tiek uzsākta PPP procedūra, atsavināti nekustamie īpašumi un noteikts nacionālo interešu objekta statuss
<b>Noslēgti līgumi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• finanšu un juridiskām konsultācijām</li><li>• klimata risku un ievainojamības novērtējuma un pielāgošanās pasākumu izstrādi (CRVA)</li></ul>
<b>Uzsākts darbs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• iepirkuma dokumentācijas izstrāde</li><li>• nekustamo īpašumu atsavināšana</li><li>• sadarbība ar Eiropas institucionālajām bankām</li></ul>
<b>Līguma slēgšana</b>	<b>~ 2027. gada otrā puse – 2028. gada sākums</b>
<b>Plānotās izmaksas</b>	~ 290 milj. eiro, t.sk. projektēšana, būvdarbi, finansējuma piesaiste, ikdienas uzturēšana un periodiskā seguma atjaunošana 20 gadu laikā
<b>Finansējuma avots</b>	Privātā partnera piesaistīts finansējums. Valsts atmaksā kapitālieguldījumus un maksā par uzturēšanas darbiem 20 gadu laikā pēc būvdarbiem
<b>Atklāts satiksmei</b>	<b>~ 2030. gada otrā puse – 2031. gada sākums</b>



# Uzsāktie projekti: Iecavas apvedceļš

<b>Lēmums</b>	Ar 14.06.2024. MK rīkojumu tiek atsavināti nekustamie īpašumi un noteikts nacionālo interešu objekta statuss
<b>Uzsākts darbs</b>	nekustamo īpašumu atsavināšana
<b>Līguma slēgšana</b>	~ <b>2030. gada beigās – 2031. gada sākums*</b>
<b>Plānotās izmaksas</b>	~ <b>600 milj.</b> eiro, t.sk. projektēšana, būvdarbi, finansējuma piesaiste, ikdienas uzturēšana un periodiskā seguma atjaunošana 20 gadu laikā
<b>Finansējuma avots</b>	Privātā partnera piesaistīts finansējums. Valsts atmaksā kapitālieguldījumus un maksā par uzturēšanas darbiem 20 gadu laikā pēc būvdarbu pabeigšanas.
<b>Atklāts satiksmei</b>	~ <b>2034. gada vidus</b>



*\*Pie nosacījuma, ka Ministru kabinets 2027. gada beigās–2028. gada sākumā izdod rīkojumu par Iecavas apvedceļa PPP projekta īstenošanas uzsākšanu.*

# Uzsāktie projekti: Rīgas apvedceļš

## 1. Rīgas apvedceļa (A4) pārbūve (20,5 km)

2024. gada III ceturksnī pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums un būvprojekts minimālā sastāvā

## 2. Rīgas apvedceļa (A5) pārbūve posmā no Ķekavas apvedceļa līdz Ventspils šosejai (A10) (26,5 km)

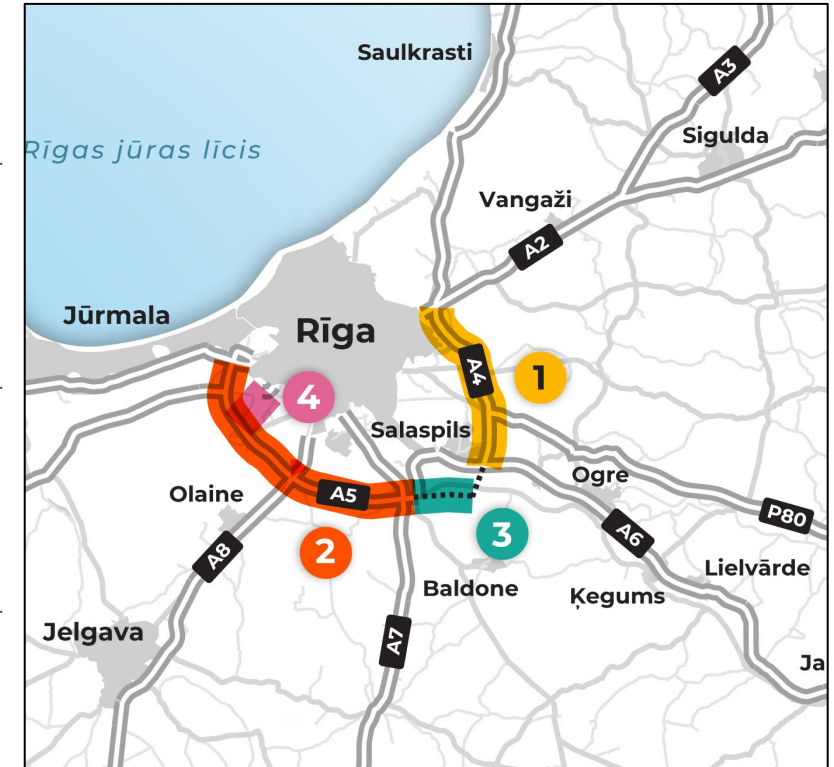
2025. gada I ceturksnī tiks pabeigts būvprojekts minimālā sastāvā un ietekmes uz vidi novērtējums

## 3. Rīgas apvedceļa (A5) izbūve posmā no apvienotā tilta pār Daugavu līdz Ķekavas apvedceļam (12 km)

Ietekmes uz vidi novērtējums un būvprojekts minimālā sastāvā tiks pabeigts 2025. gada IV ceturksnī

## 4. Rīgas apvedceļa (A5) savienojuma ar lidostu izbūve (5 km)

Būvprojekts minimālā sastāvā un ietekmes uz vidi novērtējums būs pabeigts 2025. gada I ceturksnī



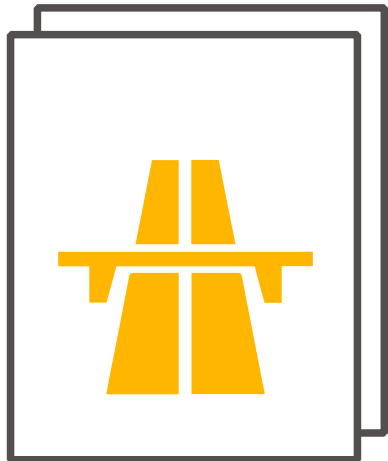


# Attīstības projekti, kuriem nav finansējuma

	Būvprojekti (milj. eiro ar PVN)	Nekustamais īpašums (milj. eiro ar PVN)	Būvdarbi (milj. eiro ar PVN)
<b>Rīgas apvedceļš (A4, A5)</b> (64 km)	6,9	25,5	630,3
<b>Bauskas šoseja (A7)</b> <b>posms no Bauskas apvedceļa līdz Lietuvas robežai</b> (13,7 km)	0,8	1,1	122,5
<b>Bauskas šoseja (A7)</b> <b>posms no Bauskas apvedceļa līdz Ķekavas apvedceļam</b> (32,0 km)	4,5	8,0	326,2
<b>Tallinas šoseja (A1)</b> <b>posms no Baltezera līdz Skultei</b> (43,9 km)	3,5	8,0	412,9
<b>Ventspils šoseja (A10)</b> <b>posms no Priedaines līdz Tukumam</b> (43,0 km)	3,5	9,0	430,2
<b>KOPĀ: 196,6 km</b>	<b>19,2 milj. eiro</b>	<b>51,6 milj. eiro</b>	<b>1,92 mljrd. eiro</b>

# Kāpēc attīstīt ceļu tīklu?

---



## **Satiksmes drošības uzlabojumi:**

attīstību paredz noslogotākajiem un pārslogotajiem ceļu posmiem, kuros visbiežāk notiek sadursmes ar bojāgājušajiem. Atdalītas brauktuves risina šo problēmu.

## **Ekonomikas dzinējspēks:**

laika un resursu ekonomija cilvēku mobilitātē un kravu piegādēs

## **Eiropas autoceļu savienojumi**

## **Valsts vizītkarte**