

Informatīvais ziņojums

“Par valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam”

Informatīvais ziņojums “Par valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam” (turpmāk – Informatīvais ziņojums) izstrādāts, pamatojoties uz:

1. Deklarācijas par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 16.punktu “Veicināsim sabiedrības izpratni un atbildību par savu drošību, pienākumu gan valstiskā, gan individuālā līmenī rūpēties par drošību mājās, sabiedrībā un savstarpējā saskarsmē, tostarp par **drošību ceļu satiksmē**, darba aizsardzības pasākumiem, nelaimes gadījumu novēršanu un drošas apkārtējās vides uzturēšanu.”
2. Valdības rīcības plāna Deklarācijas par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai pasākumu Nr. 16.2. “Visaptveroši pasākumi ceļu satiksmes drošības, piekļūstamības un mobilitātes uzlabošanai, t.sk. investīcijas satiksmes drošības infrastruktūra (droša mikromobilitāte, vidējā ātruma noteikšanas ierīces, dubultie šķēsojumi u.c.). Konkrēts finansējuma apjoms pasākuma īstenošanai tiks noteikts ikgadējā valsts budžeta veidošanas procesā.”
3. Nacionālajā attīstības plānā 2021. – 2027. gadam izvirzītā rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” uzdevumu: “[312] Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaulu” izveidošana, integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, turpinot dzelzceļa elektrifikāciju, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības”.
4. “Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030” prioritātes “Telpiskās attīstības perspektīva” noteiktos attīstības virzienus transporta infrastruktūras plānošanā, lai veicinātu ārējo un iekšējo sasniedzamību, kas paredz attīstīt transporta infrastruktūras plānošanu, kā prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā, izvirzot esošās infrastruktūras atjaunošanu un rekonstrukciju.
5. “Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam” (turpmāk – TAP 2027) iekļautā 1. rīcības virziena “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaula” attīstību ”1.2. uzdevuma “Uzlabot reģionālo sasniedzamību un piekļuvi TEN-T autoceļiem” 1.2.1. pasākumu “Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu”.

Informatīvā ziņojuma mērķis – informēt par Valsts autoceļu attīstības stratēģijas no 2020. līdz 2040. gadam¹ pārskatīšanu, pamatojoties uz 2024. gada 14. augusta Autoceļu padomes lēmumu un pārskatīto Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums).

¹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/342286-par-valsts-autocelu-attistibu-no-2020-lidz-2040-gadam>

1. VALSTS AUTOCEĻU TĪKLS

Kopējais valsts autoceļu garums² ir 19 897 km, no tiem 50% ir ar asfaltbetona segumu un 50% - ar grants segumu (skat. 1. tabulu). Valsts autoceļu tīkla vidējais blīvums ir 0,308 km uz 1 km². Tātad valsts autoceļi ir 28% no visiem valsts un pašvaldību autoceļiem. Saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 4. panta pirmo daļu valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots VSIA “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – LVC) pārziņā.

1. tabula “Valsts autoceļu tīkls 2024. gadā”

	Kopā, km	Ar melno segumu, km	Ar grants segumu, km
Valsts galvenie autoceļi	1 660	1 660	0
Valsts reģionālie autoceļi	5 485	4 789	696
Valsts vietējie autoceļi	12 660	3 414	9 246
Blakusceļi	92	31	61
Kopā:	19 897	9 894	10 003

Saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 3. panta trešo daļu valsts autoceļi iedalāmi:

- 1) galvenajos autoceļos, kas valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valsts galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu — ar pārējām valstspilsētām vai kas ir valstspilsētu apvedceļi;
- 2) reģionālajos autoceļos, kas novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar valstspilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā valstspilsētas;
- 3) vietējos autoceļos, kas novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus.

1.1. VALSTS AUTOCEĻU AR MELNO SEGUMU VIZUĀLAIS VĒRTĒJUMS

2024. gadā 1 997,0 km jeb 20,2% valsts autoceļu ar melno segumu klasificējami kā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esoši un tiem nepieciešama segas pārbūve (2021. gadā – 25,1%, 2022. gadā – 21,6%; 2023. gadā – 20,5%). Detalizētāka informācija par valsts autoceļu ar melno segumu stāvokli ir parādīta 2. tabulā.

2. tabula “Valsts autoceļu ar melno segumu stāvoklis 2024. gadā”

	Galvenie autoceļi		Valsts reģionālie autoceļi		Valsts vietējie autoceļi	
	km	%	km	%	km	%
Ļoti labā, labā	1 228,4	74,0%	2 768,0	57,8%	1 287,1	37,7%

² to skaitā blakusceļi 92km

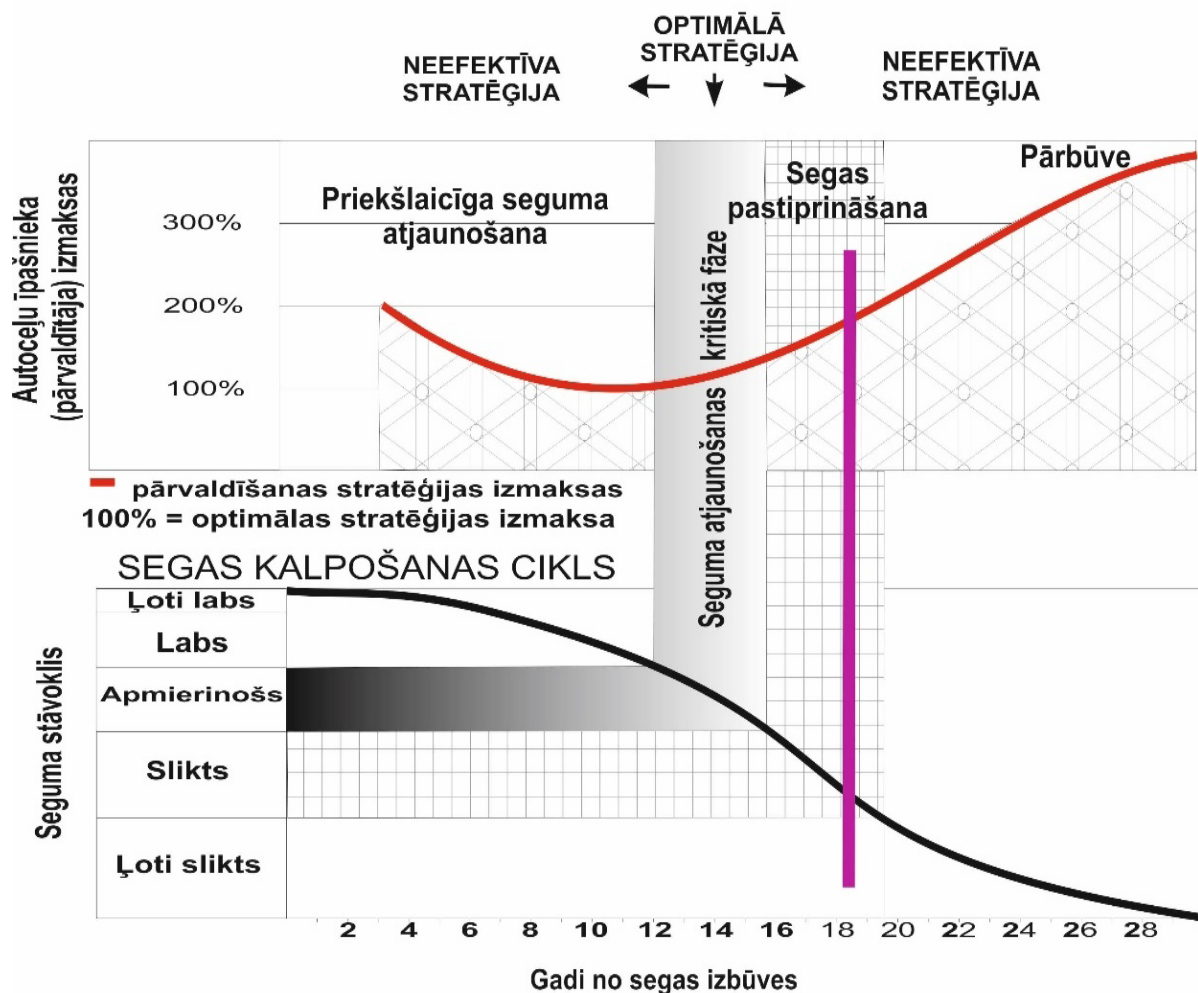
Apmierinošā	300,5	18,1%	1 087,1	22,7%	1 194,9	35,0%
Ļoti sliktā, sliktā	131,1	7,9%	933,9	19,5%	932	27,3%

Kopā: 1 660,0 4 789,0 3 414,0

2024. gadā 9 863 km valsts autoceļu bija ar melno segumu. Autoceļu segu stāvokli kopumā nosaka savlaicīga un pietiekamā apjomā veikta ikgadējo atjaunošanas programmu izpilde, atļauto satiksmes slodžu ievērošana un kalpošanas laika ietekme.

Atbilstoši projektētajai slodzei izbūvētam asfaltbetona segumam jākalpo 8 – 10 gadus, taču šajā laikā segā uzkrājas paliekošas deformācijas, rodas seguma izdilums rīšu veidā, parādās plaisas un virsmas izdrupumi, sega noveco. Asfaltbetona segumus ir ekonomiski lietderīgi atjaunot savlaicīgi, kad defekti nav kļuvuši masveidīgi un neprognozējami un šo segumu vidējais kalpošanas vecums nepārsniedz 12 gadus. Tad asfaltbetona seguma atjaunošanas izmaksas ir viszemākās.

1. attēls “Ceļu pārvaldīšanas stratēģija”



1.2. VALSTS AUTOCEĻU AR GRANTS SEGUMU VIZUĀLAIS VĒRTĒJUMS

2024. gadā 9 942 km valsts autoceļu ir ar grants segumu, no kuriem 5 616 km jeb 56,5% valsts autoceļu ar grants segumu klasificējami kā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esoši un tiem ir nepieciešama segas pārbūve (2021. gadā – 54,2%, 2022. gadā – 53%, 2023. gadā – 53,0%). Detalizētāka informācija par valsts autoceļu ar grants segumu stāvokli ir parādīta 3.tabulā.

3. tabula “Valsts autoceļu ar grants segumu stāvoklis 2024. gadā”

	Valsts reģionālie autoceļi		Valsts vietējie autoceļi	
	km	%	km	%
Labā	75,9	10,9%	416,1	4,5%
Apmierinošā	237,3	34,1%	3 596,7	38,9%
Sliktā	382,8	55,0%	5 233,2	56,6%
Kopā:	696,0		9 246	

1.3. SATIKSMES INTENSITĀTE UZ VALSTS AUTOCEĻIEM

Latvijā uzskaita vidējo transportlīdzekļu kustības biežumu diennaktī. Satiksmes intensitāte ir viens no būtiskākajiem autoceļu noslodzes rādītājiem.

Uz valsts autoceļiem ir uzstādīti stacionāri satiksmes intensitātes uzskaites punkti, no kuriem 40 ir pastāvīgās satiksmes uzskaites punkti ar automatizētu un tiešsaistes datu pārraidi LVC tīmekļa vietnē www.lvceli.lv, 239 satiksmes uzskaites punktos iekārtas tiek ievietotas periodiski. Vienlaikus valsts autoceļu tīklā ir izveidoti 2 transportlīdzekļu svēršanas gaitā iekārtas, kas papildus ass slodžu svēršanai veic arī satiksmes intensitātes uzskaiti.

Šobrīd tiek īstenots projekts, kura ietvaros tiek uzstādītas jauna tipa iekārtas, un izveidoti jauni elektrobarošanas pievienojumi, lai paplašinātu pastāvīgās satiksmes uzskaites tīklu. Līdz 2025. gada beigām būs 76 pastāvīgās uzskaites punkti.

Latvijas valsts autoceļu tīkla noslodzes dati parāda, ka divas trešdaļas (66,9%) automašīnu ikdienas braucieniem izmanto tikai 10% valsts ceļu posmu. Vislielākā satiksmes intensitāte ir uz autoceļiem Rīgas plānošanas reģionā.

Kravas transporta satiksmes intensitāte ir viens no būtiskākajiem rādītājiem, ar kuriem jāreķinās, plānojot ceļu seguma nolietošanos. 70,4% kravas transporta vienību ikdienas braucieniem izmanto tikai 10% valsts ceļu posmu. Vislielākā satiksmes intensitāte ir uz autoceļiem Rīgas plānošanas reģionā.

Latviju šķērso vairāki Eiropas nozīmes autoceļu koridori, pa kuriem notiek tranzīta satiksmes plūsma. Kā noslogotākais virziens Latvijā ir Dienvidu–Ziemeļu virziens, jeb valsts galveno autoceļu A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži), maršruts Ainaži–Grenctāle, A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne), A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) un A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) veidots maršruts jeb tā sauktais VIA Baltica koridors, kur kravas satiksmes intensitāte ir vidēji 3 100 automašīnas diennaktī.

1.4. VALSTS AUTOCEĻU STĀVOKĻA IETEKME UZ TAUTSAIMNIECĪBU

Braucot pa sliktā stāvoklī esošiem autoceļiem katru gadu tautsaimniecībai tiek nodarīti zaudējumi 728 milj. EUR³ apmērā, proti, pieaug autotransporta ekspluatācijas izmaksas, brauciena ilgums un secīgi siltumnīcefekta gāzes emisijas. Problēmas cēlonis ir savlaicīgi un pietiekamā apjomā (finansējuma nepietiekamības dēļ) neveiktie autoceļu būvniecības un uzturēšanas darbi, kuriem ir jākompensē satiksmes slodžu radītais autoceļu konstrukciju nolietojums un klimatisko apstākļu radītā materiālu novecošanās.

Valsts autoceļu un to kompleksā ietilpstošo inženierbūvju un satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bilances vērtība 2024. gada 31. decembrī ir parādīta 4. tabulā.

4. tabula “Balances vērtība pa autoceļu grupām 2024. gadā, milj. EUR”

Rādītāji	Galvenie autoceļi	Reģionālie autoceļi	Vietējie autoceļi	Kopā
Sākotnējā vērtība	2 005,50	2 457,32	1 851,49	6 314,31
Nolietojums	1 265,11	1 689,22	1 546,92	4 501,25
Autoceļu bilances vērtība	740,39	768,10	304,58	1 813,07

1.5. ILGTSPĒJĪGA AUTOCEĻU TĪKLA NODROŠINĀŠANAI NEPIECIEŠAMĀIS FINANSĒJUMS

2024. gadā valsts autoceļu tīkla pilnīgai atjaunošanai nepieciešami 2,9 miljardi EUR⁴ (5. tabula).

5. tabula “Normatīvi paredzētajā laikā neveikto valsts autoceļu būvniecības darbu izmaksas (remontdarbu deficīts) 2024. gadā, milj. EUR”

Valsts autoceļi	Melnais segums	Grants segums	Tilti	Kopā
Galvenie	232	0	22	254
Reģionālie	571	127	46	744
Vietējie	476	1 328	100	1 904
Kopā	1 279	1 455	168	2 902
	2 734			

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu valsts autoceļu tīklu un veiktu pilnvērtīgu visu valsts autoceļu stāvokļa uzlabošanu, kas ietver gan to būvniecību, gan uzturēšanu, kā arī mērķdotāciju pašvaldību ceļiem vismaz 25% apmērā, būtu nepieciešami 816,4 milj. EUR gadā (6.tabula).

³ Aprēķini veikti saskaņā ar Metodiskajiem norādījumiem autoceļu projektu izmaksu-ieguvumu analīzes sagatavošanai.

Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/tehniskie-noteikumi-metodiskie-noradijumi/metodiskie-noradijumi/>

⁴ Informācija stratēģiskās plānošanas vajadzībām. VAS “Latvijas Valsts ceļi”, 2020;

Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/tehniskie-noteikumi-metodiskie-noradijumi/metodiskie-noradijumi/>

6. tabula "Nepieciešamais finansējums ilgtspējīga valsts autoceļu tīkla nodrošināšanai, milj. EUR
gadā"

Darbu veids	Autoceļa veids			
	galvenie	reģionālie	vietējie	Visi autoceļi
Uzturēšana	34,6	79,0	59,2	172,8
Segumu atjaunošana	19,5	58,2	173,9	251,6
Pārbūve	39,9	42,0	94,1	176,0
Tiltu ikdienas uzturēšanai, atjaunošanai un pārbūvei				44,0
Mērķdotācija pašvaldību ceļiem				172,0
Pavisam kopā:				816,4

2. VALSTS AUTOCEĻU FINANSĒJUMS

2.1. VALSTS AUTOCEĻU VIDĒJA TERMIŅA FINANSĒJUMS

Likuma "Par autoceļiem" 12.panta ceturtajā daļā noteikts, valsts budžeta finansējumu programmai "Valsts autoceļu fonds" veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi.

Likuma "Par autoceļiem" 12. pantā noteiktais autoceļu finansējuma apmērs atbilstoši 2025. – 2027. gada nodokļu iekasējuma plānam paredzams no 817 līdz 863 milj. EUR apmērā.

Šāds finansējuma apmērs ļautu ievērojami uzlabot valsts autoceļu stāvokli, veicot to būvniecību ievērojami palielinātā apjomā un veikt pilnvērtīgi to uzturēšanu, vienlaicīgi palielinot mērķdotācijas pašvaldību ceļiem apjomu.

No 7. tabulas datiem ir redzams, ka likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā minēto nodokļu kopējais apjoms pārsniedz 800 milj. EUR gadā, taču no valsts budžeta finansējums gan pašvaldību ceļu, gan valsts ceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un atjaunošanai ik gadu tiek piešķirts (ieskaitot Eiropas Savienības fondu finansējumu) vai to plānots piešķirt 306 – 362 milj. EUR apmērā jeb vidēji 45,81% no likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā noteikto nodokļu un nodevu apmēra, vienlaicīgi norādām, ka iepriekš minētā likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturta daļa paredz atrunu, ka valsts budžeta finansējumu programmai "Valsts autoceļu fonds" veido minētā likuma pantā noteiktajā apmērā, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi.

Atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 12.panta ceturtajai daļai valsts autoceļu sakārtošanai un atjaunošanai finansējums tiek piešķirts saskaņā ar Valsts autoceļu sakārtošanas programmu.

7. tabula “Likuma “Par autoceļiem” 12. panta ceturtajā daļā noteikto nodokļu un nodevu apmērs, kā arī autoceļiem piešķirtais finansējums un tā atbilstība likumā noteiktajam, milj. EUR”

Nodokļu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis	83,73	91,03	94,30	95,30	97,45	99,99	101,46	102,53	102,32	118,88	124,51	125,96
Autoceļu lietošanas nodeva	18,33	24,94	26,95	27,88	28,41	29,96	30,91	30,87	30,20	58,78	58,78	58,78
Akcīzes nodoklis naftas produktiem	465,75	482,23	539,64	540,57	556,90	575,13	567,76	587,60	582,93	640,81	691,49	678,35
Vieglo automobiļu un motociklu nodoklis	10,31											
Kopā	578,12	598,20	660,89	663,75	682,76	705,08	700,13	721,00	715,45	818,47	874,78	863,09
Finansējums atbilstoši likuma “Par autoceļiem” 12. pantā paredzētajam	484,97	501,75	552,96	555,64	571,38	590,05	586,58	603,48	598,86	690,31	736,48	727,42
Autoceļu finansējums kopā	304,08	321,38	344,63	301,13	362,82	347,59	385,29	319,28	341,83	362,01	331,73	327,94
Valsts autoceļu fonds	194,58	207,91	233,12	236,32	256,08	205,85	324,70	281,60	287,46	306,32	306,31	306,30
Eiropas Savienības fondu finansējums	109,50	110,70	108,30	63,20	32,34	10,53	36,82	37,68	54,37	55,69	25,42	21,64
Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem	0,00	1,35	0,00	0,00	72,51	128,69	23,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Papildus piešķirtais finansējums no dividendēs izmaksājamās VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” peļņas daļas	0,00	1,42	3,21	1,61	1,89	2,52						
Autoceļu finansējums, % no likuma “Par autoceļiem” 12. pantā paredzētajam	62,70%	64,05%	62,32%	54,20%	63,50%	58,91%	65,68%	52,91%	57,08%	52,44%	45,04%	45,08%
Mērķdotācija pašvaldību autoceļiem un ielām	48,69	48,69	50,10	50,86	53,78	53,78	53,78	58,92	60,18	60,14	60,14	60,14

2.2. PROGRAMMAS “VALSTS AUTOCEĻU FONDS” FINANSĒJUMA PALIELINĀJUMS⁵

Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” pārejas noteikumu 23. punkta 1. apakšpunktam valsts budžeta programmai 23.00.00 “Valsts autoceļu fonds” piešķirto finansējumu no valsts budžeta dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem no 2018. gada palielina par summu, kas nav mazāka par starpību starp valsts budžeta faktiskajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un gadskārtējā valsts budžeta likumā plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja faktiskie ieņēmumi attiecīgajā gadā pārsniedz plānotos ieņēmumus, par bāzes gadu pieņemot pēdējo gadu, par kuru zināmi akcīzes nodokļa par naftas produktiem faktiskie ieņēmumi. Uz iepriekš minētā likuma pārejas noteikumu punkta pamata valsts budžeta programmai “Valsts autoceļu fonds” bāzes finansējums 2018. gadā tika palielināts par 25,6 milj. EUR, 2019. gadā par 3 milj. EUR un 2023. gadā - par 7,23 milj. EUR.

Savukārt atbilstoši šī paša likuma pārejas noteikumu 23. punkta 2. apakšpunktam, valsts budžeta programmai “Valsts autoceļu fonds” piešķirto finansējumu no valsts budžeta dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem no 2020. gada palielina par vismaz pieciem procentiem gadā salīdzinājumā ar iepriekšējā gadā valsts budžeta programmai “Valsts autoceļu fonds” novirzīto valsts budžeta finansējumu, ja nominālā iekšzemes kopprodukta prognoze attiecīgajam gadam pieaug vismaz par pieciem procentiem. Uz iepriekš minētā likuma pārejas noteikumu punkta pamata valsts budžeta programmai “Valsts autoceļu fonds” bāzes finansējums 2020. gadā tika palielināts par 11,66 milj. EUR.

2.3. EIROPAS SAVIENĪBAS FONDU LĪDZEKĻI

Valsts reģionālo un vietējo autoceļu pārbūvei un atjaunošanai 133,46 milj. EUR apmērā paredzēts Atveseļošanās un noturības mehānisma 3.1. reformas un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.r. reformas “Administratīvi teritoriālā reforma” 3.1.1.1.i. investīcijas “Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana” ietvaros. Pieejamais finansējums tiks izmantots līdz 2026. gada 31. decembrim.

2.4. PAPILDU FINANSĒJUMA PIESAISTĪŠANA CEĻU UZTURĒŠANAI, PĀRBŪVEI UN ATJAUNOŠANAI

Lai nodrošinātu valsts autoceļu būvniecību un uzturēšanu, kā arī valsts autoceļu ilgtermiņa attīstību, nepieciešams radīt stabilu budžeta finansējuma bāzi autoceļu tīkla uzturēšanai un aizdevumu atmaksai – tas ir, ikgadējus stabilus un prognozējamus finansējuma avotus.

Ņemot vērā iepriekš minēto, ir izvirzāms mērķis – palielināt programmai “Valsts autoceļu fonds” piešķirto līdzekļu palielinājumu, kas izdarāms, pakāpeniski nodrošinot likuma “Par autoceļiem” 12. panta ceturtajā daļā noteikto nodokļu un nodevu ieņēmumu novirzīšanu ceļiem. Programmai “Valsts autoceļu fonds” piešķirto līdzekļu palielinājums:

1. Nodrošinātu TAP2027 izvirzītā rezultātīvā rādītāja sasniegšanu (8. tabula).

⁵ 7. tabulā norādītajos datos šis finansējums iekļauts Valsts autoceļu fonda finansējumā un nav norādīts atsevišķi.

8. tabula “Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027.gadam valsts autoceļiem noteiktais rezultatīvais rādītājs”

Rezultatīvais rādītājs	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība, %	Mērķa vērtība 2023. gadā, %	Mērķa vērtība 2027. gadā, %
Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī	2020.	76	80	85

2. Nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 13. jūnija Regulā (ES) 2024/1679 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (turpmāk – TEN-T regula) noteikto prasību īstenošanu divu līmeņu struktūrā, proti, pamattīkla pabeigšanas termiņš ir noteikts līdz 2030. gadam, savukārt visaptverošā tīkla pabeigšanas termiņš ir līdz 2050. gadam.
3. Ļautu uzlabot valsts autoceļu stāvokli un tādā veidā samazinātu valsts autoceļu stāvokļa negatīvo ietekmi uz tautsaimniecību.

3. VALSTS AUTOCEĻU BŪVniecība Līdz šim

3.1. TEN-T (GALVENIE AUTOCEĻI)

Eiropas transporta tīkls (turpmāk – TEN-T) ir Eiropas Savienības dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, auto, jūras, gaisa un multimodālā transporta infrastruktūras vienots tīkls. Tas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata. TEN-T visaptverošajā tīklā ir iekļauti visi Latvijas valsts galvenie autoceļi un E22⁶ maršrutā ietilpstošo valsts reģionālo autoceļu P5 Ulbroka–Ogre, P80 Tīnūži–Koknese, P79 Koknese–Ērgļi posmi, kā arī valsts reģionālo autoceļu P133 Lidostas “Rīga” pievedceļš, P134 Pievedceļš Liepājas lidostai un P137 Lapenieki–Ķekava–Ģūģi posmi. Pamattīkls Latvijā Ziemeļu-Dienvidu virzienā ir Ainaži–Rīga– Grenctāle un Rietumu-Austrumu virzienā Ventspils–Rīga–Jēkabpils, tālāk ar sazarojumu līdz Rēzeknei un Daugavpilij. Valsts galveno autoceļu būvniecībai tiek izvirzīta 1. prioritāte – TEN-T tīkla autoceļu un valsts galveno autoceļu esošā stāvokļa saglabāšana.

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

Gads	2014. gads	2015. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads	2019. gads	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads
Valsts galveno autoceļu būvniecība	103	240	176	123	169	20	164	139	120	96	70
Jaunie ceļu posmi km	29									17	

Vienlaikus attīstot TEN-T autoceļus svarīgi ņemt vērā arī stratēģiskās militārās mobilitātes prasības, lai valsts aizsardzības vajadzībām spētu efektīvi un ātri pārvietot Latvijas un sabiedroto bruņotos spēkus. Militārās mobilitātes veicināšanai ir svarīgi nodrošināt Eiropas Savienības Komisijas 2021. gada 10. augusta īstenošanas regulā Nr.2021/1328 ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153 precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām⁷ noteiktajām prasībām atbilstošus autoceļus, tostarp, savienojumus starp ostām, lidostām, dzelzceļiem un militāriem objektiem.

3.2. VALSTS GALVENO AUTOCEĻU BŪVniecība Līdz 2040. GADAM

Valsts galveno autoceļu turpmākai attīstībai jābūt vērstai uz projektiem, kas nodrošinās autoceļu tehniskā stāvokļa uzlabošanu un modernizēšanu. Par prioritāti jāizvirza galveno autoceļu pārbūve, galveno autoceļu tīklā izveidojot pēc iespējas vairāk 2 brauktuves ceļu posmus 1 000 km garumā, uzlabojot satiksmes drošību un samazinot transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, ceļā pavadīto laiku un SEG emisijas.

Autobusu pieturas jāparedz tikai atdalītas no brauktuves. Sabiedriskā transporta pasažieru plūsma pāri brauktuvei jāparedz pa vairāklīmeņu šķērsojumu, norobežojot

⁶ <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1065>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1328>

iespējas veikt šķērsošanu vienā līmenī ar brauktuvi. Autoceļi aprīkojami ar dzīvniekus aizturošiem žogiem un dzīvnieku pārejām, kā arī ar prettrokšņu elementiem.

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

Pārbūvējot esošos vienas brauktuves vai izbūvējot jaunus divu brauktuvju autoceļus, viena km vidējās būvniecības izmaksas 2025.gada cenās ir aptuveni 9,4 milj. EUR, kas sadalās:

- autoceļa pamatbrauktuves pārbūve vai izbūve – 3,9 milj. EUR;
- paralēlie ceļi – 0,6 milj. EUR;
- būvkonstrukcijas – 0,9 milj. EUR;
- vairāklīmeņu mezgli – 2,6 milj. EUR;
- satiksmes aprīkojums – 0,4 milj. EUR;
- trokšņu sienas – 0,2 milj. EUR;
- pārējās izmaksas (neparedzētie izdevumi, būvprojekta sagatavošanas un ekspertīzes, zemju atsavināšanas, būvuzraudzības izmaksas)– 0,8 milj. EUR.

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

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

Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040.gadam (turpmāk - 1.pielikums), kuras prioritāte ir Eiropas Savienības teritoriju savienošana šādos posmos:

- 1.posmā – TEN-T pamattīkla pamatotie posmi;
- 2.posmā – TEN-T pamattīkla pamatotie posmi;
- 3.posmā – TEN-T tīkla vispārējā un pamattīkla posmi.

Atbilstoši TEN-T Regulas Nr.2024/1679 31. panta 6. punktā noteiktajam pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no TEN-T regulas 2. punktā⁸ minētajām prasībām attiecībā uz ceļiem gadījumos, **ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai būtisku ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību.**

⁸ TEN-T regulas 30. panta 2. punkta prasības TEN-T autoceļiem:

- ir īpaši projektēti, būvēti vai modernizēti mehānisko transportlīdzekļu satiksmei;
- nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu, kas nav paredzēta satiksmei, vai ar citiem līdzekļiem, kuriem ir līdzvērtīgs drošuma līmenis; un
- nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju celiņiem.

Tādēļ Satiksmes ministrijai ir jāveic visu TEN-T pamattīklā esošo valsts galveno autoceļu pārbūves līdz 2030.gadam pamatojuma izstrāde, lai Eiropas Komisijai pamatotu nepieciešamos atbrīvojumus no TEN-T regulas 30.panta 2.punkta prasībām.

3.2.1. 1. posms no 2026. gada līdz 2034. gadam

Valsts galveno autoceļu pārbūves 1. posma prioritārais virziens ir daļēji Rīgas apvedceļa un Ziemeļjūras–Baltijas koridora posma jeb “Via Baltica” attīstības projektu realizācija.

Šajā posmā iekļauta šādu attīstības projektu realizācija:

1. **“Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve”** – 20,5 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 227,1 milj. EUR⁹.

Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) (turpmāk – autoceļš A4) pārbūves projektam ir izstrādāts projekts “Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums” risinājumu aktualizācija ceļa būvniecībai”, kura projekta risinājumi ir būvprojekta minimālā sastāvā stadijā. Zemju atsavināšana iespējama 2–3 gadu laikā no lēmuma par projekta uzsākšanu, savukārt pilna būvprojekta izstrāde ilgs vismaz 2 gadus. Agrākais būvdarbu uzsākšanas laiks – 2028. gads. Būvdarbu ilgums – 2–3 gadi.

2. **“E67 Bauskas apvedceļa izbūve”** – 14,2 km, kura īstenošana uzsākta kā publiskās un privātās partnerības projekts.

2024. gada 14. jūnijā Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 469 “Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai (Ārcei) pārbūves projekta pirmās kārtas “Bauskas apvedceļš” publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu un nekustamo īpašumu atsavināšanu, kā arī nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Bauskas apvedceļa un Iecavas apvedceļa infrastruktūrai”¹⁰, ar kuru tiek uzsākta projekta 1. kārtas “Bauskas apvedceļš” īstenošana.

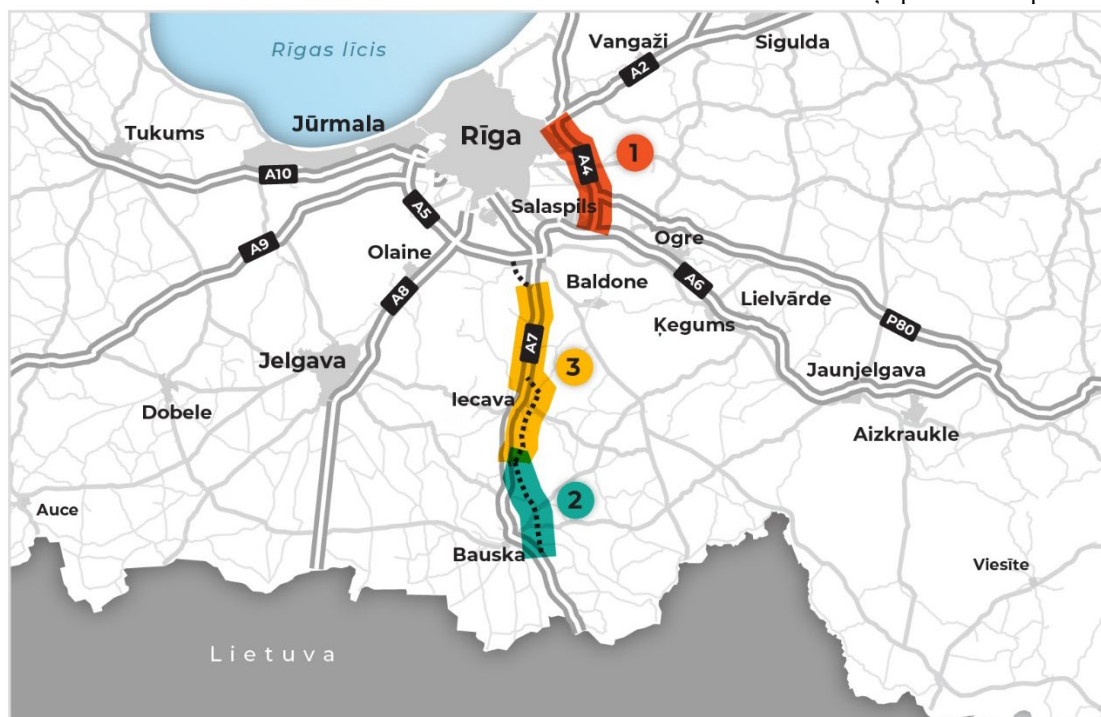
3. **“Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) pārbūve, iekļaujot Iecavas apvedceļa izbūvi”** – 34,3 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 326,2 milj. EUR.

⁹ Bez Rail Baltica projekta autoceļa A4 šķērsojuma izmaksām Upeslejās ~23,8 milj. EUR

¹⁰ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/352823-par-valsts-galvena-autocela-a7-riga-bauska-lietuvas-robeza-grenctale-posma-no-kekavas-apvedcela-lidz-bauskai-arcei-parbuves-pro>

2024. gada 14. jūnijā Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 469 “Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai (Ārcei) pārbūves projekta pirmās kārtas “Bauskas apvedceļš” publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu, nekustamo īpašumu atsavināšanu projekta otrajai kārtai “Iecavas apvedceļš” un nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Bauskas apvedceļa un Iecavas apvedceļa infrastruktūrai”.

2.attēls “TEN-T autoceļu pārbūves 1. posms”



3.2.2. 2. posms no 2030. gada līdz 2035. gadam

Valsts galveno autoceļu pārbūves 2. posma prioritārais virziens ir atlikušais Rīgas apvedceļa un Ziemeļjūras–Baltijas koridora posma jeb “Via Baltica” attīstības projektu realizācija.

Šajā posmā iekļauta šādu attīstības projektu realizācija:

4. **“Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no valsts galvenā autoceļa A10 līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam pārbūve”** – 32,0 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 259,0 milj. EUR¹¹.

Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) (turpmāk – autoceļš A5) pārbūves projektam ir izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā “Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (A10), ieskaitot atzaru līdz lidostai “Rīga”, pārbūve par ātrgaitas autoceļu”, kura projekta risinājumi ir būvprojekta minimālā sastāvā stadijā. Zemju atsavināšana iespējama 2–3 gadu laikā no lēmuma par projekta uzsākšanu, savukārt pilna būvprojekta izstrāde ilgs vismaz 2 gadus. Agrākais būvdarbu uzsākšanas laiks – 2028. gads. Būvdarbu ilgums – 2–3 gadi.

5. **“Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma Jaunais tilts pār Daugavu – Ķekavas apvedceļa mezgls izbūve”**¹² – 12,0 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 104,3 milj. EUR.

Projektam ir izstrādāts izpētes projekts un trases novietojums ir iestrādāts pašvaldību teritorijas plānojumos, rezervējot šo teritoriju attīstības projekta vajadzībām. Šobrīd tiek veikta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde kopā ar ietekmes uz vidi novērtējuma procesu, kuru plānots pabeigt 2025. gada beigās.

Zemju atsavināšana iespējama 2–3 gadu laikā no lēmuma par projekta uzsākšanu, savukārt pilna būvprojekta izstrāde ilgs vismaz 2 gadus, savukārt būvdarbu ilgums – 2 gadi.

6. **Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Bauskas apvedceļa līdz Lietuvas robežai pārbūve par divbrauktuvju autoceļu** – 13,7 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 122,5 milj. EUR.
7. **Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Rīgas apvedceļa līdz P137 pārbūve, otras brauktuves izbūve** – 4,4 km, kura indikatīvās būvniecības izmaksas 2024. gada cenās ir 22,0 milj. EUR.

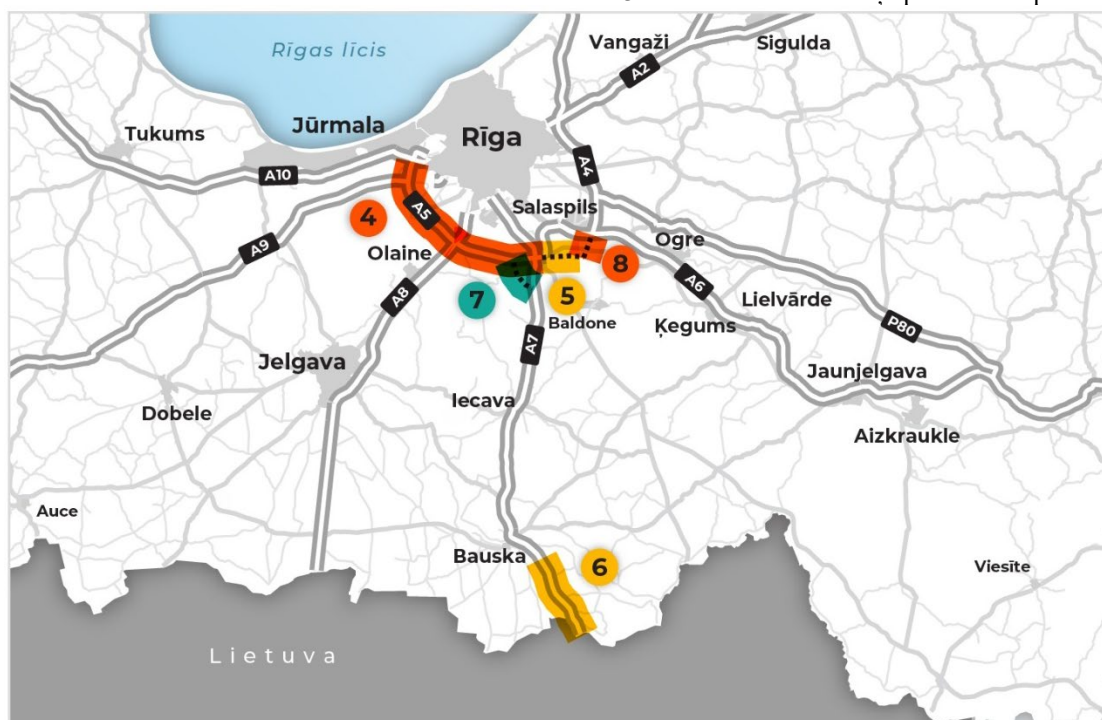
¹¹ Daļa projekta risinājumu ir cieši saistīti ar Rail Baltica projekta risinājumiem, kas gadījumā, ja Rail Baltica projekts šajā posmā netiek realizēts var ietekmēt šī projekta izmaksas.

¹² Bez Rail Baltica projekta autoceļa A5 šķērsojuma izmaksām pirms Jaunmārupes ~49,5 milj. EUR

8. **“Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība”.**

Šī projekta ietvaros tiks izbūvēts jauns apvienotais tilts pār Daugavu un ar to saistītā ceļu infrastruktūra – tilta pieejas ar divām brauktuvēm, vairāklīmeņu autoceļa mezgla pārbūve autoceļu A4 un A6 krustojumā, jauns pievienojums esošajam valsts reģionālajam autoceļam P85 Rīgas HES–Jaunjelgava, paralēlie vietējie ceļi un nepieciešamais aprīkojums (apgaismojums, prettrokšņa sienas u.c.).

3.attēls “TEN–T autoceļu pārbūves 2. posms”



3.2.3 3. posms 2035. gada līdz 2040. gadam

Valsts galveno autoceļu pārbūves 3.posma attīstības virziens ir esošo divu brauktuvju autoceļu pārbūve, kurā paredzēts realizēt šādus projektus:

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

Valsts galveno autoceļu pārbūves 3. posma attīstības virziens ietver arī ceļu pārbūvi par divbrauktuvju ceļiem šādos posmos:

- “Autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) pārbūve”- 40,4 km.
- “Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma Jūrmala - Tukums pārbūve” - 48,4 km.

3.3. VALSTS REĢIONĀLIE AUTOCEĻI

Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” 3. panta trešajā daļā noteiktajai definīcijai valsts reģionālie autoceļi novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar valstspilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā valstspilsētās.

Kopējais valsts reģionālo autoceļu garums ir 5 463 km, tai skaitā 4 756 km ar asfalta segumu, 707 km – ar grants segumu.

No 2026. gada plānotais finansējums valsts reģionālo autoceļu būvniecībai nav pietiekams un šī finansējuma ietvaros nav iespējams nodrošināt visu veikto investīciju ilgtspēju, t.i. savlaicīgi veikt nepieciešamos segumu atjaunošanas darbus, kas nozīmē, ka valsts reģionālo autoceļu stāvoklis pasliktināsies!

Lai arī valsts reģionālo autoceļu stāvoklis nedaudz uzlabojas, tomēr 2024. gadā 19,5% jeb 933,9 km autoceļu ar melno segumu un 55,0% jeb 382,8 km autoceļu ar grants segumu bija klasificējami kā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī un tiem ir nepieciešama segas pārbūve (attiecīgi 2021. gadā – 26,0% un 51,4%, 2022. gadā – 21,5% un 53,4%, 2023. gadā 21,0% un 53,4%).

10. tabula “Valsts reģionālo autoceļu seguma būvniecība, km”

Gads	2014. gads	2015. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads	2019. gads	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads
Valsts reģionālo autoceļu būvniecība	304	320	218	212	273	224	644	704	597	332	140

3.4. VALSTS REĢIONĀLO AUTOCEĻU BŪVNIECĪBA

Atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 3. panta trešajā daļā noteiktajai definīcijai valsts vietējie novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus.

Kopējais valsts vietējo autoceļu garums ir 12 660 km, tai skaitā 3 414 km ar asfalta segumu, 9 246 km – ar grants segumu.

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

Ņemot vērā nepietiekamo valsts finansējumu, Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums) tiek izvirzīta šāda 2. prioritāte – valsts reģionālo autoceļu būvniecība, kas sadalīta divās apakšprioritātēs:

- 1.1. valsts reģionālie autoceļi, kas savieno valstspilsētas vai novadu administratīvos centrus savā starpā, kā arī nodrošina pārrobežu savienojumus, kuros ir liela satiksmes intensitāte – vismaz 1 200 transportlīdzekļi diennaktī, tai skaitā 125 kravas transportlīdzekļi diennaktī. Šādai prioritātei atbilstoši ir identificēti valsts reģionālie autoceļi 1 896 km garumā.
- 1.2. valsts reģionālie autoceļi, kas savieno citus reģionālos ceļus, kuri savukārt savieno reģionālos centrus, kalpo kā galvenajam autoceļam alternatīvs maršruts novadu administratīvo centru sasniedzamībai, kuros ir vidēja satiksmes intensitāte – vismaz 500 transportlīdzekļi diennaktī, tai skaitā 75 kravas transportlīdzekļi diennaktī. Šādai prioritātei atbilstoši ir identificēti valsts reģionālie autoceļi 1 511 km garumā.

Iepriekš minētajai prioritātei noteikts mērķis – nodrošināt, ka šajos autoceļu maršrutos nav autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī.

706 km šīs prioritātes autoceļu jau ir veiktas vai plānotas investīcijas 2021. – 2024. gadā gan no valsts budžeta, t.sk. no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem un finansējuma, kas paredzēts administratīvi teritoriālās reformas ietvaros, gan arī no Atvērēšanas fonda¹³ un Eiropas Reģionālās attīstības fonda¹⁴ finansējuma līdzekļiem, jeb kopumā 415 milj. EUR apmērā. Valsts reģionālo autoceļu būvdarbi:

- realizētie 2021. – 2024. gadā – 163 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 528 km;
- plānotie 2025. – 2030. gadā – 126 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 244 km;
- plānotie 2030. – 2040. gadā – 391,4 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 987 km.

Ņemot vērā noteikto mērķi, periodā pēc 2030. gada kopumā ir jāuzlabo 962 km 2. prioritātē noteikto valsts reģionālo autoceļu stāvoklis vai tie jāpārbūvē no grants seguma uz asfalta segumu, kam, ja netiek samazināts esošais finansējums, kopā

¹³ Latvijas Atvērēšanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena "Reģionālā politika" 3.1.1.r. reformas "Administratīvi teritoriālā reforma" 3.1.1.1.i. investīcija "Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana"

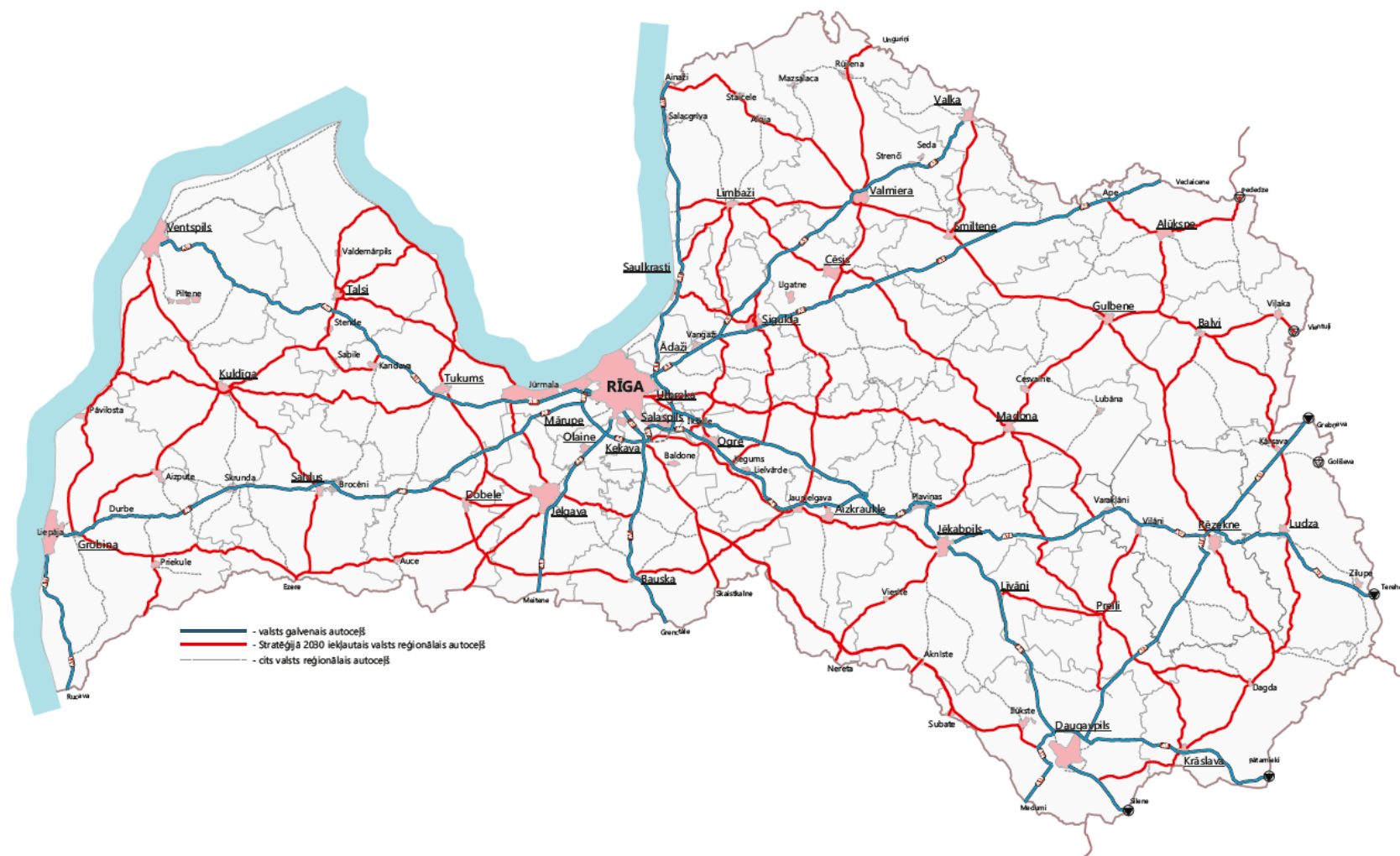
¹⁴ Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) finansētie ierobežotās atlases VAS "Latvijas Valsts ceļi" realizētie projekti (2014 - 2020)

nepieciešams papildus finansējums 325 milj. EUR¹⁵, vienlaikus vēsturisko investīciju ilgtspējas nodrošināšanai nepieciešams veikt lielāku apjomu segumu atjaunošanas darbu, kam katru gadu būtu nepieciešams papildus finansējums 10 milj. EUR gadā.

Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums) 2. prioritātes ietvaros pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo autoceļu posmu saraksts atrodams šī Informatīvā ziņojuma Pielikumā.

¹⁵ Jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu ir izskatāms Ministru kabinetā likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas un izskatīšanas procesā atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām.

4. attēls “Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040. gadam (1.pielikums) 2. prioritātes ietvaros pārbūvējamie un atjaunojamie valsts reģionālie autoceļi”



3.5. VALSTS VIETĒJIE AUTOCEĻI UN TO BŪVNICĪBA LĪDZ ŠIM

2024. gadā 27,3% jeb 932,0 km valsts vietējo autoceļu ar melno segumu bija klasificējami kā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2021. gadā – 31,2 %, 2022. gadā – 29,0%; 2023. gadā – 26,1%).

Vienlaikus 56,6% jeb 5 233,2 km valsts vietējo autoceļu ar grants segumu bija klasificējami kā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī un tiem bija nepieciešama segas pārbūve (2021. gadā – 54,4 %, 2022. gadā – 52,9%; 2023. gadā – 52,9%).

Nepietiekamā finansējuma dēļ valsts vietējo autoceļu būvniecības darbi periodā no 2014. līdz 2024. gadam veikti 2 215 km (201 km gadā) apjomā jeb uz 17,5% no visiem valsts vietējiem autoceļiem. Valsts vietējo autoceļu brauktuviņu segumu atjaunošana un pārbūve netiek veikta nepieciešamajā apjomā. Lai nodrošinātu satiksmi pa brūkošajiem autoceļu posmiem, tiek veikta satiksmei bīstamo bedru aizpildīšana melnajos segumos un autoceļu ar sliktā stāvoklī esošo grants segumu papildu planēšana, t.sk. veicot iesēdumu un posmu ar bīstamām bedrēm labošanu. Šādi remontdarbi ilgtermiņā ir viens no dārgākajiem autoceļu uzturēšanas veidiem.

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

Gads	2014. gads	2015. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads	2019. gads	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads
Valsts vietējo autoceļu segumu būvniecība	73	51	207	164	385	96	314	253	356	154	162

3.6. VALSTS VIETĒJO AUTOCEĻU BŪVNICĪBA LĪDZ 2040. GADAM JEB VIETĒJĀS SASNIEDZAMĪBAS UZLABOŠANA

Neskatoties uz valsts autoceļu būvniecībai nepietiekamo finansējumu, ir būtiski uzlabot sasniedzamību, nodrošinot apdzīvoto vietu, kurās atrodas pagasta pārvalde, savienojumu ar novada administratīvo centru. Kā 3. prioritāte Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam (1.pielikums) noteikta vietējās sasniedzamības uzlabošana. Iepriekš minētajai prioritātei noteikts mērķis – līdz 2040. gadam no katras apdzīvotas vietas, kurā atrodas pagasta pārvalde, uz novada centru nodrošināt iespēju nokļūt pa autoceļu ar labā stāvoklī esošu melno segumu.

Katrai apdzīvotai vietai, kurā atrodas pagasta pārvalde, tika noteikts viens šāds optimāls savienojums. Primāri tika izvērtēts vai tāds netiek jau šobrīd nodrošināts pa augstākas kategorijas – valsts galveno vai reģionālo autoceļu. Ņemot vērā šo autoceļu parametrus un uzturēšanas klasi, tika uzskatīts, ka, lai arī nedaudz garāks, tomēr savienojums pa valsts galveno vai reģionālo autoceļu ir labāks kā valsts vietējā autoceļa savienojums. Gadījumos, kad šāds savienojums netika nodrošināts, tika izvērtēts valsts vietējo autoceļu tīkls, prioritāti nosakot tiem valsts vietējo autoceļu posmiem, kuru uzlabošanai nepieciešami iespējami mazāki finansiālie ieguldījumi. Kā kritēriji šiem savienojumiem tika noteikti:

- satiksmes intensitāte, kas parāda, kurš no valsts autoceļiem jau pašreiz tiek vairāk izmantots;
- valsts autoceļa seguma veids prioritāti dodot valsts autoceļu posmiem ar melno segumu un to tehniskais stāvoklis, kas tieši nosaka nepieciešamos budžeta līdzekļus;
- autotransporta ceļā pavadītais laiks;

- iekļaušanās valsts autoceļu tīkla stratēģiskajā attīstības redzējumā, tostarp saistībā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādātā informatīvā ziņojuma “Par investīciju programmas valsts autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā īstenošanu”, kas apstiprināts Ministru kabinetā 2021. gada 18. marta sēdē (protokols Nr.28, 40.§), pielikumos pievienotajos sarakstos indikatīvi identificēto 878 km valsts reģionālo un vietējo autoceļu (ar rezerves autoceļu posmiem kopā 1 014 km), kuru pārbūve un atjaunošana ir prioritāra administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai;
- atsevišķos gadījumos citi kritēriji (piemēram, LVC nodaļas informācija par autoceļa lietotāju izmantošanas paradumiem, vai esošiem savienojumiem pa pašvaldībai piederošu autoceļu).

Apzinoties, ka vietējo sasniedzamību un vietējā mērogā nozīmīgākos autoceļu maršrutus vislabāk pārzina vietējās pašvaldības un plānošanas reģioni, pašvaldībai vai vairākām pašvaldībām kopā, vai arī plānošanas reģionam ir iespēja 3. prioritātē attiecīgajā pašvaldībā, pašvaldībās vai plānošanas reģionā identificēto maršrutu vai maršrutus aizvietot ar citu līdzvērtīgu un samērīgu maršrutu vai maršrutiem!

Noteikto maršrutu kopgarums veido 2591 km, no kuriem 1362 km ir valsts vietējie autoceļi ar asfalta segumu, 238 km – valsts vietējie autoceļi ar grants segumu un 909 km valsts reģionālie autoceļi ar asfaltbetona segumu, 82 km valsts reģionālie autoceļi ar grants segumu.

Realizētie un plānotie vietējās sasniedzamības maršrutu būvdarbi:

- 2021. – 2024. gadā – 49 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 316 km;
- plānotie 2025. – 2030. gadā – 69 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 274 km;

plānotie 2030. – 2040. gadā – 195 milj. EUR seguma atjaunošanas un pārbūves projektu īstenošanai – 491 km.

Nemot vērā noteikto mērķi, periodā pēc 2030. gada kopumā ir jāveic stāvokļa uzlabošana vai jāveic melnā seguma izbūve vismaz 492 km 3. prioritātē noteikto valsts vietējo un reģionālo autoceļu stāvoklis, kam, ja netiek samazināts esošais finansējums, kopā nepieciešams papildus finansējums 195 milj. EUR¹⁶, vienlaikus vēsturisko investīciju ilgtspējas nodrošināšanai nepieciešams veikt lielāku apjomu segumu atjaunošanas darbu, kam katru gadu būtu nepieciešams papildus finansējums 10 milj. EUR gadā.

Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040. gadam (1.pielikums) 3. prioritātes jeb vietējās sasniedzamības uzlabošanas ietvaros pārbūvējamo un atjaunojamo valsts vietējo un reģionālo autoceļu posmu saraksts atrodams šī Informatīvā ziņojuma Pielikumā.

¹⁶ Jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu ir izskatāms Ministru kabinetā likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas un izskatīšanas procesā atbilstoši valsts budžeta finansialajām iespējām

3.6.1. Ceļu nozīme plānošanas reģionā un tā aizvietošana novada sasniedzamībai

Reģionālās piekļūstamības uzlabošana ir būtiska, lai nodrošinātu efektīvu satiksmes plūsmu starp dažādiem pagastiem un novadiem. Šī piekļūstamība tiek nodrošināta, izmantojot autoceļus, kas savieno novadu centrus ar citiem apdzīvotiem punktiem un pagastiem. Šāda piekļūstamība uzlabo transporta un loģistikas iespējas, kā arī sekmē novadu **ekonomisko attīstību**.

Plānošanas reģioniem ir nozīmīga loma ceļu (ceļu posmu) izvēlē, kas jāiekļauj reģionālās piekļūstamības prioritāšu sarakstā. Šajās izvēlēs tiek ņemti vērā dažādi faktori, tostarp satiksmes plūsma, novada attīstības plāni un vajadzības. Svarīgi, ka pašvaldības ir tiesīgas izvēlēties, kuri autoceļi ir svarīgāki nekā citi, pamatojoties uz vietējām vajadzībām un apdzīvoto vietu sasniedzamības uzlabošanu. Ja plānošanas reģions uzskata, ka citi autoceļi ir svarīgāki par jau iekļautajiem, tas nenozīmē jaunu autoceļu posmu uzbūvi. Tā vietā pašvaldības var izvēlēties aizvietot kādu no saraksta ceļiem ar līdzvērtīgu ceļu, kam ir ekonomiska nozīme reģiona attīstībai. Tādējādi tiek uzlabota esošo ceļu infrastruktūra, nodrošinot labāku savienojamību un piekļuvi novada svarīgākajām vietām. Izvēloties aizvietot Pielikumā esošos ceļus, pašvaldībām jāņem vērā vairāki aspekti, piemēram, ceļu stāvoklis, esošās satiksmes plūsmas un iespējas tehnoloģisko uzlabojumu ieviešanai. Ir nepieciešama rūpīga plānošana, lai izvēlētos pareizos ceļus, kuriem ir lielāka ietekme uz reģiona satiksmes kvalitāti.

Kopumā pašvaldību izvēle, kas attiecas uz ceļiem, kas ir svarīgāki par citiem, uzlabo reģionālās piekļūstamības struktūru un efektivitāti. Tā vietā, lai paplašinātu esošo autoceļu tīklu ar jaunām posmu izbūvēm, fokuss tiek likts uz esošo ceļu kvalitātes uzlabošanu, kas nodrošina nepieciešamo piekļuvi un savienojamību novada ietvaros.

3.6.2. Vispārējā prioritāte valsts autoceļu pieejamības uzturēšanā

Valsts autoceļu pieejamības uzturēšana ir viens no galvenajiem valsts transporta sistēmas elementiem, kas ietekmē gan tautsaimniecības attīstību, gan iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Lai nodrošinātu nepārtrauktu ceļu pieejamību, ir nepieciešams veikt efektīvus un mērķtiecīgus uzturēšanas darbus, kas ļauj saglabāt ceļu kvalitāti ilgtermiņā, nepārsniedzot pieejamos finanšu līdzekļus.

Vispārējā pieejamība nozīmē, ka autoceļi ir funkcionāli izmantojami visa gada garumā un dažādos laika apstākļos. Tas ir būtiski, lai nodrošinātu iedzīvotājiem piekļuvi svarīgiem pakalpojumiem un infrastruktūrai, kā arī atbalstītu reģionālo attīstību. Ņemot vērā plašo autoceļu tīklu un ierobežotos resursus, ļoti svarīgi ir mērķtiecīgi veikt ceļu uzturēšanas pasākumus, kas var pagarināt ceļu kalpošanas laiku un uzlabot to tehnisko stāvokli, neveicot dārgas kapitālās pārbūves.

Ceļu uzturēšanas pasākumu plānošana un īstenošana ir jābalsta uz datiem par katra ceļa tehnisko stāvokli un tā nozīmi transporta sistēmā. Tādējādi tiek prioritizēti tie ceļu posmi, kuru tehniskais stāvoklis ir viskritiskākais, un kuru uzturēšana var radīt lielākos ekonomiskos ieguvumus. Viens no galvenajiem uzdevumiem ir saglabāt ceļus ekspluatācijā bez nepieciešamības veikt kapitālās pārbūves, kas parasti prasa lielus ieguldījumus.

Ceļu seguma kvalitātes uzlabošana ir svarīga, lai nodrošinātu drošību un komfortu autovadītājiem. Viens no efektīvajiem paņēmieniem ir nesaistīto minerālmateriālu

izmantošana ceļu seguma izlīdzināšanai un nestspējas uzlabošanai. Šie materiāli palīdz mazināt ceļa deformācijas un uzlabot virsmas kvalitāti, kas samazina transportlīdzekļu nodilumu un paildzina ceļa kalpošanas laiku.

Ūdens atvades sistēmu uzturēšana ir vēl viens svarīgs aspekts ceļu uzturēšanā. Caurtekas un grāvji, kas novērš ūdens uzkrāšanos uz ceļa seguma, ir būtiski, lai novērstu tā bojājumus, īpaši ziemas un pavasara periodā. Ūdens uzkrāšanās var izraisīt dziļas bedres, kas samazina ceļa kvalitāti un drošību. Tāpēc ir ļoti svarīgi periodiski veikt caurteku tīrīšanu un grāvju uzturēšanu, lai nodrošinātu efektīvu ūdens novadīšanu.

Transportlīdzekļu masas ierobežojumi ir efektīvs pasākums, lai aizsargātu ceļu segumu no pārmērīga noslogojuma un ātras degradācijas. Pavasara šķīdoņa laikā ceļa konstrukcija ir īpaši jutīga pret lielām slodzēm, tāpēc ierobežojumi tiek piemēroti atbilstoši katra ceļa nestspējai un stāvoklim. Masas ierobežojumi tiek piemēroti, lai pasargātu ceļus no priekšlaicīgas nolietojšanās un saglabātu to ekspluatācijas spējas ilgtermiņā.

Visi šie uzturēšanas pasākumi ir balstīti uz regulāru ceļu tehniskā stāvokļa izvērtēšanu un datu analīzi. Tas ļauj pieņemt lēmumus par nepieciešamajiem darbiem un to prioritāti. Līdz ar to tiek nodrošināta efektīva resursu izmantošana un ilgtspējīga ceļu uzturēšana. Tāpat šie pasākumi palīdz saglabāt ceļus pieejamus visiem satiksmes dalībniekiem, tādējādi veicinot arī valsts ekonomisko attīstību, ļaujot uzņēmumiem un iedzīvotājiem bez šķēršļiem piekļūt svarīgām vietām un pakalpojumiem.

Kopumā valsts autoceļu pieejamības uzturēšana ir svarīgs process, kas prasa rūpīgu plānošanu, regulāru ceļu stāvokļa uzraudzību un efektīvu uzturēšanas stratēģiju īstenošanu. Tikai tādējādi iespējams saglabāt ceļu funkcionalitāti, nodrošinot ilgtspējīgu transporta infrastruktūru, kas atbilst sabiedrības un valsts attīstības prasībām.

Nemot vērā nepietiekamo finansējumu visu valsts vietējo un reģionālo autoceļu segumu atjaunošanai un pārbūvei ir nepieciešams nodrošināt un uzlabot autoceļu ar grants segumu pieejamību, Valsts autoceļu attīstības stratēģijā līdz 2040. gadam (1.pielikums) tiek izvirzīta šāda **vispārēja prioritāte – ārpus būvniecības prioritātēm esošo autoceļu pieejamības uzlabošana, veicot ūdens atvades sistēmu sakārtošanu un grants segumu atjaunošanu.**

Nemot vērā noteikto mērķi, periodā pēc 2025. gada, lai virzītos uz 4. prioritātē noteiktā mērķa sasniegšanu nepieciešams papildus finansējums 20 milj. EUR gadā¹⁷.

¹⁷ Jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu ir izskatāms Ministru kabinetā likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas un izskatīšanas procesā atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām.

3.7. INVESTĪCIJU PROGRAMMA VALSTS AUTOCEĻU ATTĪSTĪBAI ADMINISTRATĪVI TERITORIĀLĀS REFORMAS KONTEKSTĀ

Ministru kabineta 2021. gada 18. marta sēdē (protokols Nr.28, 40.§) tika izskatīts Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk – VARAM) izstrādātais informatīvais ziņojums “Par investīciju programmas valsts autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā īstenošanu”. Šis informatīvais ziņojums izstrādāts, lai nodrošinātu Nacionālā attīstības plāna 2021. – 2027. gadam 335. uzdevuma “Vietējās mobilitātes nodrošināšana nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru, sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem” un investīciju projektu 282. pasākuma “Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūve un atjaunošana” izpildi, kā arī lai izpildītu 2019. gada 5. novembrī Ministru kabineta sēdē izskatītā informatīvā ziņojuma “Par investīciju programmu autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā” protokollēmuma 2. punktu, kurš uzdeva VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju sagatavot priekšlikumus prioritārajam pasākumam 2021., 2022. un 2023. gadam “Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā” normatīvo aktu noteiktajā kārtībā un termiņos, paredzot finansējumu jaunā Satiksmes ministrijas programmā (protokols Nr.51, 49.§).

Priekšlikuma izstrādei VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju, LVC un plānošanas reģioniem sagatavoja aktuālo sarakstu ar prioritāri pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo un vietējo autoceļu posmiem administratīvi teritoriālās reformas kontekstā (turpmāk – ATR ceļu saraksts). VARAM izstrādāto un ar Satiksmes ministriju saskaņoto prioritāro pasākumu ar tajā ietverto ATR ceļu sarakstu saskaņā ar Ministru kabineta 2020. gada 26. februāra rīkojumu “Par likumprojekta “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023. gadam” un likumprojekta “Par valsts budžetu 2021.gadam” sagatavošanas grafiku noteiktajā termiņā iesniedza to Finanšu ministrijā un Pārresoru koordinācijas centrā. Saskaņā ar prioritāro pasākumu ATR ceļu sarakstā tika identificēti aptuveni 900 km valsts reģionālo un vietējo autoceļu 300 000 000 EUR apmērā.

Ministru kabineta 2022. gada 8. novembra sēdē (prot. Nr. 56/36. §) izskatītās informatīvais ziņojums “Par Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.r. reformas “Administratīvi teritoriālā reforma” 3.1.1.1.i. investīcijas “Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana” īstenošanu” (turpmāk – ANM ziņojums), kas paredzēja to, ka Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna ietvaros ATR ceļu saraksta būvdarbu realizācijai pieejams finansējums 111,683 milj. EUR. Šī informatīvā ziņojuma ietvaros tika identificēta nepieciešamība veikt autoceļu atjaunošanu vai pārbūvi administratīvi teritoriālās reformas vajadzībām indikatīvi 576 km garumā.

Kopumā ATR ceļu saraksta būvdarbu realizācijai piešķirts šāds finansējums:

- 2021. gada 22. marta Ministru kabineta 2021. gada 22. marta rīkojums Nr. 182 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem””¹⁸ – 55,00 milj. EUR ar PVN, no kuriem faktiski izlietoti 44,44 milj. EUR ar PVN;
- 2021. gada 9. aprīļa Ministru kabineta 2021. gada 9. aprīļa rīkojums Nr. 237 “Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas “Līdzekļi

neparedzētiem gadījumiem”¹⁹ – 36,91 milj. EUR ar PVN, no kuriem faktiski izlietoti 27,52 milj. EUR ar PVN;

- Ministru kabineta 2022. gada 14. decembra sēdes protokola Nr.80, 68.§ 2. punkts²⁰ – 23,79 milj. EUR ar PVN;
- Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.r. reformas “Administratīvi teritoriālā reforma” 3.1.1.1.i. investīcijas “Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana” īstenošanai paredzētais finansējums²¹ – 111,68 milj. EUR ar PVN.
- Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.r. reformas “Administratīvi teritoriālā reforma” 3.1.1.1.i. investīcijas “Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana” īstenošanai papildus pārdalītais finansējums²² – 21,78 milj. EUR ar PVN.

Kopumā gan Atveseļošanas un noturības mehānisma (Atveseļošanās fonda) finansējuma un valsts budžeta finansējuma ietvaros ir pabeigti vai 2025. gadā tiks pabeigti būvdarbi uz 859 km ATR ceļu saraksta objektos.

Savukārt 2026. gadā plānots pabeigt būvdarbus vēl uz 50 km ATR ceļu saraksta objektu, kuru realizācija iespējama pateicoties papildus pārdalītajam finansējumam un līdz 2026. gada 31. decembrim pagarinātajam investīcijas ieviešanas termiņam.

Pavisam kopā par piešķirto finansējumu plānots veikt būvdarbus uz vismaz 909 km ATR ceļu saraksta objektu.

Pilnvērtīgai ATR ceļu saraksta būvdarbu realizācijai pēc 2026. gada nepieciešams papildus finansējums ANM ziņojuma:

1. pielikuma jeb pamata sarakstā norādītajiem objektiem – 7,62km, ~9,21 milj. EUR ar PVN;
2. pielikumā jeb rezerves sarakstā norādītajiem objektiem – 143,21km ~81,11 milj. EUR ar PVN.

Satiksmes ministrija un LVC nodrošinās atlikušo būvdarbu realizāciju atbilstoši VARAM nodrošinātajam finansējumam, atlikušā nepieciešamā finansējuma piešķiršanu skatot ikgadējā budžeta sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām²³.

¹⁹ [https://likumi.lv/ta/id/322356-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-lidzekli-neparedzeti-gadijumiem-](https://likumi.lv/ta/id/322356-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-lidzekli-neparedzeti-gadijumiem)

²⁰ <https://tapportals.mk.gov.lv/meetings/protocols/f9060711-0afe-4140-96f3-d2e12b315648#meeting-protocol-preview-80>

²¹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/f80bff03-1d3b-4884-9fb5-dda500705a67

²² https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c32afdbe-dbf4-44d5-a255-1c8119f30028

²³ MK 27.03.2025. rīkojums Nr.179, kas tika grozīts ar MK 26.06.2025. rīkojumu Nr.377

5. SECINĀJUMI

1. Līdz valsts budžeta programmā 23.00.00 "Valsts autoceļu fonds" novirzāmo finanšu līdzekļu apmēra palielināšanai valsts autoceļu būvniecību iespējams veikt vidēja termiņa budžeta ietvarā atbilstoši pieejamajam valsts budžeta un Eiropas Savienības fondu programmu²⁴ un instrumentu finansējumam.
2. Lai izbūvētu pamatotos TEN-T pamattīkla posmus – nepieciešami 1,9 miljardi EUR (neieskaitot Bauskas apvedceļa būvniecību), lai izbūvētu visus TEN-T pamattīkla posmus ir nepieciešami 6,1 miljardi EUR (neieskaitot Bauskas apvedceļa būvniecību).
3. TEN-T regulas prasību izpildei līdz 2030. gada 31. decembrim nepieciešams nodrošināt TEN-T pamattīkla autoceļu ar satiksmes intensitāti virs 10 000 trl./dnn pārbūvi par autoceļiem ar atdalītām brauktuvmēm.
 - Šāda autoceļu pārbūve vai jaunu autoceļu posmu izbūve veicama 218,41 km apmērā par kopējo summu 1 878,2 milj. EUR .
 - TEN-T regulas prasību izpildei nepieciešams piesaistīt papildus finansējumu vai projektus realizēt, izmantojot publiskās un privātās partnerības projektu finansēšanas modeli.
4. Lai realizētu Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040. gadam (1.pielikums) valsts reģionālo un vietējo autoceļu attīstības 2. prioritāti:
 - Papildu finansējums līdz 2030. gadam nepieciešams **126 milj. EUR**, lai turpinātu būvniecību un pabeigtu svarīgākos posmus.
 - Lai nodrošinātu pilnīgu reģionālo autoceļu tīkla attīstību līdz 2040. gadam, nepieciešams papildu finansējums, kas ir balstīts uz ceļu būvniecības izmaksām, transporta tīkla attīstību un uzturēšanu. Mērķu sasniegšanai nepieciešams papildu finansējums **325 milj. EUR** apmērā, vienlaikus vēsturisko investīciju ilgtspējas nodrošināšanai nepieciešams veikt lielāku apjomu segumu atjaunošanas darbu, kam katru gadu būtu nepieciešams papildus finansējums 10 milj. EUR gadā.
5. Viena no reģionālās un vietējās piekļūstamības prioritātēm ir pagasta centru savienojošie autoceļi ar novada centriem, kas klāti ar melno segumu. Pašvaldības var izvēlēties citu pašvaldības ieskatā nozīmīgāku savienojumu, kam būtu līdzīgā apjomā jānodrošina šī autoceļa kvalitāte ar melno segumu, bet tas nenozīmē papildus autoceļa posmu, bet gan autoceļa posma aizvietošanu.
6. Lai realizētu Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040. gadam (1.pielikums) valsts reģionālo un vietējo autoceļu attīstības 3. prioritātes jeb vietējās sasniedzamības uzlabošanas valsts autoceļu būvniecību:
 - Papildu finansējums līdz 2030. gadam nepieciešams 53 milj. EUR, lai uzsāktu un pabeigtu svarīgākos ceļu uzlabošanas darbus, kas uzlabos vietējo piekļuvi pilsētām.

²⁴ Ar Eiropas Savienības fondu programmu finansējumu saprotams jebkurš valsts autoceļu būvniecībai pieejamais Eiropas Savienības fondu programmu finansējums, tostarp Kohēzijas fonds un Eiropas Reģionālās Attīstības fonda finansējums.

- Lai pilnībā realizētu 3. prioritātes projektu līdz 2040. gadam, papildus nepieciešams vēl aptuveni 195 milj. EUR, kas nodrošinātu noteikto mērķi - periodā pēc 2030. gada kopumā uzlabot 492 km autoceļu stāvokli, vienlaikus vēsturisko investīciju ilgtspējas nodrošināšanai nepieciešams veikt lielāku apjomu segumu atjaunošanas darbu, kam katru gadu būtu nepieciešams papildus finansējums 10 milj. EUR gadā.
7. Valsts autoceļu attīstības stratēģijas līdz 2040. gadam (1.pielikums) reģionālo un vietējo autoceļu vietējās sasniedzamības nodrošināšanai galvenais uzdevums ir saglabāt ceļus ekspluatācijā bez nepieciešamības veikt kapitālās pārbūves, veicot uzturēšanas darbus atbilstoši nepieciešamībai, koncentrējoties uz viskritiskākajiem posmiem, lai nodrošinātu minimālu, bet nepārtrauktu braucamību visa gada garumā.
 8. Pilnvērtīgai administratīvi teritorijālās reformas ietvaros veicamās autoceļu investīcijas realizācijai nepieciešams papildus finansējums 92,44 milj. EUR²⁵ apmērā papildus Valsts budžeta programmai 23.00.00 "Valsts autoceļu fonds".

6. TURPMĀKĀ RĪCĪBA

1. Katru gadu, pirms kārtējā valsts budžeta projekta, sagatavot aktuālo valsts autoceļu sakārtošanas programmu atbilstoši informatīvā ziņojuma "Par valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam" pielikumiem.
2. Veikt visu TEN-T esošo valsts galveno autoceļu pārbūves:
 - līdz 2030.gadam pamatojuma izstrādi;
 - līdz 2040. gadam pamatojuma izstrādi.
3. Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums) reģionālo un vietējo autoceļu 1. prioritāti jeb valsts reģionālo autoceļu pārbūvi un atjaunošanu realizēt atbilstoši šī informatīvā ziņojuma 2.pielikumā noteiktajiem posmiem, pēc iespējas rodot nepieciešamo papildus finansējumu šīs prioritātes realizācijai līdz 2040. gadam.²⁶
4. Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums) reģionālo un vietējo autoceļu 2. prioritātes jeb vietējās sasniedzamības valsts autoceļu pārbūvi un atjaunošanu realizēt atbilstoši šī informatīvā ziņojuma 3.pielikumā noteiktajiem posmiem, pēc iespējas rodot nepieciešamo papildu finansējumu šīs prioritātes realizācijai līdz 2040. gadam.²⁷

²⁵ 2024. gada cenās

²⁶ ¹⁴ Jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu ir izskatāms Ministru kabinetā likumprojekta par valsts budžetu kārtējam gadam un likumprojekta par vidēja termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas un izskatīšanas procesā atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām.

5. Pašvaldība var lemt par prioritātes maiņu pagasta centru savienojošā autoceļa ar novada centru aizvietošanā ar citu nozīmīgāku savienojumu novada attīstībai.
6. Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040. gadam (1.pielikums) valsts reģionālo un vietējo autoceļu vietējās sasniedzamības nodrošināšanai veikt uzturēšanas darbus atbilstoši nepieciešamībai, koncentrējoties uz viskritiskākajiem posmiem, lai nodrošinātu minimālu, bet nepārtrauktu braucamību visa gada garumā.

Satiksmes ministrs

A. Švinka