**Informatīvais ziņojums**

**“Par** **darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.prioritārā virziena ietvaros atbrīvotā Eiropas Savienības fondu finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu”**

**Saturs**

1. Pamatojums informatīvā ziņojuma virzībai 3

2. Situācijas raksturojums 3

3. Identificēto projektu salīdzinājums un ES fondu finansējuma izmantošanas priekšlikums 5

4. Projektu īstenošanas ietekme uz DP noteikto 4.5.1.SAM uzraudzības rādītāju sasniegšanu 6

5. Nepieciešamie plānošanas dokumentu un normatīvo aktu grozījumi 7

Pielikumi 10

1. Projekts “Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta” 11

2. Liepājas pilsētas tramvaja infrastruktūras attīstība 14

3. Lielais projekts “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde” 17

4. Projektu koncepciju vērtēšanas kritēriji 24

5. Projektu koncepciju vērtēšanas matrica 25

6. Satiksmes ministrijas priekšlikumi grozījumiem DP 4.prioritārajā virzienā “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” 28

# Pamatojums informatīvā ziņojuma virzībai

Informatīvais ziņojums par darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” (turpmāk – DP) grozījumiem ir sagatavots:

* ņemot vērā Centrālās finanšu un līgumu aģentūras (turpmāk – CFLA) 2019.gada 2.maijā pieņemto lēmumu vienpusēji izbeigt līgumu ar Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” par Eiropas Savienības (turpmāk – ES) lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” īstenošanu;
* ievērojot Finanšu ministrijas (turpmāk – FM) 2019.gada 20.maija vēstulē Nr.5.1-24/21/2300 sniegto aicinājumu Satiksmes ministrijai (turpmāk – SM) pēc iespējas ātrāk uzsākt gatavot un attiecīgi sniegt priekšlikumus DP grozījumiem;
* ievērojot FM 2019.gada 14.jūnija vēstulē Nr.5.1-24/21/2775 sniegto aicinājumu SM informēt Ministru kabinetu (turpmāk – MK) par DP 4.5.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” (turpmāk – SAM4.5.1.) 4.5.1.1.pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” (turpmāk – 4.5.1.1.pasākums) ietvaros lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” līguma pārtraukšanas rezultātā atbrīvojamā Kohēzijas fonda (turpmāk – KF) finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu.
* ievērojot MK 2019.gada 23.jūlija sēdes rīkojuma Nr.385 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām jauno elektrovilcienu projekta īstenošanai” 4.punktu (TA-1342), kurš nosaka SM sagatavot un līdz 2019.gada 29.augustam noteiktā kārtībā iesniegt MK ziņojumu par DP 4.prioritārā virziena ietvaros neizmantotā ES fondu finansējuma izmantošanas alternatīvām un izvēlēto risinājumu;
* ievērojot MK 2019.gada 13.septembra sēdes protokola Nr.41 1.§ 3.1.apakšpunktu (TA-1641), kurš nosaka novirzīt ES struktūrfondu un KF (turpmāk – ES fondi) finansējumu 113 609 656 EUR apmērā (t.sk., SM novirzot 4.5.1.1.pasākuma KF finansējumu 70 000 000 EUR) Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegādes projekta īstenošanai, tādejādi mazinot ietekmi uz valsts budžetu.

# Situācijas raksturojums

2019.gada 2.maijā CFLA kā ES fondu sadarbības iestāde, kas nodrošina 4.5.1.1.pasākuma ietvaros īstenojamā lielā projekta “Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstība” uzraudzību un kontroli, pieņēma lēmumu vienpusēji izbeigt līgumu ar Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” par ES fondu līdzfinansētā lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” īstenošanu.

Līguma par Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstības projekta īstenošanu izbeigšanas rezultātā tika atbrīvots KF finansējums 70 milj.EUR apmērā. Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstības projekta neīstenošanas rezultātā netiks sasniegti DP noteiktie 4.5.1.SAM uzraudzības rādītāji – *videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri* un *jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums.* Tādejādi ir nepieciešams veikt grozījumus DP, paredzot jauna projekta un darbību īstenošanu.

4.5.1.SAM ietvaros tiek īstenoti divi pasākumi:

1. 4.5.1.1.pasākums “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)”;
2. 4.5.1.2.pasākums “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)” (turpmāk – 4.5.1.2.pasākums).

DP 4.5.1.SAM (abiem pasākumiem) ir noteikti šādi līdz 2023.gada beigām sasniedzamie uzraudzības rādītāji (1.tabula):

1.tabula **DP 4.5.1.SAM noteiktie uzraudzības rādītāji**

| **Rādītājs** | **Attiecināms uz**[[1]](#footnote-1) | **Mērvienība** | **Sasniedzamā vērtība 2023.gadā** |
| --- | --- | --- | --- |
| Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri | 4.5.1.1.pasākumu | Pasažieri (milj./gadā) | 88,42 |
| Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums | 4.5.1.1.pasākumu | km | 8 |
| Jaunu videi draudzīgu sabiedriskā transporta transportlīdzekļu skaits | 4.5.1.2.pasākumu | Transportlīdzekļi | 50[[2]](#footnote-2) |

4.5.1.1.pasākuma ietvaros īstenojamo Rīgas, Liepājas un Daugavpils tramvaju infrastruktūras attīstības projektu uzraudzības rādītāju izpilde lielākoties tika balstīta uz lielā projekta „Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” sasniedzamajiem rādītājiem. Izveidojot jaunu tramvaju maršrutu Skanstes rajonā Rīgā, tika plānots izbūvēt 3,65 km jaunu tramvaju sliežu ceļu un pārbūvēt esošo tramvaju sliežu ceļu 3 km garumā, kas kopumā ir 83% no DP plānotā iznākuma rādītāja (8 km). Saskaņā ar 4.5.1.1.pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma datiem[[3]](#footnote-3), īstenojot Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstības projektu, tika prognozēts, ka jaunā maršruta izveide Skanstes apkaimē 2023.gadā palielinās videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaitu Rīgā par ~1,2 milj. pasažieriem gadā.

Savukārt, Daugavpils un Liepājas pašreiz īstenojamajos projektos kopumā tiek plānots izbūvēt jaunus un pārbūvēt esošos tramvaju sliežu ceļus 4,92 km garumā, kas kopumā ir 62% no DP plānotā iznākuma rādītāja.

Ņemot vērā minēto, un, lai nodrošinātu sekmīgu DP noteikto 4.5.1.SAM mērķu un rādītāju sasniegšanu, SM 2019.gada maijā veica esošo un potenciālo atbalsta saņēmēju apzināšanu, lai identificētu atbalstāmos projektus, kurus varētu īstenot atlikušajā plānošanas perioda termiņā, ievērojot DP 4.prioritārā virzienā “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” iekļauto pamatojumu atbalsta saņemšanai, kā arī nodemonstrējot infrastruktūras attīstības nepieciešamību un potenciālo projektu gatavību.

Apzinot nepieciešamās sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības vajadzības, SM primāri vērtēja sliežu transporta infrastruktūras tālākas attīstības iespējas esošā 4.5.1.SAM 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, kā arī izskatīja 4.5.1.2.pasākuma potenciālo papildu aktivitāšu (jaunu videi draudzīgu autobusu iegāde) īstenošanas ietekmi.

Ņemot vērā, ka pilsētas mērogā sliežu sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajām automašīnām un autobusiem, ir būtiski attīstīt iedzīvotājiem ērtu un videi draudzīgu transporta sistēmu. Turklāt sliežu sabiedriskā transporta kustību neietekmē laika apstākļi un sastrēgumi, līdz ar to sliežu sabiedriskais transports ir pievilcīgāka alternatīva autotransportam. Tādejādi, lai, atbilstoši DP mērķiem, mazinātu gaisa piesārņojumu un attīstītu efektīvāku videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru, SM izstrādāja priekšlikumu, paredzot atbalstu dzelzceļa sabiedriskā transporta (elektrovilcienu) infrastruktūras attīstībai (nevis novirzīt atbrīvoto KF finansējumu jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei), tādejādi veicinot iedzīvotāju pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu un integrētu sabiedrisko transportu un attīstot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas “mugurkaulu”.

# Identificēto projektu salīdzinājums un ES fondu finansējuma izmantošanas priekšlikums

SM tika iesniegtas tramvaju infrastruktūras attīstības vajadzības kopumā par vairāk nekā 66 milj.EUR, kā arī akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens” (turpmāk – PV) iesniedza plānoto lielo projektu, paredzot 32 jaunu pasažieru elektrovilcienu iegādi.

Papildu investīciju vajadzībām, ievērojot līdzšinējo vienlīdzīguma pieeju KF finansējuma sadalē 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, SM tika iesniegtas arī sliežu sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības projektu koncepcijas, paredzot samazinātus uzraudzības rādītāju apjomus un nepieciešamo KF līdzfinansējuma apjomu (apkopojums 2.tabulā un 1. – 3.pielikumos).

2.tabula **Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības investīciju vajadzības un projektu koncepcijas**

| **Rādītājs** | **Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta** | | **Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstība** | | **Elektrovilcienu iegāde** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Investīciju vajadzības** | **Projektu koncepcijas** | **Investīciju vajadzības** | **Projektu koncepcijas** | **Investīciju vajadzības** | **Projektu koncepcijas** |
| Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri 2023.g., *milj./gadā* | +1% | 0,28 | +3% | 0,07 | 23,36 | 2,7 |
| Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums, *km* | 6,49 | 3,69 | 2,23 | 0,4 | - | - |
| Ritošā sastāva iegāde (tramvaju vai elektrovilcienu vagoni) | 12 | - | 8 | 5 | 32 | 23 |
| Nepieciešamās investīcijas, EUR | **40 185 000** | **11 764 706** | **26 432 400** | **11 764 706** | **241 888 753** | **161 209 300** |

Lai noteiktu identificēto projektu ietekmi uz DP noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanu, tika veikts iesniegto sliežu sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības projektu koncepciju salīdzinājums, piemērojot vērtēšanas kritērijus (4.pielikums).

Vērtējot iesniegtās projektu koncepcijas, prioritāri tika vērtēta projektu īstenošanas ietekme uz DP mērķu un noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanas iespēju novērtējumu, kā arī projektu gatavības pakāpe.

Projektu koncepciju analīzes rezultāti (5.pielikums) liecināja, ka no identificētajiem potenciālajiem projektiem vislielākā ietekme uz DP noteiktā rezultāta rādītāja –– *videi draudzīgajā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaita palielinājums* – sasniegšanu ir elektrovilcienu iegādes projektam, savukārt, īstenojot Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības papildu projektus, var izpildīt DP noteikto iznākuma rādītāju – *jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaju līniju kopējo garums*. Tādejādi, lai nodrošinātu DP noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanu, kā arī, ievērojot līdzšinējo vienlīdzīguma pieeju KF finansējuma sadalē 4.5.1.1.pasākuma ietvaros, atbrīvotā KF finansējuma sadalījuma SM sākotnējais priekšlikums bija novirzīt 50 milj.EUR pasažieru elektrovilcienu iegādei un attiecīgi 20 milj.EUR Liepājas un Daugavpils tramvaju infrastruktūras attīstības projektiem. Vienlaikus, lai neradītu papildu valsts budžeta izdevumus, piešķirot valsts budžeta dotāciju Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības papildu projektiem, SM sākotnējais priekšlikums paredzēja, ka tiks veikti grozījumi Ministru kabineta 2016.gada 3.maija noteikumos Nr.281 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.5.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” 4.5.1.1. pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” īstenošanas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr.281), kuri paredzētu, ka papildu atlases ietvaros projektu īstenošanai varēs piesaistīt tikai KF un privāto (uzņēmumu) finansējumu.

Savukārt, lai nodrošinātu efektīvāku publisko resursu pārvaldību, atbilstoši MK 2019.gada 13.septembra sēdes protokola Nr.41 1.§ 3.punktā (TA-1641)[[4]](#footnote-4) noteiktajam, ES fondu snieguma rezerves finansējums un ES fondu finansējuma atlikumi ir novirzāmi stratēģiski nozīmīgiem augstas gatavības projektiem atbrīvojot valsts budžeta fiskālo telpu, tādejādi elektrovilcienu iegādes projekta īstenošanai tiek novirzīts ES fondu finansējums 113 609 656 EUR apmērā, t.sk., 4.5.1.1.pasākuma īstenošanas ietvaros atbrīvotais KF finansējums 70 000 000 EUR apmērā (skatīt apkopojumu 3.tabulā).

3.tabula **ES fondu finansējuma sadalījums elektrovilcienu iegādes projektam, EUR**

| **Gads** | **Kopā** | ***t.sk. valsts budžeta finansējums*** | ***t.sk. ES fondu finansējums*** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2019*\** | 25 454 100 | *7 515 733* | *17 938 367* |
| 2020 | - | *-* | *-* |
| 2021 | 5 902 400 | *1 742 779* | *4 159 621* |
| 2022 | 120 999 200 | *35 726 964* | *85 272 236* |
| 2023 | 8 853 600 | *2 614 168* | *6 239 432* |
| **Kopā:** | **161 209 300** | ***47 599 644*** | ***113 609 656*** |

# Projektu īstenošanas ietekme uz DP noteikto 4.5.1.SAM uzraudzības rādītāju sasniegšanu

Ievērojot 2019.gada 13.septembra Ministru kabineta sēdes protokola Nr.41 1.§ 3.1.apakšpunktu (TA-1641), novirzot ES fondu finansējumu 113 609 656 EUR apmērā, t.sk. 4.5.1.1.pasākuma īstenošanas atbrīvoto KF finansējumu 70 000 000 EUR apmērā, elektrovilcienu iegādes projektam DP noteiktās 4.5.1. SAM vērtības 2023.gadā (88,42 milj./pasažieri) samazinājums par plānoto[[5]](#footnote-5) pārvadāto pasažieru skaitu, izveidojot jaunu tramvaja maršrutu Skanstes rajonā (samazinājums par 1,2 milj. pasažieriem/gadā), tiks kompensēts ar prognozētajiem pārvadātajiem pasažieriem videi draudzīgā sabiedriskajā transportā (ar elektrovilcieniem) Rīgas teritorijā (palielinājums par 2,7 milj. pasažieriem 2023.gadā atbilstoši PV datiem). Savukārt, neparedzot papildu finansējumu Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstībai, netiek izpildīts DP noteiktais sasniedzamais iznākuma rādītājs – *jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaju līniju kopējais garums* (4.tabula).

4.tabula **Projektu īstenošanas ietekme uz DP uzraudzības rādītāju sasniegšanu**

| **Rādītājs/Projekts** | **Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri (milj./gadā)** | **Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums, km** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***DP noteiktā rādītāja vērtība, 2023.g.*** | ***88,42*** | ***8*** | | |
| Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība | -1,2 | -6,65 | | |
| Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā (esošais projekts + papildu projekts) | Ietekme netiek vērtēta | Esošais projekts | Papildu projekts | Kopā |
| 4,32 | +3,69 | 8,01 |
| Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstība (esošais projekts + papildu projekts) | Ietekme netiek vērtēta | Esošais projekts | Papildu projekts | Kopā |
| 0,6 | + 0,4 | 1 |
| Elektrovilcienu iegāde | +2,7 | n/a | | |
| ***Projektu ietekme uz DP rādītāja vērtību, 2023.g.*** | ***89,92*** | ***4,92*** | | |

Līdz ar to, lai nodrošinātu DP noteikto 4.5.1.SAM mērķu un sasniedzamo uzraudzības rādītāju sasniegšanu, SM vērtēs papildu ES fondu finansējuma rašanas iespējas Daugavpils un Liepājas tramvaju infrastruktūras attīstības projektiem, vērtējot SM pārziņā esošo specifisko atbalsta mērķu ietvaros īstenojamo projektu ieviešanas gaitu, riskus un iespējas.

# 5. Nepieciešamie plānošanas dokumentu un normatīvo aktu grozījumi

Atbilstoši plānotajiem DP grozījumiem atbrīvotā KF finansējuma 70 milj.EUR apmērā novirzīšanai elektrovilcienu iegādes projektam, tiek paredzēts grozīt DP 4.prioritārā virziena “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” noteiktā rezultāta rādītāja (*videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri*) sākotnējo (2012.gads) un plānoto vērtību (2023.gadā), kā arī DP plānoto 4.5.1.SAM iznākuma rādītāja (*jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaju līniju kopējais garums*) vērtību 2023.gadā (5.tabula).

5.tabula **Nepieciešamie grozījumi darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”**

| **DP Tabulas Nr.** | **Rādītājs** | **DP noteiktā sākotnējā vērtība, 2012.g.** | **Plānotā vērtība (2012. gadā) – pēc DP grozījumiem** | **DP noteiktā rādītāja vērtība, 2023.g.** | **Plānotā vērtība (2023. gadā) – pēc DP grozījumiem** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2.4.10. (3) | Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri (milj./gadā) | 86,81 | 89,71[[6]](#footnote-6) | 88,42 | 89,92 |
| 2.4.11. (5) | Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja un metro līniju kopējais garums (km) | n/a | n/a | 8 | 4,92 |

Atbilstoši DP grozījumiem attiecīgi tiks precizētas saistītās DP sadaļas, sniedzot pamatojumu ierosinātajiem grozījumiem un iekļaujot darbības un attiecināmas izmaksas, kas saistītas ar jaunu elektrovilcienu iegādi (6.pielikums).

Ņemot vērā ES lielā projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” pārtraukšanu, nepieciešams veikt arī grozījumus MK noteikumos Nr.281.

Attiecībā uz jaunu elektrovilcienu iegādes projekta īstenošanu būs jāizstrādā un jāapstiprina jauni MK noteikumi. MK noteikumos kā tiešās attiecināmās izmaksas tiks paredzētas elektrovilcienu ritošā sastāva iegādes izmaksas.

Indikatīvais DP grozījumu ieviešanas laika grafiks ir atspoguļots 6.tabulā.

6.tabula **Indikatīvais DP grozījumu ieviešanas laika grafiks**

| **Plānotās darbības** | **2019** | | **2020** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III** | **IV** | **Jan** | **Feb** | **Mar** | **Apr** | **Mai** | **Jun** | **Jūl** | **Aug** | **Sep** | **Okt** | **Nov** | **Dec** |
| DP grozījumu sagatavošana, iesniegšana FM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| DP grozījumu saskaņošana ES fondu Uzraudzības komitejā (turpmāk – UK) un iesniegšana MK |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| DP grozījumu iesniegšana Eiropas Komisijā (turpmāk – EK) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Pozitīva EK lēmuma saņemšana[[7]](#footnote-7) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Projekta iesnieguma (elektrovilcienu iegādei) vērtēšanas kritēriju izstrāde un apstiprināšana UK un projekta iesnieguma atlases dokumentu sagatavošana |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Grozījumi MK noteikumos Nr.281 (ņemot vērā lielā projekta pārtraukšanu) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jaunu MK noteikumu sagatavošana un apstiprināšana (elektrovilcienu iegāde) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Indikatīvais elektrovilcienu iegādes projekta ieviešanas laika grafiks ir atspoguļots 7.tabulā.

7.tabula **Indikatīvais elektrovilcienu iegādes projekta ieviešanas laika grafiks**

| **Plānotās darbības** | **2019** | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** |
| JASPERS ekspertu piesaiste (t.sk. Action Completion Note), projekta iesnieguma (PI) sagatavošana un iesniegšana CFLA |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JASPERS neatkarīgā ekspertīze (Independent Quality Review Report) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Projekta iesnieguma apstiprināšana EK |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elektrovilcienu piegāde un nodošana ekspluatācijā |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza: valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa

V.Preimanis 67028223

[vilnis.preimanis@sam.gov.lv](mailto:vilnis.preimanis@sam.gov.lv)

# Pielikumi

1. Projekts “Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta”.
2. Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstības projekts.
3. Projekts “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde”.
4. Projektu koncepciju vērtēšanas kritēriji.
5. Projektu koncepciju vērtēšanas matrica.
6. SM priekšlikumi grozījumiem DP 4.prioritārajā virzienā “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs.

1.pielikums

## Projekts “Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta”

Projekta mērķis ir veicināt videi draudzīga un ilgtspējīga sabiedriskā transporta izmantošanu Daugavpils pilsētā.

Projekta ietvaros ir plānots savienot Daugavpils pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, iekļaujot jaunus tramvaju maršrutus, tā sekmējot efektīvu pilsētas transporta infrastruktūras attīstību un piesārņojuma mazināšanu.

Lai sekmētu videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu Daugavpils pilsētas sabiedriskajā transportā, projekta ietvaros ir plānotas šādas aktivitātes:

1. Tramvaju līnijas pārbūves darbi posmā Parādes iela – Cietoksnis;
2. Tramvaju līnijas izbūve Vaiņodes ielas posmā, savienojot pilsētas apkaimes “Ķīmija” – “Vecstropi”.

**Aktivitāte “Tramvaju līnijas pārbūves darbi posmā Parādes iela – Cietoksnis”**

*Aktivitātes mērķis un pamatojums*

Aktivitātes ietvaros tiks veikta sliežu ceļa pārbūve 1,54 km garumā, uzlabojot tramvaju transporta infrastruktūras pieejamību pilsētas vēsturiskajā centrā, kā arī nodrošinot pasažieru plūsmas pieaugumu Daugavpils cietokšņa virzienā, kas ir viens no apmeklētākajiem tūrisma objektiem pilsētā un reģionā kopumā.

Esošais sliežu ceļš ir sliktā tehniskā stāvoklī, tā uzlabošanai nepieciešams veikt sliežu ceļu un kontakttīklu pārbūvi, tā mazinot vibrāciju līmeni tramvaju kustības laikā. Šobrīd tramvaja kustība projektā iekļautajā posmā notiek pa braucamo daļu kopā ar autotransportu. Šāda situācija rada būtiskus satiksmes drošības apdraudējumus, jo tramvajs kursē pa vienu sliežu ceļu abos virzienos, radot satiksmes drošībai bīstamas situācijas.

*Aktivitātes gatavība un laika grafiks*

Aktivitātei ir augsta gatavības pakāpe – ir akceptēts būvprojekts un sagatavota būvdarbu iepirkuma dokumentācija. Būvprojektā ir paredzēts veikt sliežu ceļa pārbūvi, nomainot esošo sliežu ceļu segas konstrukciju, atjaunot ar tramvaja sliežu ceļa pārbūvi saistītās ielu braucamās daļas, ietves, kā arī zaļās teritorijas.

Būvniecības ieceres veikšanas vieta ir paredzēta Daugavpils pilsētas pašvaldībai esošajos zemesgabalos, ielu sarkano līniju robežās, darbības īstenošanai nav nepieciešama zemes iegāde. Nav nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.

Aktivitātes ieviešanai indikatīvais nepieciešamais laiks līdz būvdarbu nodošanai ekspluatācijā ir aptuveni 33 mēneši, tādejādi nodrošinot projekta īstenošanu atlikušajā plānošanas perioda termiņā – līdz 2023.gada 31.decembrim (skatīt 1.tabulu).

1.tabula **Indikatīvais projekta “Tramvaja līnijas pārbūves darbi posmā parādes iela – Cietoksnis” ieviešanas laika grafiks**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Plānotās darbības** | **2019** | | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | | **2023** | |
| **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** |
| Būvdarbu iepirkums |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvniecība |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Aktivitātes kopējās indikatīvās izmaksas: 4,5 milj.EUR.

**Aktivitāte “Tramvaju līnijas izbūve Vaiņodes ielas posmā, savienojot pilsētas apkaimes “Ķīmija” – “Vecstropi””**

*Aktivitātes mērķis un pamatojums*

Aktivitātes ietvaros tiks izbūvēts jauns sliežu ceļš 2,15 km garumā, savienojot pilsētas mikrorajonus “Ķīmija”, “Stropi” un “Vecstropi”, kā arī integrējot kopējā pilsētas tramvaju maršrutā jaunu tramvaju posmu, tā nodrošinot komfortablu un ērtu pasažieru pārvietošanos starp vairākiem pilsētas mikrorajoniem. Stropu mikrorajonā atrodas nozīmīgi pilsētvides, tūrisma un aktīvās atpūtas objekti, piemēram, Lielais Stropu ezers ar Zilā karoga pludmali un promenādi, Stropu mežaparks ar slēpošanas un velo trasi, piedzīvojumu parks, estrāde. Kā arī, minētajā mikrorajonā ir izvietota Daugavpils reģionālā slimnīca, kas šobrīd iedzīvotajiem nav pieejama, izmantojot tramvaju infrastruktūru vienā no lielākajiem mikrorajoniem – “Ķīmija”. Līdz ar to, savienojot 1. un 3. maršruta galapunktus, tiks palielināta pasažieru plūsma videi draudzīgā sabiedriskā transportā, jo šobrīd lielāka daļa no minētajiem objektiem ir pieejama, izmantojot tikai privāto autotransportu.

*Aktivitātes gatavība un laika grafiks*

Aktivitātei ir nepieciešams izstrādāt būvprojektu. Aktivitātes ieviešanai nepieciešamais indikatīvais laiks līdz būvdarbu nodošanai ekspluatācijā ir aptuveni 48 mēneši, tādejādi nodrošinot projekta īstenošanu atlikušajā plānošanas perioda termiņā – līdz 2023.gada 31.decembrim.

Būvniecības ieceres veikšanas vieta ir paredzēta Daugavpils pilsētas pašvaldībai esošajos zemesgabalos, ielu sarkano līniju robežās, darbības īstenošanai nav nepieciešama zemes iegāde. Darbības veikšanai ir nepieciešams sagatavot sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu, tai skaitā provizorisko trokšņu izvērtējumu.

2.tabula **Indikatīvais aktivitātes “Tramvaja līnijas izbūve Vaiņodes ielas posmā, savienojot pilsētas apkaimes “Ķīmija” – “Vecstropi” ieviešanas laika grafiks**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Plānotās darbības** | **2019** | | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | | **2023** | |
| **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** |
| Būvprojektēšanas iepirkums |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvprojektēšana |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvniecības iepirkums |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvdarbi |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Aktivitātes kopējās indikatīvās izmaksas: aptuveni 7,3 milj.EUR.

**Nepieciešamais finansējums**

Daugavpils tramvaja infrastruktūras attīstības projekta papildu aktivitāšu īstenošanai nepieciešamais finansējums ir 11,8 milj.EUR, t.sk. KF finansējums ir 10 milj.EUR (3.tabula).

3.tabula **Nepieciešamā finansējuma apjoms (sadalījumā pa finansēšanas avotiem), EUR**

| **Finansējuma avots** | **Tramvaja sliežu pārbūve** | **Tramvaja sliežu izbūve** | **Kopā** | **%** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Kohēzijas fonds | 3 825 000 | 6 175 000 | 10 000 000 | 85% |
| Privātais (uzņēmuma) finansējums | 675 000 | 1 089 706 | 1 764 706 | 15% |
|  | **4 500 000** | **7 264 706** | **11 764 706** | **100%** |

**Projekta aktivitāšu ietekme uz DP uzraudzības rādītāju sasniegšanu**

Projekta aktivitāšu īstenošanas rezultātā tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve un izbūve 3,69 km garumā. Tiek prognozēts, ka, īstenojot papildu aktivitātes, pārvadāto pasažieru skaits palielināsies par aptuveni 280 000 pasažieriem/gadā.

Projekta aktivitāšu īstenošanai būs arī pozitīva ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu pilsētā.

2.pielikums

## Liepājas pilsētas tramvaja infrastruktūras attīstība

Lai veicinātu pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu tramvajos, samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un enerģijas patēriņu, un, atbilstoši DP noteiktajiem mērķiem un sasniedzamajiem uzraudzības rādītājiem, turpmākās tramvaju infrastruktūras attīstības ietvaros SIA “Liepājas tramvajs” un Liepājas pilsētas pašvaldība plāno šādas aktivitātes:

1. Sliežu ceļu un piegulošās teritorijas pārbūve Lielās ielas posmā no Graudu ielas līdz Peldu ielai;
2. Jaunu tramvaju vagonu iegāde.

**Aktivitāte “Sliežu ceļu un piegulošās teritorijas pārbūve Lielās ielas posmā no Graudu ielas līdz Peldu ielai”**

*Aktivitātes mērķis un pamatojums*

Aktivitātes mērķis ir veicināt videi draudzīga sabiedriskā transporta veida izmantošanu un pasažieru skaita pieaugumu videi draudzīgā sabiedriskā transportā Liepājā. Plānotais investīciju projekts ir vērsts uz sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitātes, pieejamības un sasniedzamības uzlabošanu.

Jaunais Lielās ielas posms no Liepājas Universitātes līdz Peldu ielai, ir secīgs turpinājums 2007.–2013.gada, 2014.–2020.gada plānošanas periodā iesāktajiem tramvaja sliežu ceļa rekonstrukcijas darbiem, lai nodrošinātu kvalitatīvus, ērtus un drošus pasažieru pārvadājumus Liepājas pilsētā.

Lielā iela ir pilsētas centra galvenā iela, pa kuru tramvajs turpina kustību, nobraucot no tilta. Gājēju ietvju un brauktuves joslu platumi ir mainīgi. Esošais Lielās ielas, posmā no Liepājas Universitātes līdz Peldu ielai, tramvaja sliežu ceļu stāvoklis ir sliktā stāvoklī, kas būtiski ierobežo kustības ātrumu un kustības drošību, kā arī braukšanas komfortu pasažieriem. Esošais tramvaju sliežu ceļš visā posmā atrodas brauktuves labajā pusē un pārsvarā tas ir vienā līmenī ar autotransporta brauktuvi, starpsliežu ceļa platums ~2,6 m, taču tas ir mainīgs, jo sliežu ceļi savstarpēji ir nobīdījušies pamatņu vibrāciju un nevienmērīgas sēšanās dēļ. Pārbūves posms ir samērā noslogots, jo apkalpo blīvas apbūves teritorijas un piesaistes objektus. Sliežu ceļš projekta posmā krustojas ar piecām ielām, no kurām visas ir ar samērā augstu satiksmes intensitāti.

Rekonstruējot tramvaja līniju 0,4 km garumā, tiks uzlabots sliežu ceļa tehniskais stāvoklis un nomainīti kontakttīkli, ļaujot samazināt infrastruktūras uzturēšanas izdevumus. Tramvaja kustība kļūs līdzenāka, drošāka un ātrāka. Veicot tramvaja sliežu ceļa pārbūvi Lielās ielas posmā no Liepājas Universitātes līdz Peldu ielai, plānots atrisināt satiksmes drošību Lielās ielas piegulošajās teritorijās, nodrošinot, ka gājēju un velosipēdistu kustība būs organizēta tā, lai samazinātu vai izslēgtu negadījumus, kuros iesaistīts tramvajs un citi transporta līdzekļi. Tramvaju sliežu ceļa pārbūve sniegs būtiskus uzlabojumus tramvaju pārvadājumu sistēmas darbībā, nodrošinot tramvaju kustības regularitāti, samazinot tehnisko avāriju risku, kā arī sniegs iespēju palielināt kustības ātrumu un tramvaju līniju noslodzi, tādejādi veicinot iedzīvotāju mobilitāti, palielinot pārvadāto pasažieru kopējo skaitu.

*Aktivitātes gatavība un laika grafiks*

Aktivitātei ir nepieciešams izstrādāt būvprojektu. Aktivitātes ieviešanai nepieciešamais laiks līdz būvdarbu nodošanai ekspluatācijā ir aptuveni 50 mēneši (indikatīvi), tādejādi nodrošinot projekta īstenošanu atlikušajā plānošanas perioda termiņā – līdz 2023.gada 31.decembrim.

Projektā paredzētajām darbībām atbilstoši likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” ietekmes uz vidi izvērtējums nav nepieciešams.

1.tabula **Indikatīvais aktivitātes “Sliežu ceļu un piegulošās teritorijas pārbūve Lielās ielas posmā no Graudu ielas līdz Peldu ielai” ieviešanas laika grafiks**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Plānotās darbības** | **2019** | | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | | **2023** | | | |
| **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** |
| Būvprojekta izstrāde |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvprojekta ekspertīze |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Būvuzraudzība |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Autoruzraudzība |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Tramvaju līnijas infrastruktūras pārbūve |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Aktivitātes kopējās indikatīvās izmaksas: aptuveni 4,4 milj.EUR.

**Aktivitāte “Jaunu tramvaju vagonu iegāde”**

*Aktivitātes mērķis un pamatojums*

SIA “Liepājas tramvajs” rīcībā ir 16 vagoni. Uzņēmuma vagonu parks ir novecojis un vagonu tehniskais stāvoklis nav apmierinošs. Visi vagoni, kas šobrīd tiek izmantoti Liepājā, ir uzbūvēti pagājušā gadsimta 80.gados. Pats vecākais vagons ir Nr. 237, kurš būvēts 1979.gadā, savukārt pats jaunākais – Nr. 236., kurš būvēts 1990.gadā. Kaut arī tiem ir veikts kapitālais remonts, tos var uzskatīt par morāli un fiziski novecojušiem, un komforta ziņā tie zaudē jaunajiem lielās un mazās ietilpības autobusiem, kuri Liepājā piegādāti 2015.gada nogalē. Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem, tramvaja pasažieru skaits 2015.gadā ir samazinājies par 20% salīdzinot ar 2014.gadu. Vagonos ir slikta skaņas izolācija, novecojuša apkures un ventilācijas sistēma, neērta iekāpšana un izkāpšana. Tramvaju vagoni neatbilst vides pieejamības prasībām, tas ir, cilvēkiem ratiņkrēslos, māmiņām ar bērnu ratiem nokļūšana tramvajā patstāvīgi nav iespējama. Zemais pasažieru ērtību līmenis neveicina autobraucēju atteikšanos no vieglo automašīnu izmantošanas par labu tramvajam. Novecojušiem vagoniem ir nepieciešamas lielas remontdarbu un uzturēšanas izmaksas.

Lai novērstu pārtraukumus ikdienas pasažieru pārvadājumos, kas rodas veco tramvaju vagonu nolietojuma dēļ un tramvajs kļūtu par vēl pieprasītāku transporta veidu, aktivitātes ietvaros tiek plānots iegādāties piecus jaunus zemās grīdas tramvaja vagonus. Visi jaunie zemās grīdas tramvaji tiks aprīkoti ar kondicionēšanas iekārtām, monitoriem un audio sistēmu, tiem būs labāka skaņas izolācija. Tiks uzlabota sabiedriskā transporta pieejamība, pasažieru ērtību līmenis un drošība visām iedzīvotāju grupām. Jauni zemās grīdas tramvaji ievērojami atvieglos iekāpšanu un izkāpšanu no transportlīdzekļa gados vecākiem cilvēkiem, cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem, māmiņām ar bērnu ratiem. Tas radīs tiešu pozitīvu ietekmi uz vidi un tas atbilst DP 4.5.1.SAM mērķim – attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta (sliežu transporta) infrastruktūru.

Projekts veicinās elektrotransporta izmantošanu, samazinās autotransporta radīto piesārņojumu pilsētā, kā arī veicinās Saeimā 2010.gada 10.jūnijā apstiprinātās Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam mērķa „Nodrošināt valsts enerģētisko neatkarību, palielinot energoresursu pašnodrošinājumu un integrējoties ES enerģijas tīklos” sasniegšanu, veicinot elektriskās piedziņas izmantošanu sabiedriskajā transportā. Tas nozīmē, ka samazināsies autotransporta lietotāju skaits un vairāk tiks izmantots sabiedriskais sliežu transports. Projekta īstenošana veicinās CO2 un citu kaitīgo emisiju samazināšanu Liepājas pilsētā.

*Aktivitātes gatavība un laika grafiks*

Aktivitātei ir augsta gatavības pakāpe, jo 2018.gada 21.novembrī noslēgtais līgums ar Končar - Electric Vehicles Inc. (HR66253945791) par jaunu tramvaja vagonu TMK2300 piegādi projekta “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija” ietvaros, kurā plānots iegādāties sešus vagonus, paredz, ka Pasūtītājam ir tiesības iegādāties papildu tramvaja vagonus atbilstoši Tehniskajai specifikācijai, tehniskajam un finanšu piedāvājumam turpmāko divu gadu laikā pēc pirmā vagona piegādes pabeigšanas.

Plānotais vagonu iegādes termiņš: 2023.gada 21.septembris, tādejādi nodrošinot projekta īstenošanu atlikušajā plānošanas perioda termiņā – līdz 2023.gada 31.decembrim.

2.tabula **Indikatīvais aktivitātes “Jaunu tramvaju vagonu iegāde” ieviešanas laika grafiks**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Plānotās darbības** | **2019** | | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | | **2023** | | | |
| **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** |
| Ritošā sastāva iegāde un testēšana |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Aktivitātes kopējās indikatīvās izmaksas: aptuveni 7,4 milj.EUR.

**Nepieciešamais finansējums**

Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstības projekta papildu aktivitāšu īstenošanai nepieciešamais finansējums ir aptuveni 11,8 milj.EUR, t.sk. KF finansējums ir 10 milj.EUR (3.tabula).

3.tabula **Nepieciešamā finansējuma apjoms (sadalījumā pa finansēšanas avotiem), EUR**

| **Finansējuma avots** | **Tramvaja sliežu pārbūve** | **Vagonu iegāde** | **Kopā** | **%** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Kohēzijas fonds | 3 740 600 | 6 259 400 | 10 000 000 | 85% |
| Privātais (uzņēmuma) finansējums | 660 106 | 1 104 600 | 1 764 706 | 15% |
|  | **4 400 706** | **7 364 000** | **11 764 706** | **100%** |

**Projekta aktivitāšu ietekme uz DP uzraudzības rādītāju sasniegšanu**

Projekta aktivitāšu īstenošanas rezultātā tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve 0,4 km garumā. Tiek prognozēts, ka, īstenojot papildu aktivitātes, pārvadāto pasažieru skaits palielināsies par aptuveni 71 550 pasažieriem gadā.

Projekta aktivitāšu īstenošanai būs arī pozitīva ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu pilsētā.

3.pielikums

## Lielais projekts “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde”

**Projekta pamatojums**

Pašreiz PV pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai izmanto morāli un tehniski nolietotu ritošo sastāvu, kura vidējais vecums sasniedz 35 gadus (elektrovilcieni ir iegādāti laika posmā no 1961. līdz 1989.gadam). 2006. – 2008.gadā tika veikta daļēja elektrovilcienu parka atjaunošana, kā rezultātā 68 elektrovilcienu vagoniem (42% no esošā elektrovilcienu vagonu skaita) tika pagarināts kalpošanas laiks par 15 gadiem, un šo vilcienu kalpošanas laiks beigsies 2023.gadā. Ritošā sastāvā vecumstruktūra atspoguļota 1.attēlā.

Ja netiks veikta ritošā sastāva atjaunošana, ekspluatācijā pieejamo vilcienu skaits pakāpeniski samazināsies līdz 2024. gadā pilnībā tiks pārtraukti pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu. Elektrovilcienu nepieciešamais daudzums un faktiski pieejamie elektrovilcieni atspoguļoti 2.attēlā.

Esošie elektrovilcieni tika ražoti Latvijā, bet to ražošanas laikā Latvija bija iekļauta PSRS sastāvā un lielākā daļa rezerves daļu, mezglu un agregātu tika ražoti citās PSRS republikās, kas jau šobrīd apgrūtina rezerves daļu piegādi, kā arī pastāv būtisks risks, ka virkne rezerves daļu un agregātu ražošana var tikt pilnībā pārtraukta, apdraudot ritošā sastāva drošu ekspluatāciju.

Ja netiks atjaunots elektrovilcienu ritošais sastāvs, pārvadājumu pasūtījuma līgums tiks izbeigts 2024.gadā, un PV vairs nenodrošinās pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu.

Lai nodrošinātu pasažieru ievešanu Rīgā un izvešanu no Rīgas maksimumstundās, būtiski pieaugs autotransporta plūsma, kas radīs apjomīgus sastrēgumus, kā arī būtiski palielināsies apkārtējās vides piesārņojums. Papildu transporta plūsma būtiski palielinātu autoceļu noslodzi, kā rezultātā palielināsies autoceļu uzturēšanai nepieciešamais finansējums.

Jāņem vērā arī tas, ka pēc dzelzceļa elektrifikācijas projekta realizācijas esošos elektrovilcienus nevarēs izmantot darbam 25kV maiņstrāvas tīklā.

Tāpat ar esošo ritošo sastāva netiks izpildītas Regulas Nr.1371/2007 prasības attiecībā uz personām ar kustību traucējumiem – nodrošināt ceļošanai pa dzelzceļu tādas iespējas, kas ir līdzvērtīgas ar pārējo cilvēku iespējām.

Ievērojot esošā ritošā sastāva vecumu, nepieciešamos kapitālieguldījumus un ierobežoto rezerves daļu tirgu, nākotnē pieaugs ritošā sastāva uzturēšanas izmaksas, kā rezultātā būtiski palielināsies nepieciešamā zaudējumu kompensācija sabiedriskajam transportam, kas jāsedz no valsts budžeta.

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu dzelzceļa sabiedriskā transporta funkcionēšanu un samazinātu zaudējumu kompensācija sabiedriskajam transportam, kas jāsedz no valsts budžeta, ka arī samazinātu CO2 izmešus, ir vitāli nepieciešams atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu.

**Projekta mērķis**

Projekta “Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde” mērķis ir veicināt ilgtspējīgu, videi draudzīgu sabiedriskā transporta izmantošanu, nodrošinot regulārā intervāla grafika ieviešanu elektrificētajā zonā un palielinot cilvēku skaitu, kas izmanto videi draudzīgu transportu.

Elektrovilcienu ritošā sastāva nomaiņa nodrošinās efektīvākus sabiedriskā transporta pakalpojumus, mazinās ceļu satiksmes sastrēgumus, negadījumu skaitu un negatīvu ietekmi uz vidi, pozitīvi ietekmējot urbānās dzīves un vides kvalitāti, kā arī uzlabos pārvietošanās iespējas sabiedriskajā transportā, paaugstinot kvalitātes standartus un palielinās cilvēku mobilitātes iespējas.

*Specifiskie projekta mērķi:*

* Palielināt cilvēku skaitu, kas izmanto videi draudzīgu sabiedrisko transportu. Palielinātai sabiedriskā transporta izmantošanai ir vairāki ieguvumi – sastrēgumu un ietekmes uz vidi mazināšanās, nepieciešamā finansējuma zaudējumu kompensācijai sabiedriskajam transportam samazināšanās;
* Samazināt negatīvo ietekmi uz vidi un gaisa kvalitāti. Autotransporta aizstāšana ar vilcieniem samazinās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu un gaisa piesārņotāju vielu emisijas.
* Uzlabot pārvietošanās pieredzi sabiedriskajā transportā, paaugstinot kvalitātes standartus, ieviešot regulārā intervāla grafiku;
* Nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu atbilstoši normatīvo aktu un sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma prasībām, kas ietver arī dzelzceļa pasažieru pārvadājumu atbilstības nodrošināšanu personu ar kustības traucējumiem vajadzībām, kā to attiecīgi paredz ne tikai Latvijas nacionālie tiesību akti, bet arī starptautiskās tiesības – Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regula Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem.

**Projekta apraksts**

Projekts paredz 23 jaunu pasažieru elektrovilcienu iegādi, kas ir daļa no PV elektrovilcienu iepirkumā paredzētā jauno elektrovilcienu skaita (32), kura ietvaros ir plānots kopumā iegādāties 32 elektrovilcienus, rezerves daļu fondu pieciem gadiem un izbūvēt elektrovilcienu remontu centru.

Elektrovilcieni darbosies 3kV DC sistēmā ar iespēju tos pielāgot darbam 25 kV AC sistēmā. Elektrovilcienus paredzēts ekspluatēt līnijās Rīga – Jelgava, Rīga – Tukums un Rīga – Skulte.

23 elektrovilcienus paredzēts nodot ekspluatācijā 2022.gadā. Lai veiktu elektrovilcienu tipa sertifikāciju, pirmos divus elektrovilcienus provizoriski plānots piegādāt 2021. gada ceturtajā ceturksnī un sertifikāciju plānots pabeigt 2022. gada otrajā ceturksnī. Papildus ES fondu projektā paredzēto 23 elektrovilcienu iegādei tiks iegādāti 9 elektrovilcieni, kas pēc dzelzceļa elektrifikācijas projekta pabeigšanas nodrošinās pārvadājumus līnijā Rīga – Aizkraukle.

Ņemot vērā, ka atlikušo 9 elektrovilcienu piegāde tiek plānota kopsakarībā ar 2019.gada 18.jūlijā apstiprināto dzelzceļa elektrifikācijas projektu[[8]](#footnote-8), pielāgojot tos darbam 25 kV AC sistēmā, minēto elektrovilcienu piegāde ir plānota 2023.gada beigās. Līdz ar to, lai neradītu risku, ka ES fondu finansētā projektā tiek iekļautas aktivitātes, kas var netikt pabeigtas ES fondu 2014. – 2020. plānošanas perioda darbības[[9]](#footnote-9) laika ietvarā, ES fondu projektā tiek paredzēta 23 elektrovilcienu iegāde.

Īstenojot projektu, finansējuma saņēmējs nodrošinās nodalītu iegādāto pamatlīdzekļu (elektrovilcienu) uzskaiti (katram elektrovilcienam ir savs unikāls numurs) un maksājumu veikšanu.

**Atbalstāmās darbības un izmaksas**

Atbilstoši SM priekšlikumam Ministru kabineta noteikumos par elektrovilcienu iegādi kā tiešās attiecināmās izmaksas tiks paredzētas elektrovilcienu ritošā sastāva iegādes izmaksas, līdz ar to rezerves daļu fonda iegāde un remontu centra izbūve tiks finansēta no valsts budžeta dotācijas līdzekļiem (atbilstoši 2019.gada 16.jūlija Ministru kabineta sēdes rīkojumam[[10]](#footnote-10)).

**Elektrovilcienu iepirkuma norise**

Lai nodrošinātu iepirkuma risku izvērtējumu, SM ir lūgusi kompetento iestāžu, tostarp Iepirkumu uzraudzības biroju un Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroju atbilstoši kompetencei sniegt viedokli par elektrovilcienu iepirkuma norisi, iespējamajiem korupcijas riskiem, kas var būt saistīti ar PV un elektrovilcienu iepirkumā noteikto uzvarētāju.

Izvērtējot Iepirkumu uzraudzības biroja un Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja iesniegtos atzinumus, ir secināms, ka šobrīd nav identificējami apstākļi, kas pamatotu PV rīkotā iepirkuma “Piepilsētas pasažieru elektrovilcienu un to uzturēšanai nepieciešamā aprīkojuma piegāde un personāla apmācība” uzvarētāja „Škoda Vagonka A.S.” reputācijas un korupcijas riskus, kas varētu ietekmēt valsts budžeta un/vai ES fondu finansējuma piesaisti jaunu elektrovilcienu iegādei.

Atbilstoši noteiktajam kompetenču ietvaram SM veica arī iepirkuma uzvarētāja patiesā labuma guvēju izvērtējumu, aicinot PV kā līguma slēdzēju vērsties pie “Škoda Vagonka A.S.” ar lūgumu sniegt informāciju par patiesā labuma guvējiem. PV no “Škoda Vagonka A.S.” 2019.gada 15.jūlijā saņēma vēstuli, kurā sniegta informācija no Slovākijas Tieslietu ministrijas Publiskā sektora partneru reģistra, ka “Škoda Vagonka A.S.” un “Škoda Transportation A.S.” patiesā labuma guvējs ir fiziska persona *Petr Kellner* (dz.d.20.05.1964).

Pamatojoties uz veikto risku izvērtējumu, līgums par elektrovilcienu piegādi tika noslēgts 2019.gada 30.jūlijā. Līgums ir stājies spēkā 2019.gada 29.augustā.

**Komercdarbības atbalsta izvērtējums**

Finansējums elektrovilcienu iegādei tiks piešķirts esošā Pārvadājuma pasūtījuma līguma ietvaros. Pārvadājuma pasūtījuma līgums ir noslēgts un visas kompensācijas izmaksas ir aprēķinātas, ievērojot 2007.gada 23.oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes regulu (EEK) Nr. 1107/70 (turpmāk – Regula Nr. 1370/2007) nosacījumus.

Savukārt, atbilstoši spēkā esošajā līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu noteiktajam, nepiešķirot Pārvadātājam (AS “Pasažieru vilciens”) no jauna tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu līdzvērtīgā apjomā, Pasūtītājs (SIA “Autotransporta direkcija”) veic nepieciešamās darbības, ievērojot normatīvajos aktos noteiktās procedūras, kas nodrošina, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu līdzvērtīgā apjomā sniegšanai tiek piesaistīts cits pakalpojuma sniedzējs (operators) ar nosacījumu, ka tas pārņem īpašumtiesības uz jauno ritošo sastāvu un no tām izrietošās visas Pārvadātāja saistības (tiesības un pienākumus), kas ir attiecināmas uz jauna ritošā sastāva iegādi.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Satiksmes ministrija nodrošinās Regulas Nr.1370/2007 prasību ievērošanu sabiedriskā pakalpojuma līguma esamībai arī pēc 2024.gada (pēc esošā Pārvadājuma pasūtījuma līguma termiņa beigām).

**Projekta gatavība un laika grafiks**

Projektam ir augsta gatavības pakāpe. Līgums par elektrovilcienu piegādi ir parakstīts 2019.gada 30.jūlijā.

Projekta īstenošanas ietvaros tiek plānotas šādas aktivitātes:

* JASPERS konsultantu piesaiste (SM iesniedz FM projekta pieteikuma *fiche* JASPERS konsultantu piesaistei pēc MK lēmuma par projekta tālāku virzību);
* Lielā projekta iesnieguma sagatavošana (turpmāk – PI) un iesniegšana apstiprināšanai EK;
* Vilcienu tipa sertifikācija – projekta ietvaros 2021.gadā ir paredzēts uzsākt pirmo divu elektrovilcienu tipa sertifikāciju. Sertifikāciju plānots pabeigt 2022.gadā.
* Pasažieru elektrovilcienu nodošana ekspluatācijā ietver arī sertificēšanas procesu, par kuru pilnībā ir atbildīgs piegādātājs. Atbilstoši līgumam elektrovilciens ir piegādāts tad, kad to var sākt izmantot pasažieru pārvadājumos.

Elektrovilcienus plānots piegādāt (nodot ekspluatācijā) 2022.gadā (skatīt 1.tabulu), tādejādi nodrošinot projekta īstenošanu atlikušajā plānošanas perioda termiņā – līdz 2023.gada 31.decembrim:

1.tabula **Indikatīvais PV projekta ieviešanas laika grafiks**

| **Plānotās darbības** | **2019** | **2020** | | | | **2021** | | | | **2022** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** | **I** | **II** | **III** | **IV** |
| JASPERS ekspertu piesaiste (t.sk. Action Completion Note), PI sagatavošana un iesniegšana CFLA |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JASPERS neatkarīgā ekspertīze (Independent Quality Review Report), PI iesniegšana CFLA |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Projekta iesnieguma apstiprināšana EK |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elektrovilcienu piegāde un nodošana ekspluatācijā |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Indikatīvais ES fondu finansējuma apguves termiņš |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Nepieciešamais finansējums**

ES fondu projekta kopējās izmaksas sastāda 161 209 300 EUR, tādejādi ES fondu līdzfinansējuma piesaiste projektam tikai daļēji segs elektrovilcienu iepirkuma līguma izpildei nepieciešamo finansējumu (2.tabula). Projekta īstenošanai ir nepieciešams valsts budžeta finansējums projekta līdzfinansējuma nodrošināšanai, kā arī valsts budžeta priekšfinansējums. Piesaistot ES fondu līdzfinansējumu jaunu elektrovilcienu iegādei, tiktu arī mazināta ietekme uz vispārējās valdības budžeta bilanci un parādu.

ES fondu projekta ietvaros paredzēta ritošā sastāva iegāde (23 elektrovilcienu iegāde), kas ir daļa no PV īstenojamā projekta, kura ietvaros ir plānots kopumā iegādāties 32 elektrovilcienus, rezerves daļu fondu pieciem gadiem un izbūvēt elektrovilcienu remontu centru.

2.tabula **PV projekta kopējās un ES fondu projekta izmaksas (sadalījumā pa gadiem), EUR**

| **Gads** | **PV projekta kopējās izmaksas[[11]](#footnote-11)**  **(32 elektrovilcieni, rezerves daļu fonds, remontu centra izbūve[[12]](#footnote-12))** | ***t.sk. ES fondu projekta izmaksas***  ***(23 elektrovilcienu iegāde)*** |
| --- | --- | --- |
| 2019 | 36 432 313 | *25 454 100* |
| 2020 | 4 700 000[[13]](#footnote-13) | *-* |
| 2021 | 15 053 400 | *5 902 400* |
| 2022 | 125 923 040 | *120 999 200* |
| 2023 | 44 268 000 | *8 853 600* |
| 2024 | 29 512 000 | *-* |
| **Kopā:** | **255 888 753** | ***161 209 300*** |

Indikatīvais nepieciešamā finansējuma apjoms sadalījumā pa finansēšanas avotiem un gadiem, ņemot vērā noslēgtā līguma par elektrovilcienu piegādi un izmaksu attiecināmības nosacījumus, ir atspoguļots 3.tabulā.

3.tabula **ES fondu projekta indikatīvais nepieciešamā finansējuma apjoms (sadalījumā pa gadiem un finansēšanas avotiem), EUR**

| **Gads** | **Kopā** | ***t.sk. valsts budžeta finansējums*** | ***t.sk. ES fondu finansējums*** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2019*\** | 25 454 100 | *7 515 733* | *17 938 367* |
| 2020 | - | *-* | *-* |
| 2021 | 5 902 400 | *1 742 779* | *4 159 621* |
| 2022 | 120 999 200 | *35 726 964* | *85 272 236* |
| 2023 | 8 853 600 | *2 614 168* | *6 239 432* |
| **Kopā:** | **161 209 300** | ***47 599 644*** | ***113 609 656*** |

*\* - Indikatīvais ES fondu finansējuma piesaistes termiņš saskaņā ar avansa par elektrovilcienu piegādi maksāšanas nosacījumiem[[14]](#footnote-14) un pieņemot, ka atbilstoši* [*Vispārējās regulas*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1303) *nosacījumiem izmaksas ir attiecināmas jau no brīža, kad DP grozījumi tiek iesniegti EK.*

**Projekta ietekme uz DP uzraudzības rādītāju sasniegšanu**

Pēc projekta ieviešanas (2023.gadā) Rīgas teritorijā plānots sasniegt kopējo pārvadāto pasažieru skaitu Rīgas teritorijā 2,7 milj. pasažieru, bet piecu gadu laikā pēc projekta īstenošanas 2028.gadā jau 4,0 milj. pasažieru, tādējādi samazinot arī autotransporta plūsmu un CO2 izmešu daudzumu (4.tabula).

4.tabula **Pārvadāto pasažieru skaits elektrificētajās līnijās pa gadiem**

|  | **2012** | **2018** | **2019** | **2023** | **2028** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Trijās elektrificētajās līnijās (kopā) | 13,0 | 11,9 | 11,7 | 12,0 | 17,6 |
| *t.sk. Rīgas teritorijā* | *2,9* | *2,7* | *2,7* | *2,7* | *4,0* |

*Avots: PV dati*

Lai objektīvi analizētu un salīdzinātu datus, ir jāņem vērā tas, ka pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un sabiedriskā transporta nozarē kopumā no 2012.gada vērojams pārvadāto pasažieru skaita samazinājums. Pārvadājumos pa dzelzceļu negatīvā bilance ir apstājusies, sākot no 2016.gada.

Tādejādi, elektrovilcienu iegādes projekta īstenošana 4.5.1.SAM ietvaros nodrošinās DP noteiktā uzraudzības rādītāja (videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaita) sasniegšanu 2023.gadā.

4.pielikums

## Projektu koncepciju vērtēšanas kritēriji

**Projektu koncepciju vērtēšanas kritēriji**

| **Nr.p.k.** | **Kritērijs** | **Kritērija ietekme** |
| --- | --- | --- |
| **1.** | **Projekta atbilstība DP 4.5.1. specifiskajam mērķim** | |
| 1.1. | Projekta atbilstība DP 4.5.1. specifiskajam mērķim – *projekta ieviešanas rezultātā tiks veicināta videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošana un projekta īstenošanas rezultāts būs pasažieru pieaugums videi draudzīgā sabiedriskajā transportā.* | Izslēdzošs |
| **2.** | **Projekta īstenošanas termiņš** | |
| 2.1. | Projekta īstenošanas termiņš – vai projektā plānotās aktivitātes ir iespējams īstenot līdz 2023.gada 31.decembrim. | Izslēdzošs |
| **3.** | **Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanu** | |
| 3.1. | Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP noteiktā rezultāta rādītāja *(videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri)* sasniegšanu (tiek paredzēts atbalstīt papildu darbības, kas radīs papildu rādītājus vai jaunus projektus ar jauniem rādītājiem). | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms |
| 3.2. | Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP noteiktā iznākuma rādītāja *(jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums)* sasniegšanu (tiek paredzēts atbalstīt papildu darbības, kas radīs papildu rādītājus vai jaunus projektus ar jauniem rādītājiem). | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms |
| **4.** | **Projekta gatavības pakāpe** | |
| 4.1. | Projekta aktivitāšu laika grafiks liecina, ka projektam ir augsta gatavības pakāpe, proti, *izstrādāts būvprojekts, saņemta būvatļauja, izstrādāta iepirkumu dokumentācija, noslēdzies iepirkums.* | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms |
| 4.2. | Projekta aktivitāšu īstenošanai nav papildu šķēršļu un kavējuma risku, kas varētu ietekmēt projekta aktivitāšu plānotos īstenošanas termiņus, piem., *SIVN procedūra, IVN, atbalsta pasākuma saskaņošana ar EK* utml. | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms |
| 4.3. | Projektam, salīdzinot ar citiem (alternatīvajiem) projektiem ir vismazākais plānotais slogs uz valsts budžetu vai minētais projekts pēc būtības samazina ietekmi uz valsts budžetu. | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms |

5.pielikums

## Projektu koncepciju vērtēšanas matrica

**Projektu koncepciju vērtēšanas matrica**

| **Nr. p.k.** | **Kritērijs** | **Kritērija ietekme** | **Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā, II kārta** | **Liepājas tramvaja infrastruktūras attīstība** | **Elektrovilcienu iegāde** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **Projekta atbilstība DP 4.5.1. specifiskajam mērķim** | | | | |
| 1.1. | Projekta atbilstība DP 4.5.1. specifiskajam mērķim – *projekta ieviešanas rezultātā tiks veicināta videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošana un projekta īstenošanas rezultāts būs pasažieru pieaugums videi draudzīgā sabiedriskajā transportā.* | Izslēdzošs | Jā | Jā | Jā |
| **2.** | **Projekta īstenošanas termiņš** | | | | |
| 2.1. | Projekta īstenošanas termiņš – vai projektā plānotās aktivitātes ir iespējams īstenot līdz 2023.gada 31.decembrim. | Izslēdzošs | Jā | Jā | Jā |
| **3.** | **Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP uzraudzības rādītāju sasniegšanu** | | | | |
| 3.1. | Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP noteiktā rezultāta rādītāja *(videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri)* sasniegšanu (tiek paredzēts atbalstīt papildu darbības, kas radīs papildu rādītājus vai jaunus projektus ar jauniem rādītājiem). | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms | Jā  Projekta aktivitāšu īstenošana nodrošinās intervenci uz DP rezultāta rādītāju: papildu ~280 000 videi draudzīgā sabiedriskā transportā pārvadātie pasažieri 2023.gadā | Jā  Projekta aktivitāšu īstenošana nodrošinās intervenci uz DP rezultāta rādītāju: papildu ~71 550 videi draudzīgā sabiedriskā transportā pārvadātie pasažieri 2023.gadā | Jā  Projekta aktivitāšu īstenošana nodrošinās būtisku intervenci uz DP rezultāta rādītāju: papildu ~2,7 milj. videi draudzīgā sabiedriskā transportā pārvadātie pasažieri 2023.gadā |
| 3.2. | Projekta īstenošana nodrošinās intervenci uz DP noteiktā iznākuma rādītāja *(jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums)* sasniegšanu (tiek paredzēts atbalstīt papildu darbības, kas radīs papildu rādītājus vai jaunus projektus ar jauniem rādītājiem). | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms | Jā  Projekta aktivitāšu īstenošana nodrošinās būtisku intervenci uz DP iznākuma rādītāju: tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve un izbūve 3,69 km garumā | Jā  Projekta aktivitāšu īstenošana nodrošinās intervenci uz DP iznākuma rādītāju: tiks veikta tramvaju sliežu ceļa pārbūve un izbūve 0,4 km garumā | n/a  Projekta īstenošanas ietvaros šādas aktivitātes netiek plānotas |
| **4.** | **Projekta gatavības pakāpe** | | | | |
| 4.1. | Projekta aktivitāšu laika grafiks liecina, ka projektam ir augsta gatavības pakāpe, proti, *izstrādāts būvprojekts, saņemta būvatļauja, izstrādāta iepirkumu dokumentācija, noslēdzies iepirkums.* | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms | Daļēji  Tramvaju sliežu pārbūves darbu aktivitātei ir augsta gatavības pakāpe – ir akceptēts būvprojekts un sagatavota būvdarbu iepirkuma dokumentācija.  Tramvaju sliežu izbūves aktivitātes īstenošanas ietvaros ir nepieciešams izstrādāt būvprojektu un veikt iepirkumu. | Daļēji  Tramvaja vagonu iegādes aktivitātei ir augsta gatavības pakāpe – 2018.gada 21.novembrī noslēgtā piegādes līguma ietvaros ir paredzēts, ka pasūtītājam (SIA “Liepājas tramvajs”) rekonstrukcija” ir tiesības iegādāties papildu tramvaja vagonus turpmāko divu gadu laikā pēc pirmā vagona piegādes pabeigšanas.  Tramvaju sliežu pārbūves darbu aktivitātei ir nepieciešams izstrādāt būvprojektu un veikt iepirkumu. | Jā  Projektam ir augsta gatavības pakāpe – ir noslēdzies elektrovilcienu piegādes iepirkums. |
| 4.2. | Projekta aktivitāšu īstenošanai nav papildu šķēršļu un kavējuma risku, kas varētu ietekmēt projekta aktivitāšu plānotos īstenošanas termiņus, piem., *SIVN procedūra, IVN, atbalsta pasākumu saskaņošana ar EK* utml. | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms | Daļēji  Tramvaju sliežu izbūves aktivitātei ir nepieciešams sagatavot sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu, tai skaitā provizorisko trokšņu izvērtējumu. | Jā  Projektā paredzētajām aktivitātēm atbilstoši likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” ietekmes uz vidi izvērtējums nav nepieciešams. | Daļēji  Projektā plānotajām aktivitātēm ir nepieciešams saņemt EK saskaņojumu (darbības programmas grozījumi, lielā projekta apstiprināšana). |
| 4.3. | Projektam, salīdzinot ar citiem (alternatīvajiem) projektiem ir vismazākais plānotais slogs uz valsts budžetu vai minētais projekts pēc būtības samazina ietekmi uz valsts budžetu | Jā / Nē / Daļēji / Nav attiecināms | Jā  Projekta īstenošanā netiek plānots piesaistīt pašvaldības vai valsts budžeta līdzfinansējumu | Jā  Projekta īstenošanā netiek plānots piesaistīt pašvaldības vai valsts budžeta līdzfinansējumu | Jā  Piesaistot ES fondu līdzfinansējumu elektrovilcienu iegādei, tiek mazināta ietekme uz vispārējās valdības budžetu. |
|  | **Kopsavilkums** | | | | |
|  | SM kā atbildīgās iestādes vērtējums /kopsavilkums: |  | 1. Projektā plānotās aktivitātes atbilst DP mērķiem. 2. Projektā plānotās aktivitātes ir iespējams īstenot līdz 2023.gada 31.decembrim. 3. Projekta īstenošanai ir būtiska ietekme uz DP noteiktā iznākuma rādītāja sasniegšanu. 4. Projektam kopumā ir vidēja gatavības pakāpe. 5. Projekta īstenošana izpilda DP noteiktā iznākuma rādītāja sasniegšanu. | 1. Projektā plānotās aktivitātes atbilst DP mērķiem. 2. Projektā plānotās aktivitātes ir iespējams īstenot līdz 2023.gada 31.decembrim. 3. Projekta īstenošanai ir vidēja ietekme uz DP noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanu. 4. Projektam kopumā ir vidēja gatavības pakāpe. 5. Lai īstenotu DP noteikto uzraudzības rādītāju sasniegšanu, projekts jākombinē ar pārējiem projektiem. | 1. Projektā plānotās aktivitātes atbilst DP mērķiem. 2. Projektā plānotās aktivitātes ir iespējams īstenot līdz 2023.gada 31.decembrim. 3. Projekta īstenošanai ir būtiska ietekme uz DP noteiktā rezultāta rādītāja sasniegšanu. 4. Projektam ir augsta gatavības pakāpe. 5. Projekta īstenošana izpilda DP noteiktā rezultāta rādītāja sasniegšanu. |

6.pielikums

## Satiksmes ministrijas priekšlikumi grozījumiem DP 4.prioritārajā virzienā “Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs”

| **Nr.** | **Esošā DP tekstā redakcija/ vieta DP tekstā** | **Ierosinājums/grozījums** |
| --- | --- | --- |
| 1. | (362) SAM īstenošanas rezultātā tiks veicināta sabiedriskā transporta izmantošana – palielināsies videi draudzīgu sabiedrisko transporta līdzekļu un to maršrutu skaits. Tas ļaus novirzīt pasažieru plūsmu no privātā uz sabiedrisko transportu, mazinot autotransporta plūsmu pilsētās. Tādējādi tiks attīstīta efektīvāka pilsētu transporta infrastruktūra, un mazināts piesārņojums. Laba gaisa kvalitāte ir svarīgs priekšnosacījums ilgtspējīgai attīstībai un iedzīvotāju labklājībai. Īpaši aktuāls šis jautājums ir pilsētās, kur aktīvi norisinās ekonomiskā darbība, kā arī vērojama intensīva transporta plūsma. Nozīmīgs gaisa piesārņojuma avots ir tieši autotransports – no reģistrētajām slāpekļa dioksīda koncentrācijām transports veido apmēram 80 – 85%, un transportlīdzekļu emisiju daudzumu gaisā pārsvarā nosaka vieglās automašīnas. | (362) SAM īstenošanas rezultātā tiks veicināta sabiedriskā transporta izmantošana – palielināsies videi draudzīgu sabiedrisko transporta līdzekļu un to maršrutu skaits, kā arī tiks stiprināta dzelzceļa loma pasažieru pārvadājumos, tādejādi veicinot iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu un integrētu sabiedrisko transportu. Tas ļaus novirzīt pasažieru plūsmu no privātā uz sabiedrisko transportu, mazinot autotransporta plūsmu pilsētās. Tādējādi tiks attīstīta efektīvāka pilsētu transporta infrastruktūra, un mazināts piesārņojums. Laba gaisa kvalitāte ir svarīgs priekšnosacījums ilgtspējīgai attīstībai un iedzīvotāju labklājībai. Īpaši aktuāls šis jautājums ir pilsētās, kur aktīvi norisinās ekonomiskā darbība, kā arī vērojama intensīva transporta plūsma. Nozīmīgs gaisa piesārņojuma avots ir tieši autotransports – no reģistrētajām slāpekļa dioksīda koncentrācijām transports veido apmēram 80 – 85%, un transportlīdzekļu emisiju daudzumu gaisā pārsvarā nosaka vieglās automašīnas. |
| 2. | (363) Attīstot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, tiks samazināta nepieciešamība izmantot vieglos transportlīdzekļus pilsētas satiksmē, tādējādi sekmējot iepriekš minēto problēmu risināšanu. | (363) Attīstot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kā arī modernizējot Rīgas aglomerācijas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmu un efektīvāk integrējot to Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, tiks samazināta nepieciešamība izmantot vieglos transportlīdzekļus pilsētas satiksmē, tādējādi sekmējot iepriekš minēto problēmu risināšanu. |
| 3. | (364) Ņemot vērā, ka pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajām automašīnām, ir būtiski attīstīt iedzīvotājiem ērtu un videi draudzīgu transporta sistēmu. Ņemot vērā, ka sliežu transporta kustību neietekmē laika apstākļi un sastrēgumi, tas ir pievilcīgāka alternatīva autotransportam, tomēr sliežu transporta infrastruktūra sabiedriskajam transportam pieejama tikai trīs republikas pilsētās – Rīgā, Liepājā un Daugavpilī. Tādējādi, lai mazinātu gaisa piesārņojumu un attīstītu efektīvāku videi draudzīgu transporta infrastruktūru arī pārējās republikas pilsētās, līdztekus tramvaju maršrutu tīklu attīstībai tiks veicināta AER izmantošana sabiedriskajā transportā. | (364) Ņemot vērā, ka pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajām automašīnām, ir būtiski attīstīt iedzīvotājiem ērtu un videi draudzīgu transporta sistēmu. Ņemot vērā, ka sliežu transporta kustību neietekmē laika apstākļi un sastrēgumi, tas ir pievilcīgāka alternatīva autotransportam, tomēr sliežu transporta infrastruktūra sabiedriskajam transportam pieejama tikai trīs republikas pilsētās – Rīgā, Liepājā un Daugavpilī. Tādējādi, lai mazinātu gaisa piesārņojumu un attīstītu efektīvāku videi draudzīgu transporta infrastruktūru arī pārējās republikas pilsētās, līdztekus tramvaju maršrutu tīklu un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas attīstībai tiks veicināta AER izmantošana sabiedriskajā transportā. Dzelzceļš kā sabiedriskā transporta veids ir visātrākais un precīzākais, jo vilcieni neizmanto pilsētu ielu un tiltu infrastruktūru autotransporta maršrutos, tādejādi neveidojot sastrēgumus. Tieši šo priekšrocību dēļ dzelzceļš kļūst arvien pieprasītāks, līdztekus attīstoties kā sabiedriskā transporta mobilitātes “mugurkauls”. Sabiedriskā transporta pakalpojumi Rīgas teritorijā tiek nodrošināti ar tramvaju, trolejbusu, maršruta autobusu, maršruta mikroautobusu un elektrificētā vilciena palīdzību. Vidēji gadā Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā tiek pārvadāti 146 miljoni pasažieru, un elektrovilcienus izmanto vidēji 2,9 miljoni pasažieru gadā. Rīgas aglomerācijas un Rīgas piepilsētas elektrovilcieni ir uzskatāmi par svarīgu pasažieru pārvadājumu veidu, un, lai veicinātu sabiedriskā transporta attīstību, jāveicina Rīgas aglomerācijas un Rīgas piepilsētas pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un sasaiste ar Rīgas sabiedriskā transporta sistēmu. |
| 4. | Tabula Nr. 2.4.10 (3) KF specifiskie rezultāta rādītāji:  Rādītājs “Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri” – r.4.5.1.a  Sākotnējā vērtība (2012.gadā) – 86,81 pasažieri milj./gadā  Plānotā vērtība (2023.gadā) – 88,42 pasažieri milj./gadā | Tabula Nr. 2.4.10 (3) KF specifiskie rezultāta rādītāji:  Rādītājs “Videi draudzīgā sabiedriskajā transportā pārvadātie pasažieri” – r.4.5.1.a  Sākotnējā vērtība (2012.gadā) – 89,71 pasažieri milj./gadā  Plānotā vērtība (2023.gadā) – 89,92 pasažieri milj./gadā |
| 5. | Tabula Nr. 2.4.10 (5) KF kopējie un specifiskie iznākuma rādītāji:  “Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja un metro līniju kopējais garums” – i.4.5.1.ak (CO15)  Plānotā vērtība (2023.gadā) – 8 km | Tabula Nr. 2.4.10 (5) KF kopējie un specifiskie iznākuma rādītāji:  “Jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja un metro līniju kopējais garums” – i.4.5.1.ak (CO15)  Plānotā vērtība (2023.gadā) – 4,92 km |
| 6. | (365) Attiecīgi investīcijas ir plānotas ar mērķi veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu kopumā, vienlaikus veicinot vides mērķu sasniegšanu un tieši videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstību. Gadījumos, kad ir paredzētas ievērojamas investīcijas infrastruktūrā, investīcijas tiks veiktas atbilstoši pilsētu attīstības plāniem, kā arī pirms SAM īstenošanas uzsākšanas tiks veikts padziļināts sākotnējais izvērtējums ar mērķi noskaidrot efektīvāko investīciju veidu un mērķteritorijas. Plānotajām investīcijām jābūt paredzētām atbilstošā dokumentā, kas attiecas uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti (kā atsevišķs dokuments vai daļa no pilsētas attīstības plāna), lai nodrošinātu, ka investīcijas veicinās ilgtspējīgu, zema oglekļu emisijas līmeņa, multimodālu pilsētu mobilitāti. | (365) Attiecīgi investīcijas ir plānotas ar mērķi veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu kopumā, vienlaikus veicinot vides mērķu sasniegšanu un tieši videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstību. Gadījumos, kad ir paredzētas ievērojamas investīcijas infrastruktūrā, investīcijas tiks veiktas atbilstoši pilsētu attīstības plāniem, kā arī pirms SAM īstenošanas uzsākšanas tiks veikts padziļināts sākotnējais izvērtējums ar mērķi noskaidrot efektīvāko investīciju veidu un mērķteritorijas. Savukārt gadījumos, kad ir paredzētas investīcijas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu infrastruktūras attīstībā, investīcijas tiks veiktas atbilstoši nozares attīstības plāniem. Plānotajām investīcijām jābūt paredzētām atbilstošā dokumentā, kas attiecas uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti (kā atsevišķs dokuments vai daļa no pilsētas attīstības plāna), lai nodrošinātu, ka investīcijas veicinās ilgtspējīgu, zema oglekļu emisijas līmeņa, multimodālu pilsētu mobilitāti. |
| 7. | (366) **Indikatīvās atbalstāmās darbības:** nacionālās nozīmes attīstības centros ar tramvaju maršrutu tīklu – tramvaju maršrutu tīklu attīstība (esošo līniju pagarināšana, jaunu līniju izbūve un saistītā ritošā sastāva iegāde), ievērojot pilsētas prioritārās attīstības teritorijas. Nacionālās nozīmes attīstības centros, kuros nav tramvaju maršrutu tīkla, – jaunu videi draudzīgu sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) iegāde, esošo sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) aprīkošana to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar AER vai citiem Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu obligāti paredzētajiem alternatīvās degvielas veidiem, kā arī saistītās uzlādes/uzpildes infrastruktūras izveide. Būtisks priekšnoteikums investīcijām ir laba transporta sistēmas pārvaldība, kas spētu nodrošināt investīciju ekonomisko efektivitāti. Infrastruktūras prioritizācija tiks nodrošināta projektu iesniegumu atlases procesā. | (366) **Indikatīvās atbalstāmās darbības:** nacionālās nozīmes attīstības centros Liepājā un Daugavpilī – tramvaju maršrutu tīklu attīstība (esošo līniju pagarināšana, pārbūve, jaunu līniju būvniecība un saistītā ritošā sastāva iegāde), ievērojot pilsētas prioritārās attīstības teritorijas, Rīgā, Pierīgā un Rīgas aglomerācijā – dzelzceļa pasažieru apkalpošanai paredzētā elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde. Nacionālās nozīmes attīstības centros, kuros nav tramvaju maršrutu tīkla, – jaunu videi draudzīgu sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) iegāde, esošo sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) aprīkošana to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar AER vai citiem Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu obligāti paredzētajiem alternatīvās degvielas veidiem, kā arī saistītās uzlādes/uzpildes infrastruktūras izveide. Būtisks priekšnoteikums investīcijām ir laba transporta sistēmas pārvaldība, kas spētu nodrošināt investīciju ekonomisko efektivitāti. Infrastruktūras prioritizācija tiks nodrošināta projektu iesniegumu atlases procesā. |
| 8. | (368) **Lielie projekti:** Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstības projekts. | (368) **Lielie projekti:** Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde. |
| 9. | (369) Lielā projekta ietvaros plānota jauna tramvaja maršruta izveide, un plānotās izmaksas veido 70% no SAM plānotā finansējuma. | (369) Lielā projekta ietvaros plānota pasažieru elektrovilcienu ritošā sastāva iegāde, un plānotās izmaksas veido ne mazāk kā 65% no SAM plānotā finansējuma. |
| 10. | Tabula Nr. 2.4.13. (7-12) “KF: Mazāk attīstītie reģioni”:  Intervences kategorijas: Kods 43 – 108 516 768 milj.EUR | Tabula Nr. 2.4.13. (7-12) “KF: Mazāk attīstītie reģioni”:  Intervences kategorijas:  Kods 27 – 70 000 000 EUR  Kods 43 – 38 516 768 EUR |
| 11. | Pielikums Nr.3 “Lielo projektu saraksts”   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Nosaukums** | **Projekta iesniegšanas laiks EK (gads, cet.)** | **Plānotais projekta īstenošanas uzsākšanas laiks (gads, cet.)** | **Plānotais projekta pabeigšanas laiks (gads, cet.)** | | Rīgas tramvaju infrastruktūras attīstība | 2017/2 | 2016/4 | 2022/4 | | Pielikums Nr.3 “Lielo projektu saraksts”   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Nosaukums** | **Projekta iesniegšanas laiks EK (gads, cet.)** | **Plānotais projekta īstenošanas uzsākšanas laiks (gads, cet.)** | **Plānotais projekta pabeigšanas laiks (gads, cet.)** | | Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde | 2022/2 | 2019/3 | 2023/4 | |

1. Atbilstoši [darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” rādītāju noteikšanas aprakstā](http://www.esfondi.lv/upload/Planosana/publicets_20122018.zip) (rādītāju pasē) 4.5.1.investīciju prioritātes specifiskajiem mērķiem noteiktajam. [↑](#footnote-ref-1)
2. Informācijai – 4.5.1.2.pasākuma īstenošanas ietvaros, īstenojot apstiprinātos projektus Jelgavā, Jēkabpilī, Jūrmalā, Rēzeknē, Valmierā un Ventspilī, tiks sasniegts DP noteiktais iznākuma rādītājs, t.i., tiks iegādāti 55 jauni videi draudzīgi sabiedriskā transporta transportlīdzekļi (autobusi). [↑](#footnote-ref-2)
3. Avots: <http://tap.mk.gov.lv/doc/2016_05/SMAnot_SAM4511_19042016.795.doc> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40477321&mode=mk&date=2019-09-13> [↑](#footnote-ref-4)
5. Atbilstoši 4.5.1.1.pasākuma “Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma datiem [↑](#footnote-ref-5)
6. Palielinājums par 2,9 milj./pasažieriem atbilstoši PV sniegtajiem datiem par pārvadāto pasažieru skaitu 5.pielikumā. [↑](#footnote-ref-6)
7. Norādītais termiņš var tikt pagarināts, ja DP grozījumu saskaņošanas procesā ar EK būs nepieciešamība sniegt papildu informāciju vai skaidrojumus. [↑](#footnote-ref-7)
8. CFLA, pamatojoties uz  no EK 2019.gada 12.jūlijā saņemto apstiprinājumu lielajam projektam “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”, 2019.gada 18.jūlijā ir izdevusi lēmumu Nr. 39-2-60/6065 “Par lielā projekta iesnieguma Nr.6.2.1.1/18/I/001 apstiprināšanu”. [↑](#footnote-ref-8)
9. Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1303/2013 ( 2013.gada 17.decembris ), ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1083/2006, 65.panta 2.punktam: “Izdevumi ir atbilstīgi ieguldījumam no Eiropas strukturāliem un investīciju fondiem, ja tie radušies atbalsta saņēmējam un samaksāti laikposmā no dienas, kad programma iesniegta EK, vai no 2014. gada 1. janvāra — atkarībā no tā, kurš no minētajiem termiņiem ir agrāks, — līdz 2023. gada 31. decembrim.” [↑](#footnote-ref-9)
10. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40475566&mode=mk&date=2019-07-16> [↑](#footnote-ref-10)
11. Informatīvais ziņojums “Par jauno elektrovilcienu projektu”, 2019.gada 16.jūlija Ministru kabineta sēde, skatīt: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40475566&mode=mk&date=2019-07-16> [↑](#footnote-ref-11)
12. Remonta centra izbūves izmaksas sastāda ~ 14 milj.EUR. [↑](#footnote-ref-12)
13. 2020.gadā plānotas tikai remonta centra izbūves izmaksas. [↑](#footnote-ref-13)
14. Atbilstoši 2019.gada 30.jūlijā noslēgtā elektrovilcienu piegādes līguma nosacījumiem tiek noteikts, ka: (1) līgums stājas spēkā tiklīdz “Škoda Vagonka A.S.” iesniegs izpildes nodrošinājumu, kas ir izdarīts 2019.gada 29.augustā; (2) avansa maksājuma rēķinu piegādātājs var iesniegt pēc darbu izpildes plāna iesniegšanas PV, kas, savukārt, ir jāizdara trīs mēnešu laikā pēc līgumā stāšanās spēkā (ne vēlāk kā līdz 2019.gada 29.novembrim); (3) iesniegtais rēķins PV ir jāapmaksā 15 dienu laikā (ne vēlāk kā līdz 2019.gada 13.decebrim). [↑](#footnote-ref-14)