**Informatīvais ziņojums**

**“Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža posma no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai pārbūves finansēšanas iespējām”**

Informatīvais ziņojums izstrādāts, lai izpildītu:

* Eiropas Parlamenta un padomes 2013.gada 11.decembra Regulā Nr.1315/2013[[1]](#footnote-1) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, noteikto, kas paredz pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla (turpmāk – TEN-T) izveidei, kas ietver divu līmeņu struktūru - visaptverošā tīkla un pamattīkla izveidi, kā arī prasību līdz 2030.gadam pamattīklu pabeigt līdz 2030. gadam. Visaptverošā tīkla mērķis ir nodrošināt visu Eiropas Savienības (turpmāk – ES) reģionu pieejamību un savienojamību un tā izveide jāpabeidz līdz 2050.gadam, savukārt pamattīklu veido tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās TEN-T mērķu sasniegšanai. Lai pamattīkls tiktu uzskatīts par pabeigtu, tajā iekļautajiem autoceļiem jāatbilst automaģistrāļu vai ātrsatiksmes ceļu standartiem.
* Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam[[2]](#footnote-2) (turpmāk – LIAS2030) telpiskās attīstības perspektīva iezīmē integrētu skatījumu uz valsts attīstību, nosakot, ka ir jāveic gan ārējās, gan iekšējās sasniedzamības uzlabošana, kā arī to, ka Latvijas ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir starptautiskas nozīmes autoceļu TEN-T attīstībai, kā arī starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru savienošanai ar starptautiskas un nacionālas nozīmes transporta koridoriem.
* Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. - 2027.gadam[[3]](#footnote-3) (turpmāk – NAP2027) rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” 312.uzdevumu “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”.

NAP2027 izvirzītais mērķis ir integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. Mērķa prioritāte ir kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība, nodrošinot valsts galveno un reģionālo autoceļu rekonstrukciju vai modernizāciju drošas infrastruktūras attīstībai nākotnē.

Saskaņā ar NAP2027 vīzija par Latvijas nākotni 2027. gadā iezīmēta ar četriem izaugsmes virzieniem, no kuriem izaugsmes virziens “Dzīves kvalitāte” nosaka: “Plašāku publisko pakalpojumu pieejamību, augstāku kvalitāti un efektivitāti palīdz īstenot mērķtiecīga sadarbība, tai skaitā attīstības centru tīklošanās mehānismi, integrēta pilsētu, to funkcionālo ietekmes zonu un lauku kooperācija, kopīgi ilgtspējīgas mobilitātes projekti un publiskā-privātā partnerība. Tādējādi pilsētu un lauku telpas mijiedarbība palīdz risināt kā ekonomiskās, tā sociālās un apdzīvotības problēmas. Iedzīvotāji var izmantot vairāk iespēju un labāku pieeju pakalpojumiem ikvienā Latvijas pilsētā un novadā. Tāpat ikviena pilsēta un novads dod ieguldījumu valsts attīstības mērķu sasniegšanā”.

* Satiksmes ministrijas izstrādātajā informatīvajā ziņojumā “Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam” (turpmāk - Stratēģija 2040), kas 2021.gada 14.aprīlī (TA-882) iesniegts Valsts kancelejai, paredzēts izveidot vienotu, drošu un efektīvu valsts autoceļu tīklu, nodrošinot Rīgas apvedceļa sasniedzamību no jebkura administratīvā centra Latvijā ne ilgāk kā divu stundu laikā, kā prioritāte ir izvirzīta valsts galveno autoceļu posmu pārbūve par ātrgaitas autoceļiem, projektus realizējot atbilstoši pieejamajam valsts budžeta un ES fondu finansējumam.

Kā viens no Stratēģijas 2040 prioritārajiem projektiem ir noteikts valsts galvenā autoceļa A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle) pārbūve posmā no perspektīvā Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai, iekļaujot Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūvi.

1. **Esošā situācija**

Latviju šķērso vairāki Eiropas transporta tīkla autoceļu maršruti, pa kuriem notiek intensīva tranzīta satiksmes plūsma un kas savieno Latviju ar ES valstīm, vienlaicīgi nodrošinot iekšējo satiksmi valstī. Noslogotākais no šiem autoceļu maršrutiem ir Eiropas autoceļa E67[[4]](#footnote-4) (turpmāk – E67) maršruta posms no Ainažiem līdz Grenctālei, kur kravas satiksmes intensitāte ir vidēji 3 100 trl/dnn. E67 maršrutā ietilpstošais autotransporta koridors “Via Baltica” ir E67 posms no Tallinas līdz Varšavai, kas ir svarīgs tranzīta satiksmes koridors un veicina satiksmi gan starp Baltijas valstīm, gan arī tālākām valstīm ziemeļu–dienvidu virzienā. E67 ietilpst arī TEN-T pamattīkla Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridorā, kas savieno Baltijas jūras austrumu piekrastes ostas ar Ziemeļjūras ostām un nodrošina dažādu transporta veidu sasaisti.

Latvijā “Via Baltica” koridorā ietilpst valsts galvenais autoceļš A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (turpmāk – autoceļš A7). Šis ir viens no noslogotākajiem valsts galvenajiem autoceļiem: satiksmes intensitāte šajā autoceļā ir robežās no 6 000 trl/dnn līdz 28 300 trl/dnn, t.sk., kravas transporta intensitāte ir robežās no 2 710 trl/dnn līdz 4 110 trl/dnn[[5]](#footnote-5). Savukārt satiksmes intensitātes plānotais pieauguma koeficients 2040.gadā sastāda 1,68, salīdzinot ar 2020.gada intensitāti. Šī informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdī visā minētajā autoceļa posmā nav neviena divu brauktuvju posma[[6]](#footnote-6), kas neatbilst drošas un ērtas satiksmes vajadzībām. Tāpat autoceļa A7 maršruts šķērso Iecavas un Bauskas pilsētas teritorijas, kurās satiksmes ātrums jāsamazina un jāveic apstāšanās pie luksoforiem, tādā veidā palielinot transportlīdzekļu radīto izmešu apjomu. Tehniskajiem parametriem neatbilstoši un autoceļu maršruti, kas šķērso apdzīvotas vietas, katru gadu tautsaimniecībai nodara apjomīgus zaudējumus, jo, veidojoties autotransporta sastrēgumiem, pieaug autotransporta ekspluatācijas izmaksas, brauciena ilgums un degvielas patēriņš.

Šobrīd posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz autoceļa A7 25. km ir uzsākts publiskās un privātās partnerības projekts “E67/A7 Ķekavas apvedceļš” (turpmāk – Ķekavas apvedceļš), kura ietvaros līdz 2023.gada beigām plānots pārbūvēt esošos autoceļa A7 posmus un izbūvēt jaunu autoceļu, t.sk. 12,22 km garu posmu ar četrām joslām (pa divām katrā virzienā), vairāklīmeņu satiksmes mezglus un vietējo paralēlo ceļu tīklu.

Autoceļa A7 posmā pēc plānotā Ķekavas apvedceļa ir divas apdzīvotas vietas - Iecava un Bauska, caur kurām virzās satiksme, kā rezultātā šajā apdzīvotajās vietās nav iespējams nodrošināt (pēc iespējas) visaugstāko dzīves kvalitāti iedzīvotājiem jeb samazinātu satiksmes radītā trokšņa līmeņa, gaisa piesārņojuma un vibrāciju un satiksmes intensitātes un secīgi arī satiksmes drošības uzlabojumu. Pieaugot satiksmes plūsmai (īpaši kravu tranzītam), ir palielinājusies Iecavas un Bauskas iedzīvotāju un pašvaldību neapmierinātība, pieprasot Iecavas un Bauskas apvedceļu izbūvi.

Pēc Bauskas pilsētas pašvaldības pasūtījuma, 2017.gadā tika veikti pētījumi (“Autotransporta plūsmas ietekme uz Bauskas pilsētvides kvalitāti” un “Autotransporta plūsmas radītā trokšņa ietekme uz Bauskas pilsētvides kvalitāti”, kā arī “Vibrācijas mērījumi Bauskas vecpilsētā”) par trokšņu līmeni un gaisa kvalitāti pilsētā, kuros pamatoja autoceļa A7 negatīvo ietekmi uz Bauskas iedzīvotāju veselību un dzīves kvalitāti. Trokšņu izplatības pētījums parādīja, ka, novirzot kravas tranzītsatiksmi no Bauskas pilsētas pa apvedceļu, trokšņa robežlielumu pārsniegumu platība atbilstoši trokšņa rādītājam Ldiena publiskās apbūves teritorijās samazinātos par 72%. Savukārt trokšņa rādītājiem Lvakars un Lnakts mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās (esošajā situācijā lielākās pārsniegumu platības) robežlielumu pārsniegumu platība samazinātos par 61% vakara periodā un 60% nakts periodā. Tāpat pētījuma modelēšanas dati parādīja, ka apvedceļa izbūve spēj būtiski ietekmēt transporta sistēmas funkcionēšanas efektivitāti, proti, paaugstināt vidējo ātrumu par 14%, samazināt aizkavēšanās laiku par 35%, samazināt vidējo automašīnu apstāšanās biežumu par 57%, kā arī samazināt emisijas apjomu Bauskas pilsētā līdz 60%.

Paužot sabiedrības viedokli, Satiksmes ministrijā ir saņemta biedrības “Bauskas vecpilsēta” 2021.gada 5.marta vēstule Nr.2 ar prasību nekavējoties uzsākt Bauska apvedceļa jautājuma risināšanu vēl pirms Rail Baltica dzelzceļa būvniecības uzsākšanas un Stratēģijā 2040 Bauskas un Iecavas apvedceļam paredzēt augstāku prioritāti starp 1.posma projektiem, skaidri definējot projekta uzsākšanas laiku un finansējumu. Vienlaikus Bauskas novada dome 2021.gada 1.februāra vēstulē Nr.BNA/2021/3-14.28/139/N “Par konceptuālo dzelzceļa līnijas ievada risinājumu Bauskā” paralēli Rail Baltica dzelzceļa jautājumiem uzsver Bauskas apvedceļa nepieciešamību, lai uzlabotu iedzīvotāju dzīves kvalitāti Bauskas pilsētā.

1. **Turpmākā rīcība**

Lai autoceļa A7 posmā no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai uzlabotu satiksmes drošību, satiksmes caurlaides spēju un samazinātu vides piesārņojumu, ceļā pavadīto laiku, uzlabojot Bauskas un Iecavas iedzīvotāju dzīves kvalitāti, šīm apdzīvotajām vietām ir jāizbūvē apvedceļi, tādā veidā pēc LVC aplēsēm novirzot uz apvedceļiem tranzītsatiksmi 100% apmērā, kā arī vietējā rakstura kravas satiksmi 80–90 % apmērā. Apvedceļus izmantos arī vieglais transports, un LVC prognozē, ka uz apvedceļiem tiktu novirzīti 50–70 % no kopējās satiksmes plūsmas.

Laikā no 2008.-2010.gadam tika izstrādāta “E67 VIA Baltica posma a/c A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) attīstības izpēte” (turpmāk – Izpēte), kas ir projektēšanas procesa pirmais posms un kuras ietvaros izstrādāts risinājums autoceļa A7 pārbūvei par divbrauktuvju autoceļu ar 2 joslām katrā virzienā, vairāklīmeņu satiksmes mezgliem un paralēlo vietējo ceļu tīklu posmā no valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) līdz apdzīvotai vietai Ārce aiz Bauskas virzienā uz Lietuvas robežu, ieskaitot Iecavas un Bauskas apvedceļus.

Izpētes ietvaros tika veikts ietekmes uz vidi novērtējums atbilstoši ātrgaitas vai automaģistrāles autoceļam un rezervētas būvniecībai nepieciešamās teritorijas pašvaldību teritoriju plānojumos. Par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu 2009.gada 6.novembrī ir saņemts Vides pārraudzības valsts biroja atzinums. Autoceļa risinājumi ir izstrādāti atbilstoši starptautiskas nozīmes ātrgaitas autoceļa statusam un standartiem.

Pamatojoties uz Izpētes būvniecības darbu izmaksu aprēķiniem, tiem piemērojot izmaksu pieauguma koeficientu uz 2020.gadu, orientējošas kopējās būvniecības izmaksas autoceļa A7 pārbūvei no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai, ieskaitot Iecavas un Bauskas apvedceļus – 301,2 milj. EUR (ar PVN) (bez projektēšanas un zemju iegādes), tai skaitā Iecavas apvedceļš – 129,4 milj. EUR, Bauskas apvedceļš – 106,7 milj. EUR. Autoceļa A7 kopējais pārbūves posma garums – 47 km.

Projekta īstenošanai ir nepieciešams veikt vairākus sagatavošanās posmus. Stratēģijā 2040 plānotais laika grafiks projekta īstenošanai ir šāds:

* + būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde: 2022. – 2025.gads;
	+ zemju atsavināšana: 2025. – 2027.gads;
	+ būvprojekta izstrāde: 2026. – 2028.gads;
	+ būvniecība: 2029. – 2032.gads.

Kā variants ir apskatīta šī posma stadiālā izbūve, piemēram, paredzot iespēju sākumā izbūvēt tikai Bauskas apvedceļu vai Iecavas un Bauskas apvedceļus kopā, vai izbūvēt Iecavas un Bauskas apvedceļus sākumā tikai ar vienu brauktuvi ar vienu joslu katrā virzienā, vienlaikus paredzot šķērsojošo autoceļu pārvadus atbilstoši divām brauktuvēm, kā arī vietu otras brauktuves izbūvei.

Iespējamais Bauskas apvedceļa izbūves grafiks, paredzot stadiālu būvniecību, proti, 1.izbūves posmā - viena brauktuve ar normālprofilu NP14:

* + būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde: 2022. – 2023.gads;
	+ zemju atsavināšana: 2024. – 2026.gads;
	+ būvprojekta izstrāde: 2026. – 2027.gads;
	+ būvniecība: 2028. – 2029.gads;
	+ otras brauktuves izbūve – 2030. – 2031.gads.

Ņemot vērā, ka valsts budžeta finansējums jaunu satiksmes infrastruktūras projektu finansēšanai ir nepietiekams, ir nepieciešams izvērtēt iespēju minētā autoceļa A7 posma pārbūvei par ātrsatiksmes autoceļu piemērot publiskās un privātās partnerības modeli, piesaistot valsts budžetam alternatīvu finansējumu. Lai pamatotu šī modeļa ieviešanu, ir jāveic finanšu un ekonomiskie aprēķini saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 6.oktobra noteikumiem Nr.1152 “Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai”. Finanšu un ekonomisko aprēķinu valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža posma no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai pārbūves projekta izmaksas tiks segtas no Satiksmes ministrijas valsts budžeta apakšprogrammas 23.06.00 “Valsts autoceļu uzturēšana un atjaunošana” līdzekļiem. Finanšu un ekonomisko aprēķinu izmaksas plānotas līdz 20 000 eiro apmērā bez PVN un aprēķini tiks veikti līdz 2022.gada 1.jūlijam.

Gadījumā, ja jauna publiskās un privātās partnerības projekta īstenošanai būs nepieciešami papildu valsts budžeta līdzekļi, jautājums par to piešķiršanu ir izskatāms Ministru kabinetā ikgadējā valsts budžeta un vidēja termiņa budžeta ietvara likumprojektu sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I.Stepanova

1. Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome, 2013. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr.1315/213 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> [↑](#footnote-ref-1)
2. Latvijas Republikas Saeima, 2010. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. <https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_6.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. Latvijas Republikas Saeima, 2020. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam.

 <https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
4. Maršruts E67 Helsinki–Tallina–Rīga–Panevēža–Kauņa–Varšava–Pjotrkuva–Tribunaļska–Vroclava–Klodzko–Belovesa–Nāhoda–Hradeckrālove–Prāga. [↑](#footnote-ref-4)
5. 2019.gada dati [↑](#footnote-ref-5)
6. Plānots, ka valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 7,90km līdz 25,0km apvedceļa (Ķekavas apvedceļš) būvniecība tiks uzsākta 2021.gada 2.pusē un pabeigta 2023.gadā, t.sk., posms ar 2 brauktuvēm, katrā plānojot 2 joslas. [↑](#footnote-ref-6)