
TEN-T tīkls un Bauskas un Iecavas apvedceļi

Mārtiņš Lazdovskis
valdes priekšsēdētājs

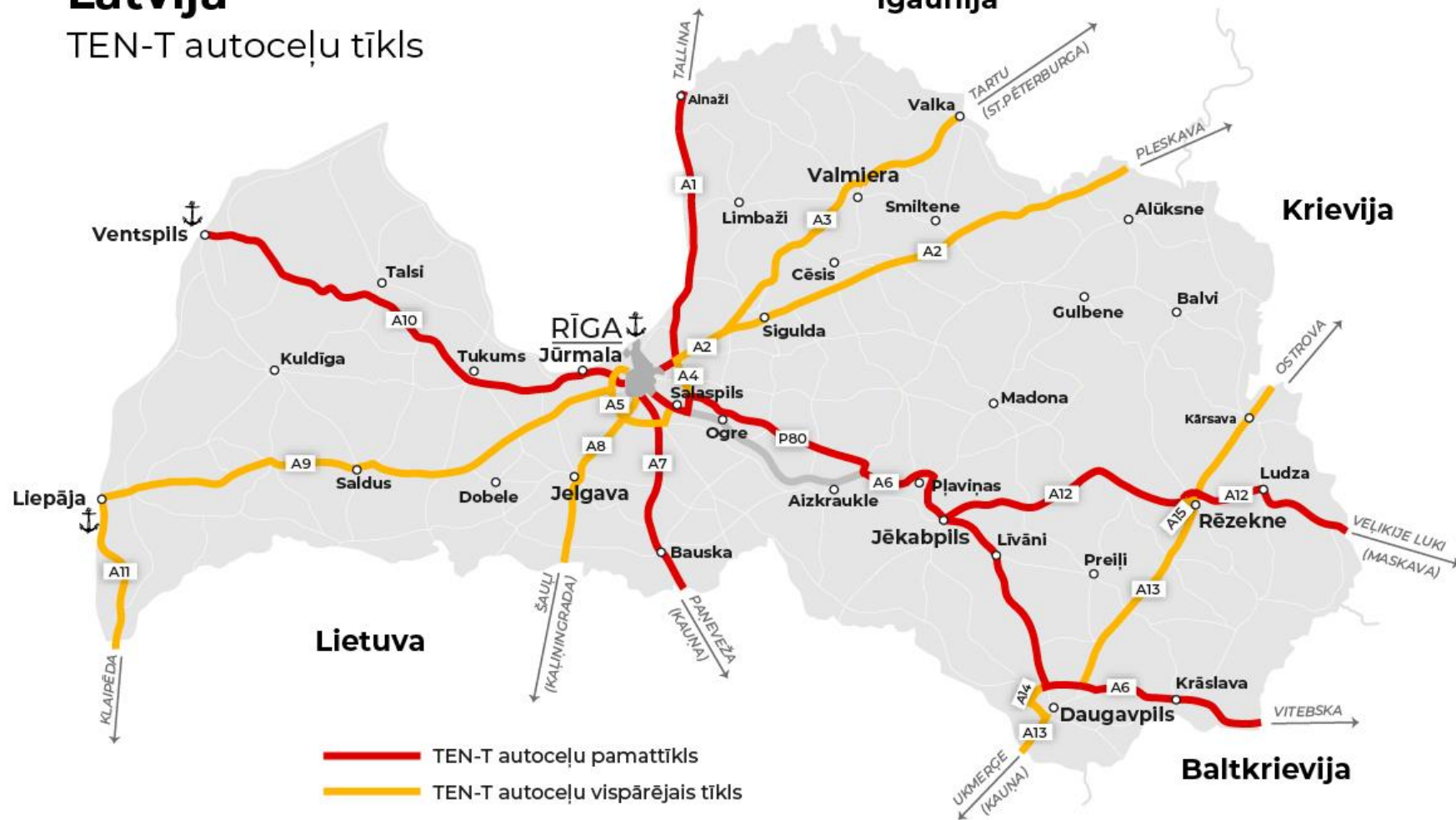
TET-T Latvijā

Eiropas transporta tīkls (TEN-T) izveidots 2013.gadā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.1315/2013.

TEN-T pamattīklā Latvijā ir 802 km.

TEN-T vispārējā tīklā ir 869 km.

Latvija TEN-T autoceļu tīkls



TEN-T Latvijā

Eiropas Komisijas 2011. gadā izvirzīti mērķi:

- nodrošināt pilnībā funkcionālu TEN-T pamattīklu līdz 2030. gadam;
- nodrošināt augstas kvalitātes un veiktspējas visaptverošo tīklu līdz 2050. gadam.

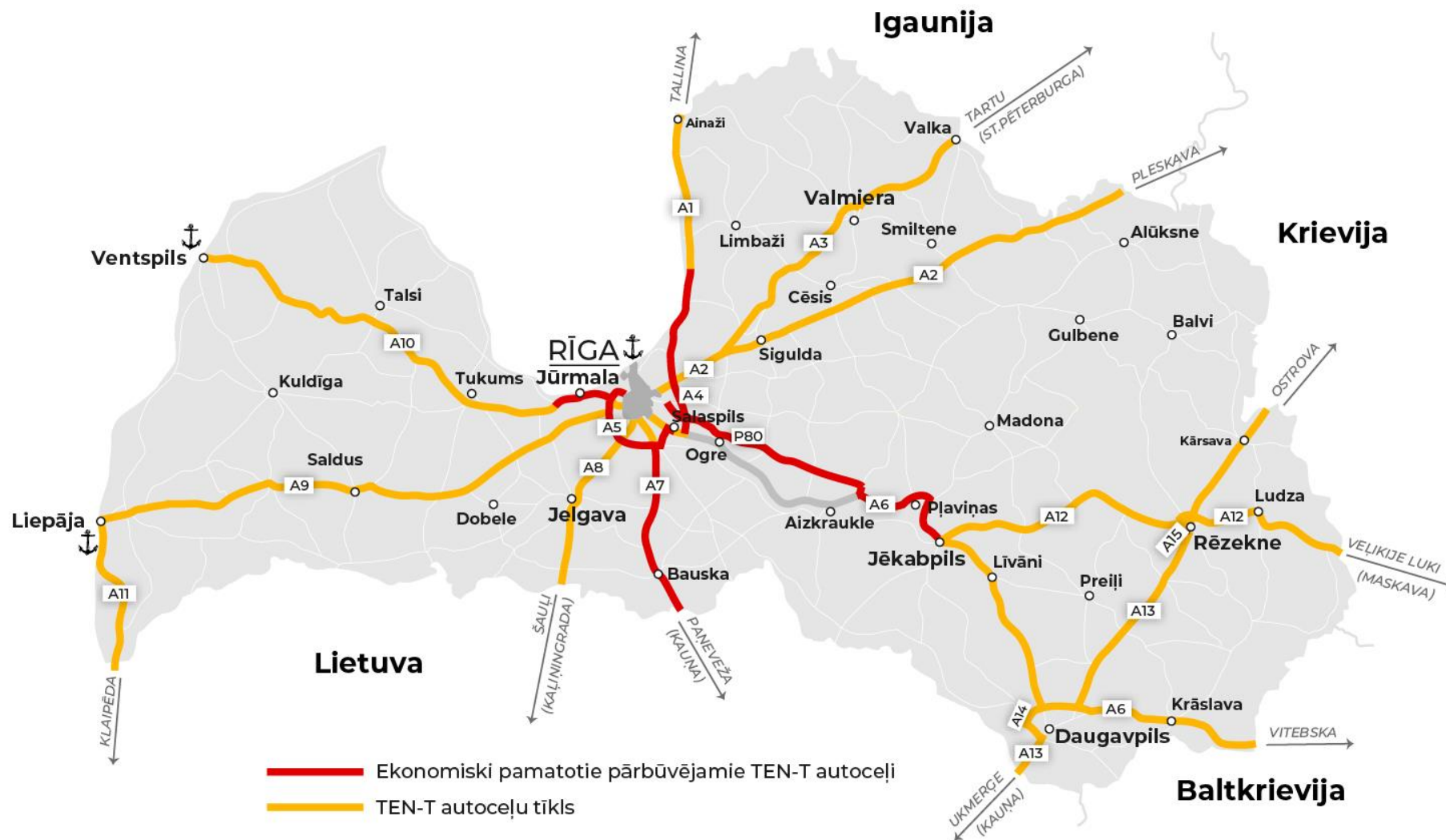
Regulā Nr.1315/2013 noteikts, ka:

- pamattīkla autoceļu infrastruktūrai ir jābūt ātrsatiksmes autoceļiem vai automaģistrālēm;
- pēc dalībvalsts lūguma Eiropas Komisija pienācīgi pamatotos gadījumos, ja ir nodrošināta pienācīga drošības pakāpe, var piešķirt atbrīvojumus no prasības TEN-T pamattīklā autoceļus nodrošināt kā ātrsatiksmes autoceļus vai automaģistrāles.

TEN-T pamattīklā esošo valsts autoceļu pārbūve līdz 2030. gadam

Pēc LVC pasūtījuma veikts pētījums “Eiropas transporta tīkla pamattīklā esošo valsts autoceļu pārbūves līdz 2030. gadam pamatojums”.

Ekonomiski pamatota autoceļu pārbūve par ātrgaitas autoceļu līdz 2030. gadam ir 314 km valsts autoceļu



TEN-T pamattīklā esošo valsts autoceļu pārbūve līdz 2030. gadam



Pārējo TEN-T pamattīklā esošo valsts autoceļu pārbūve par ātrsatiksmes autoceļiem vai automaģistrālēm līdz 2030. gadam nav sociāli-ekonomiski pamatota.

Par šiem autoceļiem jāiesniedz lūgums Eiropas Komisija piešķirt atbrīvojumu no prasības nodrošināt šos autoceļus kā ātrsatiksmes autoceļus vai automaģistrāles!

A7 – Bauskas un Iecavas apvedceļi



- 2009. gads veikta “E67 Via Baltica posma a/c A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) attīstības izpēte” (Ceļuprojekts), paredzot arī Iecavas un Bauskas pilsētu apvedceļus.
- Autoceļu A7/E67 Rīga – Bauska – Grenctāle (Lietuvas robeža) plānots pārbūvēt par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēn (4 joslām), ar divlīmeņu satiksmes mezgliem un vietējo paralēlo ceļu tīklu.
- Šogad ir plānots:
 - izstrādāt finanšu un ekonomiskos aprēķinus (2022),
 - uzsākt būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi (2022–2024).
- Ņemot vērā, ka tāda apjomīga projekta īstenošanai ir nepieciešams veikt vairākus sagatavošanās procesus – būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi, zemju iegādi, būvprojekta izstrādi, kas ir 6-7 gadi, tad ātrākais laiks, kad varētu tikt uzsākta objekta vai objekta atsevišķas stadijas būvniecība, ir 2028. gads.
- Šobrīd A7 pārbūve par ātrgaitas autoceļu tiek paredzēta kā nākamā prioritāte aiz Rīgas apvedceļa izbūves par ātrgaitas autoceļu un to plānots īstenot laika posmā līdz 2030. gadam.

A7 tehnisko risinājumu alternatīvas

1. ALTERNATĪVA –

Autoceļa A7 pārbūves projekts (ieskaitot lecavas un Bauskas apvedceļus ar divām brauktuvēn) tiek realizēts vienā kārtā, izbūvējot divas brauktuves;

2. ALTERNATĪVA –

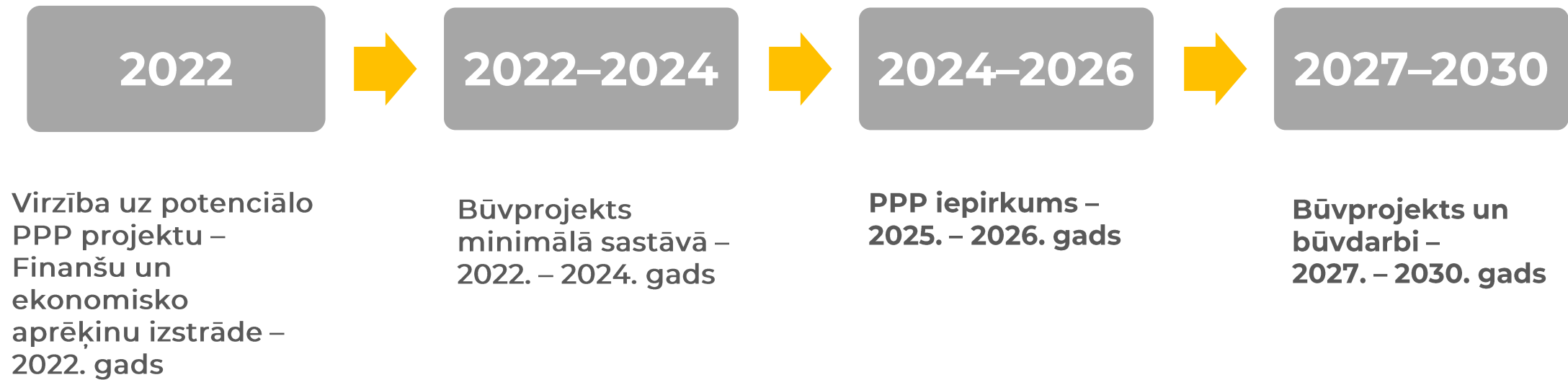
Autoceļa A7 pārbūves projekts (ieskaitot lecavas un Bauskas apvedceļus ar divām brauktuvēn) tiek realizēts stadiāli, secīgi izbūvējot Bauskas apvedceļu, lecavas apvedceļu un esošā Autoceļa A7 pārbūvi uz divām brauktuvēn;

3. ALTERNATĪVA –

Autoceļa A7 pārbūves projekts (ieskaitot lecavas un Bauskas apvedceļus) tiek realizēts stadiāli, sākumā izbūvējot Bauskas un lecavas apvedceļiem tikai vienu brauktuvi ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā, vienlaikus paredzot šķērsojošo autoceļu pārvadu garumus tādus, lai vēlāk varētu izbūvēt otru brauktuvi visā garumā un otras brauktuves izbūve.

Bauskas un Iecavas apvedceļu PPP

Paredzamais laika grafiks



** Laika grafiks indikatīvs, kas var mainīties atbilstoši pieņemtajiem lēmumiem*

Bauskas un Iecavas apvedceļi kā PPP

Izpildes gaita

- Pamatojoties uz informatīvo ziņojumu "Par valsts galvenā autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža posma no Kekavas apvedceļa līdz Bauskai pārbūves finansēšanas iespējām", MK 2021. gada 10. augusta sēdē uzdeva SM līdz 2022. gada 1. jūlijam izstrādāt finanšu un ekonomiskos aprēķinus (turpmāk - FEA).
- Iepirkumā par FEA izstrādi ir saņemti divi piedāvājumi un pašlaik notiek to izvērtēšana.

FEA izstrādes mērķi un statuss



- **Mērķis:** noteikt projekta īstenošanai piemērotāko finansēšanas modeli un veidu.
- **Projekta tvērums:** a/c A7 posma no Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai (Bauskas apvedceļa beigām) pārbūve par ātrgaitas autoceļu
- **Uzdevumi:** Izstrādāt finanšu un ekonomiskos aprēķinus, t.sk., veikt projekta īstenošanas finanšu un tehnisko alternatīvu salīdzināšanu, iezīmējot ekonomiski pamatotāko projekta realizēšanas veidu, tostarp iespējamo īstenošanu kārtās un piemērotāko finansējuma avotu.
- Gadījumā, ja par efektīvāko tiek atzīts PPP modelis:
 - saskaņot ar FM, CFLA u.c., - izstrādāt ceļa karti, proti, definēt darbības projekta īstenošanai un sasniedzamos rezultātus,
 - izstrādāt projekta īstenošanas laika grafiku.
- **Termiņi:** FEA jābūt izstrādātiem līdz **01.07.2022.**

Publiskās privātās partnerības piemērs – Ķekavas apvedceļš



- Pirmais DBFM modelis Baltijā
- 4 gadi intensīva darba radīt iepirkuma dokumentāciju, tostarp PPP līgumu no nekā:
 - atklāts konkurss ar sarunām ietvēra kvalifikācijas, sākotnējā tehniskā un finanšu piedāvājuma iesniegšanu, sarunas, labākā un galīgā piedāvājuma iesniegšanu, kā arī sadarbību ar EUROSTAT, pretendenta padziļināto finanšu un tehnisko spēju izpēti no finansētāju puses utt.,
 - Pašlaik Latvijā unikāls PPP līgums uz gandrīz 23 gadiem,
- Kopš 16.07.2021. būvprojekta izstrāde pabeigta un saskaņota kompetentajās institūcijās 130 dienās.
- Sākot no novembra beigām, aptuveni 690 dienās plānots pabeigt būvdarbus,
- 2023. gada nogalē autovadītājiem būs pieejams moderns ātrgaitas autoceļš, novēršot “pudeles kaklu” uz Via Baltica pie iebrauktuves Rīgā.

Publiskās privātās partnerības piemērs – Kekavas apvedceļš

Kezas, kas prasa steidzamu risinājumu:

- problēma ar tranzītu cauri pilsētai, tostarp kravu, kur satiksmes intensitāte 3x pārsniedz plānoto;
- vienīgā ieeja Rīgā ar 2 joslām, gaisa un trokšņu piesārņojums u.c.

Efektivitāte:

- ceļš “uz nomaksu” - 2 gados īsteno milzīgu projektu, vienlaikus finansiāli atstājot iespēju uzlabot ceļu tīklu arī citur valstī;
- DBFM modelis, kurā privātajam partnerim nodoti gandrīz visi riski;

Komanda: atklāts konkurss ar sarunām un Latvijā jauna veida līguma – PPP - īstenošana nozīmē intensīvu sadarbību starp publisko un privāto sektoru gan iepirkuma, gan īstenošanas fāzē; PPP līguma termiņi ir saistoši abām pusēm, tāpēc prasa efektīvizēt procesus un procedūras.

Atbildība: 23 gadu līgums ir viens no pirmajiem precedentiem atbildību sadalījumā (pats projektē, pats būvē, pats uzturi un atbildi ar savu maku par to, ko sadarīji).

Virzība:

- PPP līguma nosacījumi būtiski samazina opcijas “pastiept garumā”;
- motivē arī Privāto partneri meklēt ilgtermiņā efektīvākos risinājumus.

Attīstība: sākoties būvniecībai, rodas attīstības intereses, lai ietvertu projektā, tās samērīgi jādefinē jau agrīnās stadijās – IVN, BMS, pašvaldību tehniskie noteikumi u.c. Vienlaikus, valsts budžets nav universāls līdzeklis, lai sakārtotu gadiem ielaistas teritorijas plānojuma, īpašuma attīstīšanas u.c. problēmas.

Publiskās privātās partnerības piemērs – Kekavas apvedceļš

Kekavas apvedceļa būvniecība skaitļos un faktos

BŪVNICĪBĀ IZMANTOS



220 000 t
asfalta



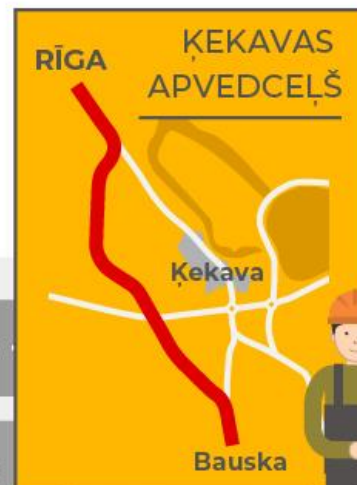
450 000 t dolomīta
un granīta šķembas



520 000 m³
smilts



1 800 000 m³
uzbēruma grunts



TIKS IZBŪVĒTS UN PĀRBŪVĒTS



14 mākslīgās būves



Lietus ūdens kanalizācijas tīkls **8600 m**



Ūdensvads **2560 m**



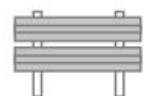
Gāzes vadi **11** zonās



3 augstsprieguma
līniju šķērsojumi



Kopējais asfalta
joslu garums
gandrīz **100 km**



Metāla barjeru
kopgarums
40 000 m



Betona barjeru
kopgarums
4000 m



900 apgaismes
ķermeņi

JAUNS SATIKSMES VADĪBAS CENTRS



20 videonovērošanas
kameras



2 meteostacijas



10 smart sensori



satiksmes plūsmas
datu analīzes sistēma

OBJEKTĀ BŪVNICĪBAS PROCESA AKTĪVĀKAJĀ FĀZĒ STRĀDĀS:

~ 450



cilvēki

> 100



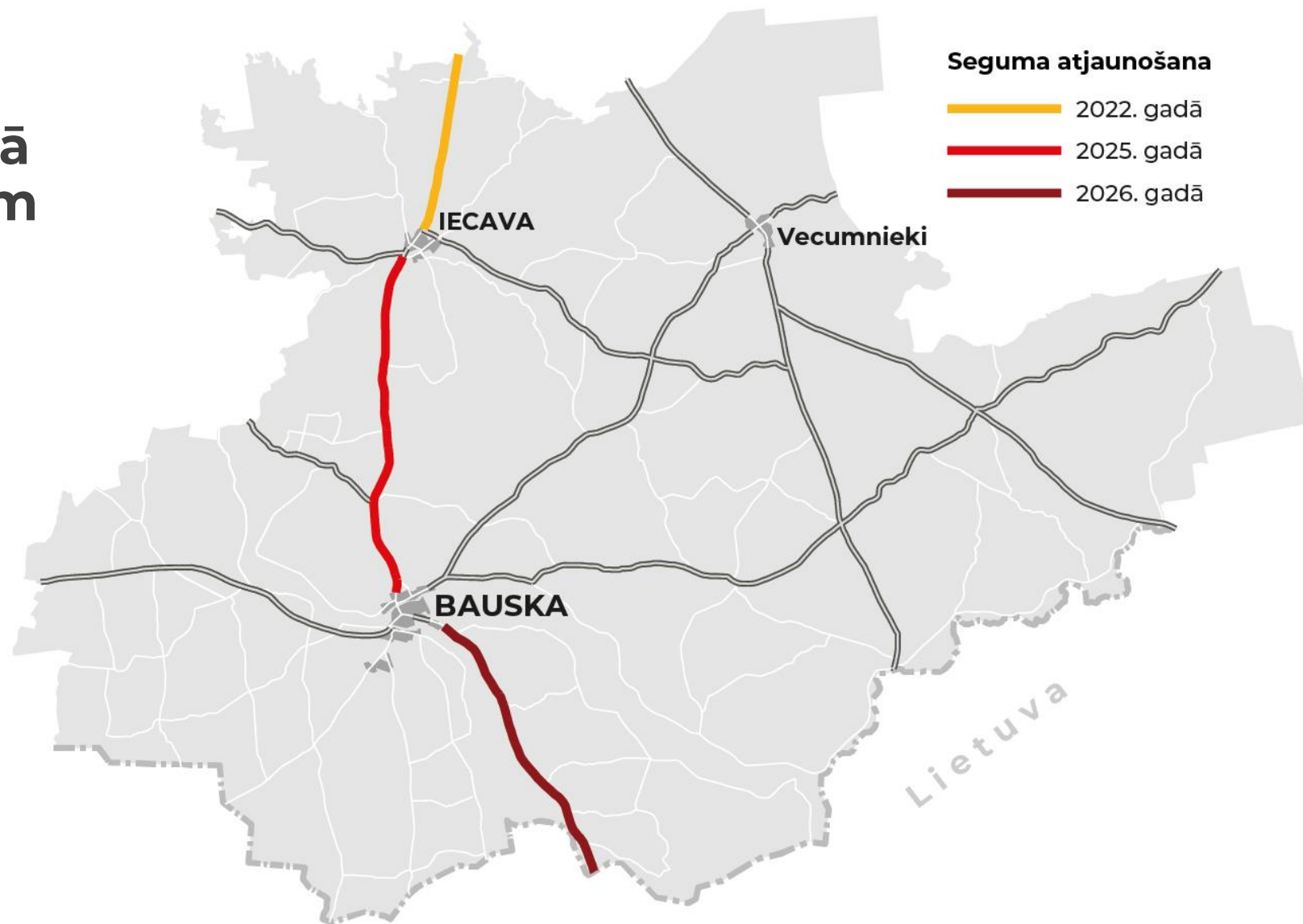
mehānismu
vienības

> 50



auto-
transporta
vienības

Plānotie ieguldījumi Bauskas novadā līdz 2030. gadam



Paldies par uzmanību!