

NOZARES PPP REALIZĀCIJAS PRAKSE LATVIJĀ

Lai arī līdz šim transporta un sakaru nozarē Latvijā nav realizētu PPP projektu, ir skaidri iezīmēta virzība uz infrastruktūras projektu īstenošanu, izmantojot PPP modeli. Galvenajos valsts un Satiksmes ministrijas politikas plānošanas un stratēģijas dokumentos ir skaidri definēts gan mērķis veicināt PPP projektu realizāciju transporta nozarē, gan definēti konkrēti projekti autosatiksmē, kā arī atzīmēta virzība uz PPP projektu ieviešanu dzelzceļa nozarē.

Vienlaikus ar iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanos pieaug arī transporta līdzekļu izmantošanas apjoms un tādējādi būtiski palielinās satiksmes intensitāte kā pilsētās, tā arī uz autoceļiem valstī kopumā. Nenoliedzami nozīmīga ir arī kravu pārvadājumu un tranzīta ietekme uz autoceļu stāvokli un kvalitāti. Līdz ar to, transporta un sakaru nozarē visbūtiskāk pieaug prasības pēc kvalitatīviem un drošiem autoceļiem. Tomēr, ņemot vērā valsts un pašvaldību budžetu ierobežotos līdzekļus, nepieciešams rast papildus resursus un finansējuma avotus, kas minimāli ietekmētu valsts budžetu un saistības. Tādēļ Satiksmes ministrija jau sākotnēji ir identificējusi 6 autosatiksmes pilotprojektus, kurus plānots īstenot izmantojot PPP principus.

Latvijā identificētie transporta nozares plānotie PPP projekti apkopoti tabulā nr.13. Papildus tabulā nosauktajiem valsts autoceļu PPP projektiem, ir identificēti arī vairāki pašvaldību transporta infrastruktūras projekti, kuru realizācijai paredzēts pielietot PPP modeli.

TABULA NR.1: LATVIJĀ PLĀNOTIE VAI IZPĒTES STADIJĀ ESOŠIE TRANSPORTA UN SAKARU NOZARES PPP PROJEKTI

PROJEKTS	PARTNERI, IZMANTOTAIS PPP MODELIS	UZSĀKŠANAS GADS, TERMIŅŠ	KOMENTĀRI
E77 Rīgas apvedceļš – Sēnīte (pilotprojekts)	Latvijas Valsts ceļi Partnerības līgums (DBFO)	2007.gads (4)+20 gadi	Pirmais PPP pilotprojekts, tiek sagatavots konkursa nolikums un PPP līgums
E67 Rīgas apvedceļš, posms Baltezers - Saulkalne	--	--	Plānots
E67 Ķekavas apvedceļš	--	--	Plānots
E22 posms Priedaine-Sloka	--	--	Plānots
E77 posms Rīga-Jelgava	--	--	Plānots
E22 Tīnūži - Koknese	--	--	Plānots
Cēsu pilsētas ielu rekonstrukcija un remonts	Cēsu pilsētas Dome (DBFO)	--	Finansējuma problēmas (lielas pašvaldības saistības)
Ledus ielas izbūve Jēkabpilī	Jēkabpils pilsētas Dome (Koncesija)	2008.gads 2+13 gadi	Ir sagatavots Tehniski ekonomiskais pamatojums, tiek gatavoti koncesijas piešķiršanas nosacījumi
Rīgas Ziemeļu transporta koridors	Rīgas pilsētas Dome, Latvijas valsts Partnerības līgums (DBFO)	2010.gads 5+ 25-30 gadi	Tiek veikta analīze par iespējamo PPP modeli

Skultes dzelzceļa pārvada būvniecība Sarkandaugavā	Rīgas pilsētas Dome, SIA „Transporta Infrastruktūras Attīstība”	2008.gads	--
Intermodālā transporta mezgla būvniecība Rīgā	Rīgas pilsētas Dome, SIA „Transporta Infrastruktūras Attīstība”	--	--
Park & ride autostāvvietu izveide Rīgā	Rīgas pilsētas Dome, SIA „Transporta Infrastruktūras Attīstība”	--	--
Starptautiskās reģionālās lidostas „Daugavpils” izveide¹	--	2007.gads	Priekšizpētes stadija, plānotās investīcijas LVL 20 milj.
Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana	Valsts SIA “Autotransporta direkcija” (Koncesija)	2008.gads	Tiek gatavoti koncesijas nosacījumi

- **1) E77 Rīgas apvedceļš – Sēnīte.**

Šis projekts ir izvēlēts par pilotprojektu jeb izmēģinājuma projektu, lai iegūtu dziļāku izpratni par PPP sistēmas dzīvotspēju un funkcionēšanas iespējām autosatiksmes jomā Latvijas apstākļos. Tāpat uz šī projekta bāzes sagatavotā līguma un iepirkuma dokumentācija varētu būt par pamatu pārējo piecu valsts autoceļu PPP projektu īstenošanai.

Projekts paredz četru joslu ātrsatiksmes ceļa izveidi 24,6 km garumā (14,1 līdz 38,7 km); 13 tiltu (t.sk. 8 satiksmes pārvadu) rekonstrukciju, 1 jauna tilta būvniecību, jauna automašīnu/gājēju tuneļa izbūvi; 3 gājēju tuneļu rekonstrukciju, 4 gājēju gaisa pāreju izbūvi. Ar izvēlēto privāto partneri tiks noslēgts partnerības līgums (DBFO modelis), saskaņā ar kuru maksāšanas mehānisms būs balstīts uz pakalpojuma pieejamības un kvalitātes kritēriju ievērošanu.

Pilotprojekta izvēli sekmēja sekojoši apstākļi:

- Autoceļa posms ir viens no noslogotākajiem, kurā satiksmes intensitāte 2005.gadā sasniegusi gandrīz 19 000 transporta līdzekļus diennaktī (~20% kravas transports), bet prognozes liecina, ka 2025.gadā intensitāte pārsniegs 46 000 automašīnas diennaktī;
- Autoceļam ir būtiska nozīme tranzīta satiksmes nodrošināšanā, tūrisma attīstībā, valsts prestiža vairošanā;
- Izvēlētais posms šķērso ar citiem maršrutiem salīdzinoši neattīstītu teritoriju (daudz mežu), kas ievērojami atvieglo projekta sagatavošanu un relatīvi maz aizskar īpašumus un iedzīvotāju intereses.

Projektu paredzēts īstenot, izmantojot DBFO modeli. Autoceļa posms nav plānots kā maksas ceļš. Līgumattiecības starp SM un privātā sektora uzņēmumu ietvers valsts sektora ilgtermiņa saistības, pēc objekta pabeigšanas un nodošanas ekspluatācijā 20 gadu ilgā laikposmā katru gadu veicot maksājumus.

Maksājums sastāv no līgumā fiksētās daļas atbilstoši piedāvājumā minētajam maksājuma grafikam un ikgadējā maksājuma precizējuma, kas atkarīgs no sniegtā pakalpojuma pieejamības, atbilstības skaidri noteiktām kvalitātes prasībām, kā arī atsevišķu līguma izdevumu pozīciju indeksēšanas (EM noteiktā gada vidējā inflācija attiecībā uz uzturēšanas izdevumiem, objekta apgaismošanā izmantotās elektrības sadārdzinājums, uzturēšanas izdevumi atkarībā no satiksmes intensitātes pieauguma, ja tas pārsniedz pasūtītāja prognozēto gada vidējo satiksmes intensitāti līguma darbības periodā attiecīgajā gadā). Līgumā definētās autoceļa

¹ Starptautiskās reģionālās lidostas “Daugavpils” izveides koncepcija (kopsavilkums), 2007. gads

kvalitātes jeb pieejamības prasības ietvers, piemēram, seguma līdzenumu, saķeri, ceļa zīmju un marķējuma atstarošanas spēju, atbilstību ziemas uzturēšanas prasībām.

SM kā pasūtītājs veiks projekta sagatavošanas darbus, nekustamā īpašuma atsavināšanu un organizēs iepirkuma konkursu atbilstoši Publisko iepirkumu likumam. Pēc konkursa ar darbu izpildei izvēlēto projekta mērķa uzņēmumu tiks slēgts līgums par E77 maršruta valsts galvenā autoceļa A2 posma Rīgas apvedceļš–Sēnīte projektēšanu, būvniecību, uzturēšanu un finansēšanu. Mērķa uzņēmums būs atbildīgs par darba uzdevuma izpildei nepieciešamā finansējuma piesaisti un pakārtotajiem projektēšanas, būvniecības, uzturēšanas un citiem projekta īstenošanai nepieciešamajiem līgumiem.

Aprēķinātās projekta būvniecības izmaksas ir aptuveni 100–110 milj. latu, bet PPP līguma īstenošana valsts budžeta deficītu varētu ietekmēt tikai ikgadējo pieejamības maksājumu apjomā pēc objekta nodošanas ekspluatācijā, kas ir aptuveni 12 milj. latu gadā.

2007.gada 4.decembrī Ministru kabinets uzdeva Satiksmes ministrijai organizēt projekta iepirkuma konkursu.

- **2) E67 Rīgas apvedceļš, posmā Baltezers – Saulkalne**

Ceļa sakārtošana 20,2 km kopgarumā. Pašreiz detalizētāka informācija par projektu nav pieejama.

- **3) E67 Ķekavas apvedceļš**

Projekta ietvaros paredzēta esošā ceļa sakārtošana 17,1 km kopgarumā. Pašreiz detalizētāka informācija par projektu nav pieejama.

- **4) E22 posms Priedaine-Sloka**

Ceļa sakārtošana 26 km kopgarumā. Pašreiz detalizētāka informācija par projektu nav pieejama.

- **5) E77 posms Rīga-Jelgava**

Ceļa sakārtošana 41,3 km kopgarumā. Pašreiz detalizētāka informācija par projektu nav pieejama.

- **6) E22 posms Rīga (Tinūži)-Koknese**

Pašreiz šajā posmā nenotiek nekāda veida satiksme. Šeit iecerēts veidot četru joslu ceļu, kas būtu jāizbūvē līdz Rīgas apvedceļam. Šī projekta finansēšanai iespējams piesaistīt ES Kohēzijas fonda līdzekļus. Pašreiz detalizētāka informācija par projektu nav pieejama.

- **7) Cēsu pilsētas ielu rekonstrukcija un remonts**

Cēsu pilsētas ielu rekonstrukcijas un remontu projekta ietvaros paredzēts veikt Cēsu pilsētas ceļu rekonstrukciju 19 042 m kopgarumā, papildus atjaunojot gājēju celiņus, velociņus un, nepieciešamības gadījumā, atjaunot apgaismojumu ielu malās. Tāpat nepieciešams veikt lietus ūdens kanalizācijas sakārtošanu. Laika posmā no 2006.–2009.gadam plānots uzsākt rekonstrukciju 11 Cēsu pilsētas maģistrālajās ielās, 9 sekundārajās maģistrālajās ielās un 8 Vecpilsētas ielās, kā arī divos laukumos.

Veiktā pētījuma rezultātā projekta īstenošanai vispiemērotākais PPP risinājums ir izvēlēts BFO modelis, kur projektēšanas funkcija ir pašvaldības pārziņā, bet privātā partnera pārziņā – būvniecība, finansēšana, ekspluatācija un pakalpojuma nodrošināšana.

Analizējot Cēsu pilsētas ielu rekonstrukcijas un remontu projektu, tika identificēts sekojošs risku sadalījums:

- pašvaldības riski – nepārvaramas varas zaudējumu risks, tehnoloģiju attīstības risks, normatīvo aktu izmaiņu risks, politikas risks, bojājumu risks, pakalpojuma kvalitātes noteikšanas risks, privāto investoru piesaistes risks, projekta komandas izveides risks, projekta kontroles risks;
- privātā partnera riski – būvniecības risks, pakalpojuma pieejamības risks, inflācijas risks, pamatlīdzekļu atlikušās vērtības risks, uzturēšanas risks, valūtas risks.

Jāatzīmē, ka Cēsu pilsētas ielu rekonstrukcijas projektu ir uzsākts realizēt tradicionālā publiskā iepirkuma veidā, jo tā realizācijai tika piešķirti Valsts investīciju programmas (VIP) līdzekļi.

8) Ledus ielas izbūve Jēkabpilī

Projekta uzdevums ir atvieglot un optimizēt sabiedriskā transporta, starppilsētu un starptautisko pasažieru un kravu pārvadātāju, kā arī privātā transporta kustību, atslogot lokveida krustojumu Vienības ielā un radīt iespēju Neretas, Bebru ielu mikrorajonu iedzīvotājiem ērti pārvietoties kājām. Projekta īstenošanas rezultātā tiks izbūvēts Jēkabpils autoostas un Neretas ielas (P75) savienošais ceļš (iela) 550 m kopgarumā, kā arī papildus izveidots gājēju un velosipēdistu celiņš un izveidota lietus ūdens kanalizācijas sistēma.

Ielas izbūves projekta uzsākšanai tiks izmantots Koncesijas līgums. Koncesija šajā gadījumā būs izņēmuma tiesības izmantot koncesijas resursu – zemi, kas atradīsies plānotajā Ledus ielas izbūves teritorijā. Koncesijas līguma svarīgākā sadaļa ir nosacījums, ka Jēkabpils dome un privātais nekustamā īpašuma attīstītājs kopīgi maksās privātajam investoram ikmēneša lietotājmaksu par Ledus ielas izmantošanu, ja Ledus iela būs pieejama saskaņā ar Jēkabpils domes definēto pakalpojuma standartu.

Šajā modelī privātā partnera uzdevums ir tehniskā projekta izstrāde, ielu izbūve, nepieciešamā finansējuma piesaistes organizācija un visi pienākumi saistībā ar ielas apsaimniekošanu. Savukārt, pašvaldības galvenais uzdevums projekta ietvaros ir nodrošināt nekustamā īpašuma jautājumu atrisināšanu.

Analizējot Ledus ielas izbūves projektu, tika identificēts sekojošs risku sadalījums:

- pašvaldības riski – pakalpojuma pieprasījuma risks, privātā partnera izvēles risks, juridiskais risks (kopā ar privāto partneri);
- privātā partnera riski – būvniecības izmaksu palielinājuma risks, pakalpojuma pieejamības risks, būvprojektēšanas risks, būvniecības termiņu neievērošanas risks, tehniskais risks, juridiskais risks (kopā ar pašvaldību).

2007.gada beigās ir izstrādāts projekta finanšu un ekonomiskais pamatojums. Saskaņā ar šo dokumentu, projekta būvniecības darbus paredzēts uzsākt 2008.gadā.

9) Rīgas Ziemeļu transporta koridors

Ziemeļu transporta koridors ir vērienīgākais Rīgas transporta infrastruktūras projekts pēdējos divdesmit gados. Aptuvenais ceļa garums būs 24 kilometri. Projekta sagatavošana sākta 2005.gada decembrī, bet būvniecību plānots sākt 2010.gadā.

Ziemeļu koridoru paredzēts iekļaut valsts autoceļu sistēmā, radot ērtu sasaisti ar autoceļiem: rietumos tas pieslēgsies Rīgas-Jūrmalas autoceļam pie Babītes, bet austrumos - pie Vidzemes šosejas Bergos. Ziemeļu koridors tiks integrēts Rīgas ielu struktūrā ar lielāku skaitu daudzlīmeņu krustojumu. Autoceļš šķērsos arī Daugavu, taču pagaidām vēl nav izvēlēts piemērotākais šķērsojuma veids – tunelis vai tilts. Rīgas Ziemeļu koridora trīs galvenie posmi ir Brīvības ielas dublieris, Daugavas ziemeļu šķērsojums un rietumu pievedceļi. Ziemeļu koridora izbūves rezultātā Rīgas centrs tiks atslogots no kravas un tranzīta transporta, kā arī paredzams, ka būtiski uzlabosies vides piesārņojuma situācija pilsētas centrā.

Pašreiz tiek izstrādāts ekonomiskais pamatojums par projekta finansēšanas iespējām, kas tiks balstīts uz pilsētas satiksmes analīzi. Tādējādi pagaidām ir veiktas tikai aptuvenās nepieciešamā finansējuma aplēses.

Precīzākas izmaksas būs iespējams noteikt pēc skiču projekta izstrādes un detalizētas ģeodēziskās izpētes veikšanas.

Analizējot Rīgas Ziemeļu transporta koridora projektu, līdz šim ir identificēts sekojošs risku sadalījums:

- pašvaldības riski – finansējuma risks, nekustamā īpašuma risks, arheoloģiskais risks (teorētisks);
- privātā partnera riski – būvniecības risks, pakalpojuma pieejamības risks.

- **10) Skultes dzelzceļa pārvada būvniecība Sarkandaugavā Rīgā**

Skultes dzelzceļa pārvada būvniecības projektu Sarkandaugavā sākotnēji bija paredzēts īstenot izmantojot tradicionālo iepirkuma procedūru. Taču, ņemot vērā to, ka 2007.gadā projekta izstrādes konkursa rezultāti tika atcelti plānoto izmaksu pārsnieguma dēļ, tika pieņemts lēmums par projekta īstenošanu, izmantojot PPP modeli.

Pašreiz vēl nav veiktas projekta izmaksu aplēses, tiek izstrādātas alternatīvās iespējas projekta īstenošanai. Ir sagatavots tehniskais projekts, taču detalizētāka informācija par projekta īstenošanas modeli vēl nav izstrādāta. Skultes pārvada būvniecības izmaksas tiks noteiktas PPP konkursa rezultātā. Objekta nodošana ekspluatācijā plānota līdz 2010.gadam.

- **11) Intermodālā transporta mezgla būvniecība Rīgā**

Projekta ideja paredz intermodālā transporta mezgla jeb jauna sabiedriskā transporta galapunkta būvniecību pašreizējā Rūpniecības preču tirgus vietā.

Pašreiz vēl nav veiktas projekta izmaksu aplēses, tiek izstrādātas alternatīvās iespējas projekta īstenošanai, taču detalizētāka informācija par projektu vēl nav izstrādāta. Projektu plānots īstenot 3 – 4 gadu laikā.

- **12) „Park & ride” autostāvvietu izveide Rīgā**

Park & ride (noliec un brauc) autostāvvietu izveides koncepcija paredz atslogot pilsētas centru no privātā autotransporta, kas tiks panākts pie autostāvvietām izveidojot sabiedriskā transporta savienojumus satiksmei ar citām pilsētas daļām.

Projekta ideja paredz 15–25 jaunu “*park & ride*” autostāvvietu izveidi Rīgas pilsētā 2–5 gadu laikā. Pašreiz jau ir nodefinēti 19 zemes gabali projekta īstenošanai. Vēl tiek izstrādātas alternatīvās iespējas projekta īstenošanai, taču detalizētāka informācija par projektu vēl nav izstrādāta.

Ar Rīgas domes 2007.gada 3.jūlija lēmumu tika pieņemts lēmums par Rīgas pašvaldības SIA “Transporta infrastruktūras attīstība” (SIA TIA) dibināšanu, kas reģistrēta Komercreģistrā 2007.gada 8.oktobrī. Rīgas pašvaldības komercsabiedrības SIA TIA stratēģiskais mērķis ir uzlabot transporta plūsmu Rīgā. Uzņēmuma uzdevums ir realizēt apjomīgus transporta infrastruktūras projektus, t.sk., arī pēdējos 3 no minētajiem. Plānots, ka projekti tiks realizēti, izmantojot PPP modeli. Augstāk minēto 3 projektu īstenošana tiks veikta Rīgas pilsētas kopējās transporta infrastruktūras attīstības kontekstā, tāpēc jaunizveidotais uzņēmums sadarbosies un savus uzdevumus realizēs ciešā sadarbībā ar Rīgas domes institūciju realizētajiem satiksmes uzlabošanas projektiem. Tādējādi ievērojami tiks atvieglota transporta plūsma Rīgas centrā un mikrorajonos.