
Bauskas apvedceļš – nākamais PPP ceļu projekts

CFLA konference Rīgā, 14.12.2022.

Mārtiņš Lazdovskis

VSIA Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs

Kāpēc Bauskas apvedceļš?





Autoceļš A7 ir valsts galvenais autoceļš, kas savieno Rīgu ar Lietuvas robežu. Autoceļš A7 ir Via Baltica un Eiropas autoceļa E67 sastāvdaļa. **Tā kopējais garums Latvijas teritorijā ir 85,6 km.**

Autoceļa A7 posmā pēc pašlaik būvējamā Ķekavas apvedceļa ir divas apdzīvotas vietas - **Iecava** un **Bauska**, caur kurām virzās satiksme.

Satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte laika posmā no 2011. līdz 2019. gadam dažādos Autoceļa A7 posmos ir augusi par vidēji 5,2% līdz 5,9% gadā, bet kravas transporta īpatsvars 2019. gadā svārstījās amplitūdā no 28,7% līdz 52,6%.

Latvijas valsts ceļi ir izstrādājuši finanšu un ekonomiskos aprēķinus (FEA) **visam** valsts autoceļa A7 posmam no jaunbūvējamā Ķekavas apvedceļa līdz Bauskai, t.i., **gan Iecavas apvedceļam, gan Bauskas apvedceļam.**

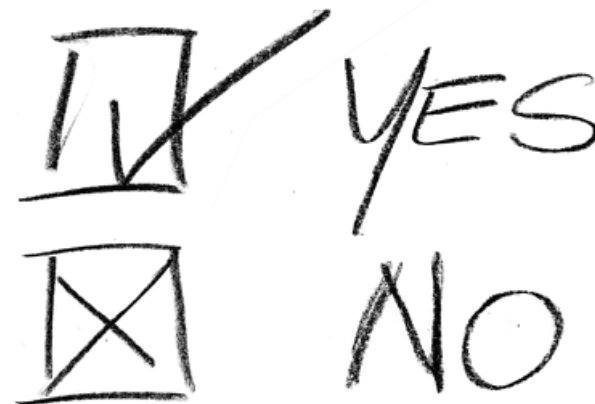
FEA aprēķinātie sociālekonomiskie ieguvumi un sabiedrības pieprasījums pēc uzlabotas valsts autoceļa A7 infrastruktūras kopumā rāda, ka abi apvedceļi ir akūti vajadzīgi.

Tomēr no valsts finanšu resursu pieejamības aspekta un projekta īstenošanas praktiskās puses tiek plānots **vispirms noslēgt PPP līgumu par Bauskas apvedceļu** un tad secīgi – par Iecavas apvedceļu.



FEA galvenais secinājums

FEA secināts, ka Projekta īstenošana ir iespējama **un pamatota, izmantojot publisko un privāto partnerību.**



Būtiskākie PPP scenāriju rezultāti

PPP atvasinātais scenārijs ir finansiāli pamatotāks (lai gan nebūtiski), ja skatām uz IAV (bez ekonomiskajiem ieguvumiem).

IAV ar sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir nebūtiski augstāks PPP pamatscenārija gadījumā (2.2%).

Nosaukums	Pieņēmumi
PPP pamatscenārijs	Visa projekta īstenošana notiek vienlaicīgi.
PPP atvasinātais scenārijs	Projekta īstenošana notiek secīgi - vispirms Bauskas apvedceļš, tad - Iecavas apvedceļš.
Finanšu naudas plūsmas ieguvumi no PPP projekta īstenošanas, leguldījumam Atbilstošā Vērtība ar riska uzcenojumu (turpmāk - IAV)	PPP pamatscenārijā EUR 155 339 tūkst.
	PPP atvasinātajā scenārijā EUR 163 629 tūkst.
Diskontētie sociālekonomiskie ieguvumi	PPP pamatscenārijā EUR 757 325 tūkst.
	PPP atvasinātajā scenārijā EUR 729 106 tūkst.
IAV ar riska uzcenojumu un sociālekonomiskajiem ieguvumiem	PPP pamatscenārijā EUR 912 665 tūkst
	PPP atvasinātajā scenārijā EUR 892 735 tūkst.

Projekta vispārējie tehniskie dati



IECAVAS APVEDCEĻŠ (POSMS A – B – C)

POSMS A – B – esošā valsts autoceļa A7 posma 23,45 – 38,0 km pārbūve par 4 joslu autoceļu, plānotais NP 29,5, garums **14,55 km**

+

POSMS B – C – jauna autoceļa izbūve, sākot no Ķekavas apvedceļa, posms 38,0 – 56,3 km, plānotais NP 29,5, garums **19,70 km**

+

savienojošā autoceļa (saites) izbūve starp jaunizbūvējamo autoceļu un esošo valsts autoceļu A7, plānotais NP 14, garums **1,90 km**

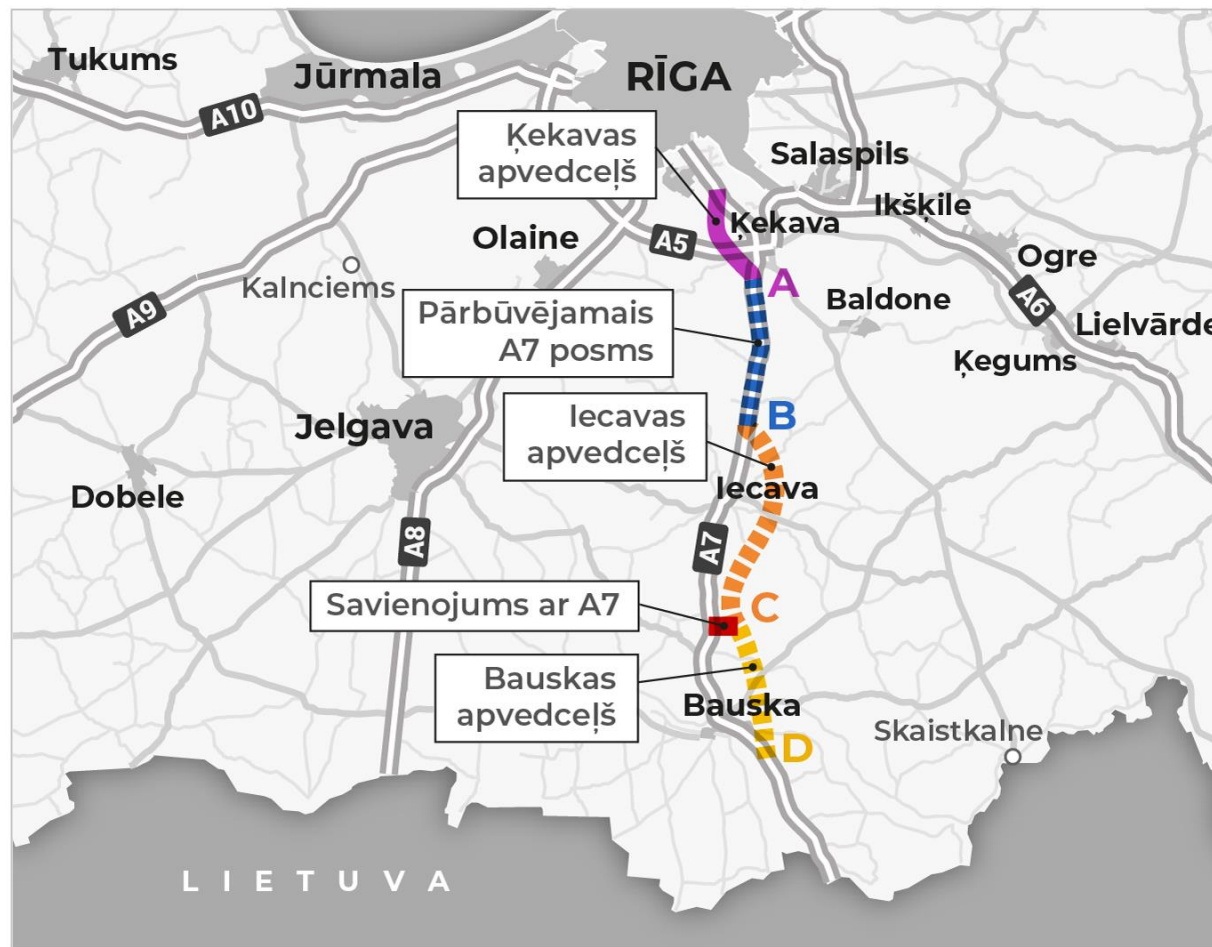
POSMA **A - B - C** kopējais garums – **36,15 km**

BAUSKAS APVEDCEĻŠ (POSMS C – D)

POSMS C – D – jauna autoceļa izbūve valsts autoceļa A7 posmā 56,3 – 72,4 km, plānotais NP 29,5

POSMA **C – D** kopējais garums – **14,2 km**

Bauskas un Iecavas apvedceļu trase



**Cik vajag
naudas
Bauskas un
Iecavas
apvedceļu
būvniecībai?**





Plānotie kapitālieguldījumi (Capex) Bauskas apvedceļam

~ 92,06 milj. EUR* bez PVN

Plānotie kapitālieguldījumi (CAPEX) Iecavas apvedceļam

~ 233,38 milj. EUR* bez PVN

Citas izmaksas (zemes iegāde un saistītās izmaksas)

~ 27,34 milj. EUR bez PVN*

KOPĀ ~ 353 milj. EUR* bez PVN

* 2022. gada cenās

Kāds PPP modelis tiks izmantots?



PPP līguma veids	DBFM (Design, Build, Finance, Maintain)
PPP līguma termiņš	<p>Bauskas apvedceļš – 23 gadi, tai skaitā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 gadi projektēšanai un būvniecībai; • 20 gadi uzturēšanai. <p>Iecavas apvedceļš – 23,5 gadi, tai skaitā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 gadi projektēšanai un būvniecībai; • 20 gadi uzturēšanai.
Maksājuma veids	Pieejamības maksājums
Statistiskā uzskaitē	Ārpus valsts bilances saistības



Ja Bauskas/Iecavas apvedceļu projekts tiks īstenots kā PPP projekts, Latvijas Valsts ceļi balstīsies uz Ķekavas apvedceļa PPP projektā gūto pieredzi, vienlaikus turpinot pilnveidot un tuvināt projekta ieviešanas pieeju citu valstu labākajai praksei.

KO TAS NOZĪMĒ PRAKSĒ?

Ķekavas apvedceļš tika īstenots, pamatojoties uz iepriekš izstrādāto būvprojektu minimālā sastāvā, tādējādi zemes tika atsavinātas un pretendenti piedāvāja savus tehniskos risinājumus, izejot no iepriekš izprojektētajiem tehniskajiem risinājumiem, ar ļoti ierobežotu iespēju piedāvāt vēl labākus un racionālākus tehniskos risinājumus (inovāciju iespējas ierobežoja precīzi atbilstoši būvprojektam minimālā sastāvā atpirktās zemes).



Kas tiks darīts Bauskas / Iecavas apvedceļu PPP projektā būtiski atšķirīgi no Kekavas apvedceļa PPP projektā

Bauskas / Iecavas apvedceļu PPP projektā:

- **NETIKS** izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā, ļaujot pretendentiem pēc saviem ieskatiem piedāvāt labākus, racionālākus tehniskos risinājumus.
- **TIKS** atsavināta zeme pēc koridora principa.
- **TIKS** izvērtēta iespēja no statistiskās uzskaites viedokļa ļaut privātajam partnerim uz sava riska atsavināt papildus trūkstošo zemi racionālāku tehnisko risinājumu izstrādei.



Ķekavas apvedceļa PPP projekta izstrādes un ieviešanas laikā gūtā pieredze ir lielisks pamats turpināt attīstīt un būvēt liela mēroga autoceļu infrastruktūru, tādējādi uzlabojot ceļu satiksmes dalībnieku drošību un komfortu, vienlaikus stimulējot valsts ekonomikas izaugsmi kopumā.

Paldies par uzmanību!

Mārtiņš Lazdovskis

VSIA Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs

E-pasts: Martins.Lazdovskis@lvceli.lv