**SAM rādītāju metodoloģijas apraksts**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Prioritātes Nr.** | **3.1.** | **Prioritātes nosaukums:** | **Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra** |
| **SAM Nr:** | **3.1.1.** | **SAM nosaukums:** | **Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteliģentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | RCO 43 |
| **Rādītāja nosaukums** | Jaunu vai modernizētu autoceļu garums-TEN-T |
| **Rādītāja definīcija** | Jaunuzcelto vai modernizēto TEN-T ceļa posmu kopējais garums.  Jauninājumi attiecas uz jaudas un kvalitātes izmaiņām, kuru rezultātā ceļš, kas nav TEN-T, tiktu pārkvalificēts uz TEN-T standartu (skat. Regulu 1315/2013).  Rādītājs aptver visus attiecīgos TEN-T ceļus (automaģistrāles un citas klases).  Ceļi parasti ir divvirzienu (vismaz viena josla katrā virzienā. Ceļa garumu mēra kā divvirzienu ceļa garumu (joslas kilometrus nepaziņo).[[1]](#footnote-2) |
| **Rādītāja veids** | Iznākuma |
| **Rādītāja mērvienība** | km |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 3,5 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[2]](#footnote-3)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[3]](#footnote-4)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Mērķa vērtības noteikšanas principi balstīti uz nozares attīstības politikas plānošanas dokumentos (Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam[[4]](#footnote-5), Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam[[5]](#footnote-6)) noteiktajiem mērķiem un rādītājiem, kā arī vērtība noteikta atbilstoši Rīgas valstspilsētas projekta ietvaros plānotā TEN-T tīklā rekonstruēto vai izbūvēto maģistrālo ielu, tiltu, pārvadu un tuneļu kopējam garumam. |
| **Intervences loģika**  Transporta infrastruktūra Rīgas valstspilsētā ir ne vien aglomerācijas un pilsētas līmeņa sistēma, bet ir nozīmīga valsts un starptautiskās transporta sistēmas sastāvdaļa, kas iekļauta TEN-T tīklā, un tās kvalitāte un funkcionalitāte ietekmē transporta plūsmu sakārtošanu un efektīvu organizēšanu. Ir svarīgi veikt ieguldījumus Rīgas valstspilsētas transporta infrastruktūras izbūvē, pārbūvē un atjaunošanā, nodrošinot starptautisko savienojamību un iekļaušanos TEN-T tīklā, novēršot infrastruktūras pārrāvumus esošo pilsētas maģistrālo ielu tīklā un uzlabojot transporta infrastruktūras tehniskos parametrus un satiksmes drošību. Eiropas Komisijas Transporta padome TEN-T Regulas pārskatīšanas ietvaros 2022. gada 5. decembrī vienojās par kopējo nostāju (*Transport Council for the revision of the TEN-T Regulation on 5 December 2022 (ST 15058/22)*), kurā projekta ietvaros izbūvējamā infrastruktūra/posms ietverts TEN-T pamattīklā un šķērso Rīgas valstspilsētu. |
| **Iespējamie riski**  Riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi, problēmām ar nekustāmo īpašumu atsavināšanu un iegūšanu plānoto darbību īstenošanai. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objekti nodoti ekspluatācijā. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | RCO 47 |
| **Rādītāja nosaukums** | Jaunu vai modernizētu dzelzceļa sliežu garums – TEN-T |
| **Rādītāja definīcija** | Jaunuzcelto vai modernizēto TEN-T dzelzceļa posmu kopējais garums.  Jauninājumi attiecas uz nozīmīgiem dzelzceļa darbiem un jaudas un kvalitātes izmaiņām, kas novestu pie tā, ka dzelzceļa posms, kas nav TEN-T, tiktu pārkvalificēts uz TEN-T standartu (skat. Regulu 1315/2013).  Rādītājs mēra sliežu garumu. Projektā uzbūvēto TEN-T dzelzceļa sliežu garumu mēra šādos gadījumos:  a) ja iepriekš dzelzceļa nebija;  b) ja sliede ir fiziski pārkārtota, lai uzlabotu veiktspēju;  c) ja viena sliežu ceļa dzelzceļš tiek pārveidots par dubultu vai vairāku sliežu ceļu, un  d) ja jaudas un kvalitātes izmaiņas noved pie dzelzceļa modernizācijas atbilstoši TEN-T standartam. [[6]](#footnote-7) |
| **Rādītāja veids** | Iznākuma |
| **Rādītāja mērvienība** | km |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 130 km |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[7]](#footnote-8)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[8]](#footnote-9)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Bāzes vērtība aprēķina balstoties uz “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projekts”[[9]](#footnote-10), Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskats 2021[[10]](#footnote-11).  Sasniedzamā vērtība noteikta, izdalot SAM sākotnēji pieejamo finansējumu (267 090 000 EUR) dzelzceļa transporta attīstībai un energoefektivitātes uzlabošanai sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos un 1 km izmaksas, ņemot vērā patēriņa cenu indeksu (2 050 000 EUR)[[11]](#footnote-12).  Tādējādi iegūst ~ 130 km. |
| **Intervences loģika**  Pieaugot nepieciešamībai nodrošināt ilgtspējīgu mobilitāti, par būtisku izaicinājumu ir uzskatāms zemais Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas rādītājs. 2020. gadā elektrificēti bija tikai 14% no dzelzceļa līniju kopgaruma, ES vidēji tie ir 55%. Ņemot vērā dzelzceļa pasažieru infrastruktūras attīstību, jaunā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas stratēģija paredz pakāpenisku elektrificēto līniju tīkla paplašināšanu Rīgas aglomerācijā maršrutos, kur šobrīd pasažieru pārvadājumi notiek ar dīzeļvilcieniem. Kā nākamais posms tiek plānota esošā elektrificētā tīkla, kas tiek izmantots pasažieru pārvadājumiem, modernizācija un attīstība. |
| **Iespējamie riski**  Riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objekti nodoti ekspluatācijā. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | RCO 53 |
| **Rādītāja nosaukums** | Jaunas vai modernizētas dzelzceļa stacijas un pieturas |
| **Rādītāja definīcija** | Atbalstīto projektu ietvaros jaunizveidoto vai modernizēto dzelzceļa staciju un pieturu skaits.  Modernizācija attiecas uz nozīmīgiem pasākumiem, piemēram, pasažieru komforta un drošības uzlabošanu, pieejamības nodrošināšanu cilvēkiem ar kustību traucējumiem, trokšņa samazināšanu utt.[[12]](#footnote-13) |
| **Rādītāja veids** | Iznākuma |
| **Rādītāja mērvienība** | staciju/pieturu skaits |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 40 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[13]](#footnote-14)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[14]](#footnote-15)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Bāzes vērtība aprēķina balstoties uz iepriekš realizēto projektu sasniegtajiem rezultātiem, kuros modernizētas stacijas – Projekts Nr. 3DP/3.3.2.1.0/13/IPIA/SM/002 “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”.  Sasniedzamā vērtība noteikta, izdalot SAM sākotnēji plānoto finansējumu dzelzceļa pasažieru infrastruktūras (dzelzceļa staciju un pieturu) modernizācijai ( 45 311 765 EUR) ar 1 stacijas modernizācijas izmaksām, kā arī patēriņa cenu indeksu (~ 1 130 000 EUR ar PVN)[[15]](#footnote-16). Tādējādi iegūst ~ 40 dzelzceļa stacijas. |
| **Intervences loģika**  2017.-2019.gadā ir novērojams pasažieru pārvadājumu apjoma palielinājums pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un regulārās satiksmes autobusos. Ir jāturpina ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūras attīstībā, lai uzlabotu sabiedriskā transporta konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu, galvenokārt ar to domājot tieši iespēju pārvietoties ātrāk, videi draudzīgāk un komfortablāk nekā ar vieglo autotransportlīdzekli, tādējādi izpildot EK rekomendāciju attiecībā uz pāreju no automobiļiem uz sabiedrisko transportu. Tas būs iespējams, efektivizējot sabiedriskā transporta nodrošinājumu un pieejamību un vienlaikus veicot ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un ritošajā sastāvā. |
| **Iespējamie riski**  Riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objekti nodoti ekspluatācijā. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | i.3.1.1.a |
| **Rādītāja nosaukums** | Ostu skaits, kurās veiktas investīcijas publiskās infrastruktūras attīstībā, t.sk., videi draudzīgas ostas infrastruktūras attīstībā, alternatīvo degvielu pieejamības, elektrotīkla pieslēgumiem pie piestātnēm un drošu kuģošanas apstākļu nodrošināšanā. |
| **Rādītāja definīcija** | Ostu skaits, kurās veiktas investīcijas publiskās infrastruktūras attīstībā, t.sk., videi draudzīgas ostas infrastruktūras attīstībā, alternatīvo degvielu pieejamības, elektrotīkla pieslēgumiem pie piestātnēm un drošu kuģošanas apstākļu nodrošināšanā. |
| **Rādītāja veids** | Programmas specifiskais iznākuma rādītājs |
| **Rādītāja mērvienība** | skaits |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 2 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[16]](#footnote-17)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[17]](#footnote-18)**  Projektu dati. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Ņemot vērā pasākuma ietvaros pieejamo finansējumu, investīcijas publiskās infrastruktūras attīstībā var tikt veiktas divās TEN-T tīklā esošajās Latvijas ostās. |
| **Intervences loģika**  Ņemot vērā, ka tiek ieviestas arvien augstākas vides aizsardzības prasības, nepieciešams pilnveidot Latvijas ostu publisko infrastruktūru, rast risinājumus un attīstīt jaunus projektus klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai, atjaunojamo energoresursu izmantošanai un digitalizācijai, t.sk., ņemot vērā, ka ostām nākotnē jānodrošina atbilstība TEN-T Regulā un Eiropas Parlamenta un Komisijas Direktīvā nr. 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu noteiktajām prasībām attiecībā uz alternatīvo degvielu pieejamību.. |
| **Iespējamie riski**  Riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objekti nodoti ekspluatācijā. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | i.3.1.1.b |
| **Rādītāja nosaukums** | Ar projekta īstenotāju noslēgtie līgumi par projekta īstenošanu % no 3.1.1. SAM ES fondu finansējuma dzelzceļa, valsts galveno autoceļu, lielo ostu un pilsētu transporta infrastruktūrai |
| **Rādītāja definīcija** | Noslēgto līgumu ES fondu finansējuma daļa procentuāli no 3.1.1.. SAM pieejamā ES fondu finansējuma. |
| **Rādītāja veids** | Programmas specifiskais iznākuma rādītājs |
| **Rādītāja mērvienība** | % |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 5 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 100 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[18]](#footnote-19)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[19]](#footnote-20)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Balstoties uz iegūto pieredzi 2014.-2020.gada plānošanas perioda ES fondu īstenošanā, starpposma vērtība noteikta, pieņemot, ka līdz 31.12.2024. varētu tikt noslēgti līgumi par projektu īstenošanu 3.1.1.1., 3.1.1.3, 3.1.1.4., un 3.1.1.6.pasākumos, kas veido ~ 5% no pieejamā ES fondu finansējuma 3.1.1.SAM ietvaros. |
| **Intervences loģika**  Lai uzlabotu mobilitātes iespējas, samazinātu SEG emisijas transportā, uzlabotu vides kvalitāti, 3.1.1.SAM ietvaros paredzēts izbūvēt valsts galvenos autoceļus TEN-T tīklā, uzlabojot ceļu satiksmes drošību, modernizēt TEN-T tīklā esošo dzelzceļa infrastruktūru, izbūvēt, pārbūvēt Rīgas pilsētas transporta infrastruktūru, attīstīt nacionālās nozīmes centru maģistrālās ielas un esošos maršrutus, kā arī attīstīt lielo ostu publisko infrastruktūru. |
| **Iespējamie riski**  Iespējamie riski saistīti ar kavējumiem normatīvā regulējuma izstrādē. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Noslēgti līgumi par projekta īstenošanu ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | i.3.1.1.c |
| **Rādītāja nosaukums** | Objektu skaits kuros uzlabota satiksmes dalībnieku, tostarp mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība un vides piekļūstamība |
| **Rādītāja definīcija** | Objektu skaits kuros uzlabota satiksmes dalībnieku, tostarp mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība un vides piekļūstamība |
| **Rādītāja veids** | Programmas specifiskais iznākuma rādītājs |
| **Rādītāja mērvienība** | Objektu skaits |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 10 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[20]](#footnote-21)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**:  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs.   **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[21]](#footnote-22)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Objektu skaits noteikts, ņemot vērā pasākuma ietvaros pieejamo finansējumu, kā arī VSIA “Latvijas Valsts ceļi” identificētos objektus uz TEN-T autoceļiem Latvijā, kur esošie risinājumi nenodrošina satiksmes drošības prasības un nepieciešams veikt ieguldījumus satiksmes dalībnieku, tostarp mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanā. |
| **Intervences loģika**  Autoceļu jomā būtiskākais izaicinājums ir uzlabot autoceļu tehnisko stāvokli un atbilstību augstākajām ceļus satiksmes drošības prasībām. Latvijā ir vieni no augstākiem rādītājiem satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitā uz miljons iedzīvotājiem. Pamats lielajam negadījumu skaitam uz Latvijas autoceļiem ir ceļu kapacitāte, kas ir neatbilstoša satiksmes vajadzībām un satiksmes drošības prasībām. Līdz ar to ir būtiski veikt ieguldījumus satiksmes dalībnieku, tostarp mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanā, izveidojot atbilstošu infrastruktūru TEN-T autoceļos, kur esošie risinājumi nenodrošina satiksmes drošības prasības. |
| **Iespējamie riski**  Riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi, problēmām ar nekustāmo īpašumu atsavināšanu un iegūšanu plānoto darbību īstenošanai. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objektu nodošana ekspluatācijā. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | RCR 101 |
| **Rādītāja nosaukums** | Laika ietaupījums no uzlabotas dzelzceļa infrastruktūras |
| **Rādītāja definīcija** | Kopējais laika ietaupījums dzelzceļa infrastruktūras transportam atbalstīto projektu ietvaros. Sasniegtā vērtība ir jānovērtē ex post viena gada laikā pēc intervences pabeigšanas. [[22]](#footnote-23) |
| **Rādītāja veids** | Rezultāta |
| **Rādītāja mērvienība** | dienas/gadā |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | 2020, 0 dienas/gadā |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | N/A |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 5 dienas/gadā 1 vilcienu pārim |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[23]](#footnote-24)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[24]](#footnote-25)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Bāzes vērtība aprēķina balstoties uz Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatu 2021[[25]](#footnote-26).  Sasniedzamā vērtība noteikta šādi:  1 brauciena laika ietaupījums – 10 min., vilcienu pārim – 20 min.  Vilciena kursēšana – 365 dienas gadā. Gadā – 7 300 min vienam vilcienu pārim. 1 dienā – 1440 min. Attiecīgi – 5 dienas gadā. |
| **Intervences loģika**  SAM atbalstāmā darbība ir dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un jaunas izveide. Vilcienu ātruma palielināšanas un dzelzceļa elektrifikācijas projektu īstenošanas rezultātā tiks samazināts vilcienu braukšanas laiks – par 5 dienām gadā (1 vilcienu pārim). 1 brauciena laika ietaupījums – 10 min., vilcienu pārim – 20 min.  Vilciena kursēšana – 365 dienas gadā. Gadā – 7 300 min vienam vilcienu pārim. 1 dienā – 1440 min. Attiecīgi – 5 dienas gadā. |
| **Iespējamie riski**  Iespējamie riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Rādītāja sasniegto vērtību nosaka nākamajā gadā pēc projektu pabeigšanas. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Rādītāja Nr.** (ID) | RCO 54 |
| **Rādītāja nosaukums** | Izveidoto iekšzemes intermodālo terminālu (savienojumu) skaits |
| **Rādītāja definīcija** | Izveidoto iekšzemes intermodālo terminālu (savienojumu), kas nodrošina pārvadājamo kravu pārvirzīšanu no autotransporta uz dzelzceļa infrastruktūru, skaits |
| **Rādītāja veids** | Iznākuma |
| **Rādītāja mērvienība** | Terminālu (savienojumu) skaits |
| **Bāzes (sākotnējās) vērtības gads un bāzes vērtība** | N/A |
| **Starpposma vērtība** uz 31.12.2024. | 0 |
| **Sasniedzamā vērtība** uz 31.12.2029. | 2 |
| **Pieņēmumi un aprēķini[[26]](#footnote-27)** | **Kritēriji rādītāju izvēlei**  Plānojot ieguldījumus, tika izvēlēti tādi regulu priekšlikumos ietvertie kopējie iznākuma un rezultāta rādītāji, kas visatbilstošāk atspoguļo sagaidāmos risinājumus un rezultātus, ņemot vērā plānotās darbības specifisko atbalsta mērķu ietvaros.   1. **Sasaiste** **ar plānotajiem ieguldījumiem**. Rādītāju izvēlē tika ņemts vērā, vai izvēlētais rādītājs var atspoguļot rezultātus un ietekmi, ko radīs veiktie ieguldījumi. 2. **Būtiskums** **attiecībā uz plānotajiem ieguldījumiem**. Tai skaitā tika apzināts, vai izvēlētais rādītājs atspoguļo pietiekami būtisku apjomu no SAM ietvaros plānotajām darbībām, gadījumos, kad viena SAM ietvaros plānoto darbību klāsts ir gana plašs. 3. **Datu pieejamība**. Tika vērtēts, vai no projektu datiem vai citiem datu avotiem būs iespējams nodrošināt ticamu un korektu datu iegūšanu, lai nodrošinātu kvalitatīvu rādītāju ieviešanas uzskaiti un iespējas ziņot par to ieviešanas progresu. |
| **Informācijas avots[[27]](#footnote-28)**  Projektu dati.  Izstrādājot rādītāju metodoloģijas aprakstu, dati, uz kuriem balstās rādītāju bāzes vai atsauces vērtības, starpposma vērtības un sasniedzamās vērtības, tika iegūti no uzticama avota (piemēram, Kohēzijas politikas vadības informācijas sistēmas vai oficiālās statistikas). Gadījumos, kur tas nebija iespējams, tika veikti nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu datu kvalitāti. |
| **Veiktie aprēķini un pieņēmumi, kas izmantoti aprēķiniem**  Ņemot vērā pasākuma ietvaros pieejamo finansējumu un veiktās aptuvenās aplēses par intermodālā loģistikas terminālu izveides izmaksām, aprēķināts, ka iespējams izveidot divus iekšzemes intermodālos termināļus jeb “sausās ostas”. |
| **Intervences loģika**  Izveidojot iekšzemes intermodālos termināļus jeb «sausās ostas» - infrastruktūru kravas auto apkalpošanai, kravu konsolidācijai un kravu pārvadājumiem ar dzelzceļu uz Latvijas lielajām ostām, tiktu atslogota kravas auto plūsma pilsētās un uz lielajiem ceļiem, tiktu samazinātas SEG emisijas, tiktu veicināta loģistikas efektivitāte, kā arī piegādes ķēdēs intensīvāk iesaistītas RailBaltic dzelzceļa līnijas. |
| **Iespējamie riski**  Iespējamie riski saistīti ar plānotā finansējuma pieejamību, tirgus situāciju būvdarbu nozarē, būvdarbu iepirkuma norisi. |
| **Rādītāja sasniegšana** | Objektu nodošana ekspluatācijā. |

**Informācija par 3.1.1.SAM pasākumu ietvaros plānotajiem intervences kodiem**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pasākuma Nr.** | **Pasākuma nosaukums** | **Kārtas Nr.** | **Fonds** | **ES fondu finansējums** | **Intervences laukums** | **ES fonda finansējums** | **Intervences laukums** | **ES fonda finansējums** |
| 3.1.1.1. | Dzelzceļa transporta attīstība un energoefektivitātes uzlabošana sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos | \_ | KF | 321 397 693 | **100** | 321 397 693 |  |  |
| 3.1.1.2. | Ieguldījumi TEN-T tīkla autoceļu drošībā un vides piekļūstamībā | \_ | KF | 66 603 984 | **87** | 24 110 639 | **88** | 42 493 345 |
| 3.1.1.3. | Eiropas transporta tīklā esošās dzelzceļa infrastruktūras attīstība | 1 | KF | 52 395 743 | **100** | 52 395 743 |  |  |
| 3.1.1.3. | Eiropas transporta tīklā esošās dzelzceļa infrastruktūras attīstība | 2 | KF | 80 000 000 | **100** | 80 000 000 |  |  |
| 3.1.1.4. | Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras attīstība | \_ | KF | 71 483 894 | **87** | 71 483 894 |  |  |
| 3.1.1.5. | Nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība | \_ | KF | 34 229 272 | **87** | 22 819 514 | **88** | 11 409 758 |
| 3.1.1.6. | Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība | \_ | KF | 8 113 999 | **111** | 8 113 999 |  |  |
| 3.1.1.7. | Iekšzemes intermodālo termināļu ("sauso ostu") attīstības projekti | \_ | KF | 25 000 000 | **109** | 25 000 000 |  |  |
| 3.1.1.8. | Robežšķērsošanas punktu attīstība | \_ | KF | 36 069 064 | **91** | 28 394 796 | **92** | 7 674 268 |

1. <https://komitejas.esfondi.lv/27/Koplietojamie%20dokumenti/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2F27%2FKoplietojamie%20dokumenti%2FEK%5Fraditaju%5Fpases%5F%28Indicator%5FFiches%29&FolderCTID=0x0120001A80129B2D13DE4496830D2929709778&View=%7BE40746C3%2D0D4D%2D4464%2DA694%2D211979EFAA9F%7D> [↑](#footnote-ref-2)
2. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-3)
3. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-4)
4. https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam [↑](#footnote-ref-5)
5. https://www.pkc.gov.lv/lv/nap2027 [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://komitejas.esfondi.lv/27/Koplietojamie%20dokumenti/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2F27%2FKoplietojamie%20dokumenti%2FEK%5Fraditaju%5Fpases%5F%28Indicator%5FFiches%29&FolderCTID=0x0120001A80129B2D13DE4496830D2929709778&View=%7BE40746C3%2D0D4D%2D4464%2DA694%2D211979EFAA9F%7D> [↑](#footnote-ref-7)
7. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-8)
8. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-9)
9. Pieejams VAS “Latvijas dzelzceļš” [↑](#footnote-ref-10)
10. Pieejams: <https://www.ldz.lv/lv/content/t%C4%ABkla-p%C4%81rskats-0> [↑](#footnote-ref-11)
11. https://likumi.lv/ta/id/288619-darbibas-programmas-izaugsme-un-nodarbinatiba-prioritara-virziena-ilgtspejiga-transporta-sistema-6-2-1-specifiska-atbalsta [↑](#footnote-ref-12)
12. <https://komitejas.esfondi.lv/27/Koplietojamie%20dokumenti/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2F27%2FKoplietojamie%20dokumenti%2FEK%5Fraditaju%5Fpases%5F%28Indicator%5FFiches%29&FolderCTID=0x0120001A80129B2D13DE4496830D2929709778&View=%7BE40746C3%2D0D4D%2D4464%2DA694%2D211979EFAA9F%7D> [↑](#footnote-ref-13)
13. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-14)
14. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-15)
15. https://www.ldz.lv/lv/content/dzelzce%C4%BCa-pasa%C5%BEieru-infrastrukt%C5%ABras-moderniz%C4%81cija-0 [↑](#footnote-ref-16)
16. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-17)
17. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-18)
18. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-19)
19. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-20)
20. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-21)
21. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-22)
22. <https://komitejas.esfondi.lv/27/Koplietojamie%20dokumenti/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2F27%2FKoplietojamie%20dokumenti%2FEK%5Fraditaju%5Fpases%5F%28Indicator%5FFiches%29&FolderCTID=0x0120001A80129B2D13DE4496830D2929709778&View=%7BE40746C3%2D0D4D%2D4464%2DA694%2D211979EFAA9F%7D> [↑](#footnote-ref-23)
23. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-24)
24. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-25)
25. Pieejams: <https://www.ldz.lv/lv/content/t%C4%ABkla-p%C4%81rskats-0> [↑](#footnote-ref-26)
26. bāzes vērtības (ja attiecināms), starpposma vērības (ja attiecināms) un sasniedzamās vērtības noteikšanai [↑](#footnote-ref-27)
27. Jau plānošanas procesā atbildīgajai iestādei ir jānorāda aprēķins vai statistikas datu avots, kā arī jāvienojas ar Centrālo statistikas pārvaldi un/ vai citām institūcijām, kas pārvalda izmantojamos avotus, t.sk. datu reģistrus, ka konkrētās ES fondiem izmantojamās atskaites tiks uzturētas vismaz programmas ieviešanas periodā, lai visas iesaistītās puses varētu šos resursus pēctecīgi izmantot sasniegto vērtību pārbaudei [↑](#footnote-ref-28)