

## Satura rādītājs

<b>Esošās situācijas raksturojums</b>	3
Satiksmes intensitātes pieauguma prognozes	4
<b>Metodoloģija</b>	5
<b>Projekta ieguvumu analīze</b>	6
Plānotās ilgtermiņa ietekmes definēšana	6
Projekta iznākumu definēšana	6
Alternatīvu analīze	7
<b>Sociālekonomiskā analīze</b>	8
Izmaksu aprēķins	8
Ieguvumu aprēķins	10
<b>Naudas plūsmas sadalījums</b>	13
<b>Projekta nemonetārais vērtējums</b>	15
<b>1.Pielikums</b>	
2. Pielikums	
3.Pielikums	
4.Pielikums	
5.Pielikums	
6.Pielikums	
7.Pielikums - Tāmes	

## 1. Esošās situācijas raksturojums



1.1.att. Ielu izvietojuma shēma

Pētāmie ielu posmi atrodas Auces pilsētā. Pilsētas teritorijā savienojas autoceļi P104 Tukums – Auce – Lietuvas robeža (Vītiņi) un P96 Pūri – Auce – Grīvaiši, kuru turpinājumi pilsētas teritorijā ir tranzītielas – Raiņa iela un Vītiņu iela. Raiņa ielas garums tranzītielu sastāvā – 0.989km, Vītiņu ielas garums tranzītielu sastāvā – 1.638km.

Veicot ielu vizuālo apskati un balstoties uz vizuālās apsekošanas datiem (skatīt 2. un 3. pielikumu), secināts, ka asfaltbetona seguma stāvoklis ir ar augstu nodiluma pakāpi, plaisām un kopumā vērtējams kā slikts. Pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi” Kurzemes reģiona vērtējuma (skatīt 4.pielikumu) tranzītielu segums ir sliktā stāvoklī.

### 1.1. Satiksmes intensitātes pieauguma prognozes

Satiksmes intensitātes pieauguma prognozēšanai par pamatu ņemti 2009.gada Raiņa un Vītiņu ielas intensitātes vizuālās skaitīšanas dati (skatīt 5. un 6. pielikumu).

1.1.tabula. Vizuālās skaitīšanas dati

Posma nosaukums	GVDI 2009 A/dn
Raiņa iela	1590 t.sk. 68% kravas transports
Posma nosaukums	GVDI 2009 A/dn
Vītiņu iela	1380 t.sk. 72% kravas transports

1.2.tabula. Satiksmes intensitātes pieaugums

Raiņa iela			Vītiņu iela		
Pieaugums	Gads	Intensitāte A/dn	Pieaugums	Gads	Intensitāte A/dn
3,7%	2011	1710	3,7%	2011	1484
	2012	1773		2012	1539
	2013	1839		2013	1596
	2014	1907		2014	1655
	2015	1977		2015	1716
2,5%	2016	2027	2,5%	2016	1759
	2017	2077		2017	1803
	2018	2129		2018	1848
	2019	2183		2019	1894
	2020	2237		2020	1942
1,2%	2021	2264	1,2%	2021	1965
	2022	2291		2022	1989
	2023	2319		2023	2012
	2024	2346		2024	2037
	2025	2375		2025	2061
	2026	2403		2026	2086
	2027	2432		2027	2111
	2028	2461		2028	2136
	2029	2491		2029	2162
	2030	2521		2030	2188
	2031	2551		2031	2214

## 2. Metodoloģija

Auces pilsētas tranzītielu rekonstrukcijas kapitālieguldījumu ekonomiskās efektivitātes aprēķins veikts saskaņā ar LR Satiksmes ministrijas, Latvijas Valsts ceļu „Metodiskajiem norādījumiem autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai”, EK vadlīnijām „Guide to cost-benefit analysis of investment projects for ERDF, Cohesion Fund and ISPA” un LVS 190-2:2007 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”, LR Finanšu ministrijas „Vadlīnijām Eiropas Savienības fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipiem”. Veicot ekonomiskā pamatojuma izstrādi, ņemts vērā Auces pilsētas attīstības plāns.

Kapitālieguldījumu ekonomiskās efektivitātes aprēķina pamatā ir izmaksu – ieguvumu analīze, kur projekta izmaksas un ieguvumi tiek izteikti naudas izteiksmē projekta realizācijas laikā. Izmaksu – ieguvumu analīzes mērķis ir pamatot projekta nepieciešamību no ekonomiskā viedokļa.

Projekta labuma saņēmējs šīs analīzes kontekstā ir Pasūtītājs.

Analīzē lietotie makroekonomiskie pieņēmumi redzami 2.1. tabulā:

*2.1.tabula. Izmaksu – ieguvumu analīzes makroekonomiskie pieņēmumi*

<b>Mainīgais</b>	<b>Vērtība</b>
PVN likme, %	21
Diskonta likme, % (LR Finanšu ministrijas noteiktā likme, pēc kuras tiek veikta ES fondu 2007.-2013.gada plānošanas perioda projektu ekonomiskā izmaksu un ieguvumu analīze)	5,5

Projekta izmaksu – ieguvumu analīzei tiek izmantots IRR (projekta iekšējās efektivitātes koeficients), NPV (projekta neto pašreizējā vērtība), PVB/PVC (ieguvumu – izmaksu attiecību rādītājs) un pēc detalizētas izmaksu – ieguvumu analīzes tiek veikts projekta novērtējums nosakot šos rādītājus.

Tranzītielu rekonstrukcijas projekta aprēķina periods tiek pieņemts 20 gadi no to nodošanas ekspluatācijā. Plānots, ka tranzītielu rekonstrukcija notiks 2011.gadā, un tās tiks atvērtas satiksmei 2012.gadā. Līdz ar to projekta ekonomiskās analīzes periods ir 2012.-2031.gads.

### 3. Projekta ieguvumu analīze

#### 3.1. Plānotās ilgtermiņa ietekmes definēšana

Rekonstrukcijas projekta realizēšanas ilgtermiņa ietekme vērtējama ar gada vidējās satiksmes intensitātes pieaugumu no 1590 A/dn 2009.gadā līdz 2551 A/dn 2031.gadā Raiņa ielai un no 1380 A/dn 2009.gadā līdz 2214 A/dn 2031.gadā Vītiņu ielai.

3.1.tabula. Ilgtermiņa ietekmes faktori

Rādītājs	Apraksts
Ieguvumi no satiksmes dalībnieku patērētā laika satiksmē samazināšanas	Uzlabojot esošo satiksmes infrastruktūru tiks uzlabota satiksmes plūsma, līdz ar to samazināsies satiksmē pavadītais laiks.
Ieguvumi no dzīvojamās vides kvalitātes uzlabošanās	Pieaug iedzīvotāju apmierinātība ar dzīves apstākļiem, iespējama jaunu iedzīvotāju piesaiste konkrētajai vietai.
Ieguvumi no ekonomiskās un uzņēmējdarbības aktivitātes pieauguma	Uzlabojot satiksmes infrastruktūru tiek veicināta arī citu reģionā esošo uzņēmējdarbības nozaru attīstība un darbības apjoms, kā arī attīstība starp reģioniem.

#### 3.2. Projekta iznākumu definēšana

3.2.tabula. Projekta iznākumi

Rezultāti	Iznākums
Uzmērīta un nosprausta trase	Sagatavota trase
Demontētas esošās ceļa zīmes	
Noraukta augu zeme	Veikti nepieciešamie zemes sagatavošanas darbi
Norakta nederīgā grunts/šķembas	
Izbūvēts salizturīgais slānis	Veikta segas izbūve
Izbūvēts šķembu pamats	
Uzstādītas betona apmales	
Veikta karstā asfalta izbūve	
Veikta dzelzceļa pārbrauktuves rekonstrukcija	Veikta dzelzceļa pārbrauktuves rekonstrukcija
Veikta caurteku, gūlīju, cauruļvadu un kanalizācijas aku demontāža	Sagatavoti lietusūdens kanalizācijas tīkli
Veikta asfaltbetona ieklāšana seguma atjaunošanai	
Izbūvētas drenāžas caurules, kanalizācijas caurules un iebetonētas aizsargčaulas akā	
Izbūvēti ūdensvada tīkli	Izbūvēta ūdensapgāde, kanalizācija, ārējie tīkli
Izbūvēti kanalizācijas tīkli	

Izbūvēti spiedkanalizācijas tīkli	
Izbūvēti apgaismojuma tīkli	Ierīkots apgaismojums
Izbūvēti sakaru tīkli	Izbūvēti sakaru tīkli
Izbūvēti elektroapgādes tīkli	Izbūvēti elektroapgādes tīkli
Uzstādītas ceļa zīmes	Nodrošināts satiksmes aprīkojums
Uzstādīti ceļa zīmju balsti, konsoles, barjeras	
Izbūvēta gājēju pāreja	
Izbūvēti luksofori	
Uzstādītas sabiedriskā transporta pieturvietu nojumes un aprīkojums	
Ierīkots zālājs, veidoti apstādījumi	Veikta teritorijas labiekārtošana

### 3.3. Alternatīvu analīze

Neveicot apskatāmo tranzītielu rekonstrukcijas projektu, ielu segas tehniskais stāvoklis turpinās pasliktināties, samazināsies ielu konstrukcijas nestspēja. Līdz ar to pieaugs ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas, kā arī satiksmes dalībnieku braukšanas kvalitāte (ceļā pavadītais laiks, tā izmaksas, autokilometra izmaksas).

Projekta realizācijas gadījumā tiks uzlabota infrastruktūra visā Auces pilsētā, pieaugs satiksmes dalībnieku labsajūta un drošība.

## 4. Sociālekonomiskā analīze

Tā kā transportbūvju projekti nav klasificējami kā ienākumus gūstoši, tad analīzē netiek aprēķināti finanšu (tiešie) ieguvumi, bet tikai ekonomiskie (netiešie) ieguvumi. Finanšu (tiešās) izmaksas sastāv no investīciju izmaksām un ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksām.

### 4.1. Izmaksu aprēķins

#### 4.1.1. Investīciju izmaksas

Projekta investīciju izmaksas veido šādas galvenās izmaksu pozīcijas:

- Būvprojektēšana;
- Būvniecība;
- Autoruzraudzība;
- Būvuzraudzība

Aprēķinot investīciju izmaksas, izmantoti šādi inženiertehniskie rādītāji:

- Normālprofils – NP 9.5
- Seguma veids – asfaltbetons
- Rekonstruējamā posma garums – 2.627km
- Brauktuves platums – 6.5m

4.1. tabula. Rekonstrukcijas projekta būvniecības izmaksas (VAS „Latvijas Valsts ceļi” Autoceļu būvniecības darba veidu vienības izcenojumi 2009.gadā)

Izmaksu pozīcija	Izpildes termiņš	Aprēķina pamatojums	Izmaksas (LVL)
Būvprojektēšana	2010.g.	2.5% no būvniecības izmaksām	25014.55
Būvniecība	2011.g.	Tāme	1000582.16
Autoruzraudzība	2011.g.	1% no būvniecības izmaksām	10005.82
Būvuzraudzība	2011.g.	2% no būvniecības izmaksām	20011.64
Ekspertīze	2010.g.		700.00
<b>Kopā:</b>	<b>1 gads</b>		<b>1056314.17</b>

Piezīme: izmaksas tabulā norādītas bez PVN.

Pamatojoties uz 4.1. tabulas datiem, rekonstrukcijas izmaksas cena sastāda 1056314.17 bez PVN.

#### 4.1.2. Uzturēšanas izmaksas

Projekta uzturēšanas izmaksas ir saistītas ar ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksām. Uzturēšanas izmaksu noteikšanai izmantoti LVC metodiskajos norādījumos dotās izmaksas, kas koriģētas ar kumulatīvo indeksu pārejai uz 2009.gada cenām.

4.2. tabula. Ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas uz 1km gadā, latos

Uzturēšana	Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 1001-3000 A/dnn	
	Ikdienas uzturēšana	Periodiskā uzturēšana
Esošais asfaltbetona segums	6105.08	7570.31
Jaunais asfaltbetona segums	6105.08	7570.31

Uzturēšanas izmaksas, veicot projekta ekonomisko analīzi, parādās no ielu nodošanas ekspluatācijā brīža un tiek rēķinātas visu projekta analīzes periodu. Ikdienas uzturēšana tiek veikta katru gadu. Periodiskās uzturēšanas izmaksu intervāls tiek noteikts katrā 9.gadā. Uzturēšanas izmaksas uz 1km pēc rekonstrukcijas nemainās, jo esošā ielu kategorija samērojama ar jauno NP 9.5 (ielas platums nemainās sakarā ar apbūvi).



## 4.2. Ieguvumu aprēķins

Realizējot projektu, tiek iegūti vairāki netieši ieguvumi, kas kalpo aprēķiniem par to, vai esošo ielu rekonstrukcija ir ekonomiski pamatota. Tiek izdalīti trīs nozīmīgi autobraucēju izmaksu ieguvumi – satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksu ieguvumi, automobiļu autokilometra izmaksu ieguvumi un ceļu satiksmes negadījumu izmaksu ieguvumi. Lai aprēķinātu projekta ieguvumus, tiek apskatīti autobraucēju izdevumi esošā situācijā un šīs izmaksas salīdzinātas ar situāciju pēc projekta realizācijas. Izmaksas noteiktas, koriģējot LVC metodiskajos norādījumos dotās 2005.gada izmaksas uz 2009.gada izmaksām. Visi ieguvumi aprēķināti bez PVN.

### 4.2.2. Satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksas

Lai salīdzinātu esošo situāciju ar situāciju pēc projekta realizācijas, jānosaka satiksmes dalībnieku patērētā laika vērtība, ņemot vērā laika ietaupījumu vai zudumu. Ieguvumi no satiksmes dalībnieku patērētā laika ir atkarīgi no tā, ar kādu ātrumu satiksmes dalībnieki var pārvietoties konkrētajā maršruta posmā.

Projekta ietvaros rēķina izmaksas atsevišķi vieglajiem transportlīdzekļiem, autobusiem un kravas transportlīdzekļiem. Satiksmes dalībnieka patērētā laika izmaksa ir atkarīga no auto veida.

4.3.tabula. Transportlīdzekļu laika izmaksas

Auto veids	Braucošo laika izmaksa, LVL/h
Vieglie automobiļi	4,02
Autobusi	15,18
Kravas automobiļi	4,73

Vidējais iespējamais braukšanas ātrums noteikts saskaņā ar LVC metodiskajiem norādījumiem atkarībā no ceļa normālprofila, ceļa seguma stāvokļa un satiksmes intensitātes. Esošajā situācijā braukšanas ātrums vieglajiem transportlīdzekļiem ir 50km/h, autobusiem 40km/h, kravas transportlīdzekļiem 34km/h.

Rekonstrējot tranzītielas, vidējais braukšanas ātrums vieglajiem transportlīdzekļiem saglabāsies 50km/h (ievērojot atļauto braukšanas ātrumu pilsētā), savukārt, palielināsies autobusiem līdz 45km/h un kravas transportlīdzekļiem līdz 39km/h.

Lai iegūtu braucēju laika izmaksu ieguvumu, tiek aprēķinātas visas izmaksas abām ielām atsevišķi esošajā situācijā un situācijā pēc projekta realizācijas. Aprēķinātās satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksas līdz 2031.gadam Raiņa un Vītiņu ielās esošajā situācijā sastāda 5325475,06Ls, rekonstrukcijas gadījumā satiksmes dalībnieka patērētā laika izmaksas sastāda 4777436,69Ls. Tātad ieguvums no satiksmes dalībnieku patērētā laika 20 gadu aprēķina periodā Raiņa un Vītiņu ielās ir 548038,37Ls.

### 4.2.3. Automobiļu autokilometra izmaksas

Autokilometra izmaksu lielums ir atkarīgs no brauktuves virsmas nelīdzenuma pakāpes. Uzlabojot brauktuves seguma stāvokli, tiek samazināts tās nelīdzenums, kā rezultātā samazinās arī automašīnu ekspluatācijas izmaksas.

Autokilometra izmaksas tiek noteiktas atsevišķi katram automobiļa veidam, braucot pa ceļu ar dažādu šķērsprofilu, satiksmes intensitāti un seguma stāvokli. Izmaksas aprēķinātas interpolējot dotās izmaksas, atkarībā no intensitātes pieauguma atsevišķi Raiņa ielai un Vītiņu ielai.

Esošā situācijā tranzītielu segums ir sliktā stāvoklī. Pēc LVC metodiskajiem norādījumiem tiek piemērotas 4.klases autoceļa izmaksas. Pēc ielu rekonstrukcijas, uzlabojoties autoceļa tehniskajiem parametriem, autokilometra izmaksas samazinās. Jaunajā situācijā piemērotas NP9,5 izmaksas.

4.4.tabula. Autokilometra izmaksas, Ls

Raiņa iela		
Auto veids	4.k.,10/2	NP9,5/2
	3800<GVDI>1200A/dn	3000<GVDI>1000A/dn
Vieglie automobiļi	0,27-0,28	0,23
Autobusi	0,76-0,78	0,67-0,68
Kravas automobiļi	0,74-0,76	0,65-0,66

4.5.tabula. Autokilometra izmaksas, Ls

Vītiņu iela		
Auto veids	4.k.,10/2	NP9,5/2
	3800<GVDI>1200A/dn	3000<GVDI>1000A/dn
Vieglie automobiļi	0,27-0,28	0,23
Autobusi	0,76-0,77	0,67-0,68
Kravas automobiļi	0,73-0,75	0,65-0,66

Aprēķinātās automobiļu autokilometra izmaksas līdz 2031.gadam Raiņa un Vītiņu ielām esošajā situācijā sastāda 23867265,28Ls, rekonstruējot ielas automobiļu autokilometra izmaksas sastādīs 20840627,44Ls. Tātad ieguvums no automobiļu autokilometra izmaksām 20 gadu aprēķina periodā Raiņa un Vītiņu ielās ir 3026637,84Ls.

#### 4.2.4. Ceļu satiksmes negadījumu izmaksas

Ceļu satiksmes negadījumi rada tautsaimniecības zaudējumus, kurus var novērtēt naudas izteiksmē. Pēc normatīvu noteikumiem izbūvēto ceļu satiksmes drošība lielā mērā ir atkarīga no šķērsprofila izveidojuma, satiksmes intensitātes un ceļu mezgla izveidojuma.

Ceļu satiksmes negadījumu ietekme vērtējama jaunbūvēm, rekonstrukcijai, periodiskajai uzturēšanai, kā arī variantu salīdzināšanai savā starpā un ar esošo situāciju.

Lai noteiktu ceļu satiksmes negadījumu izmaksu ieguvumus konkrētajam projektam, tiek izmantoti statistikas dati par CSNg Auces pilsētā un LVC metodiskajos norādījumos dotās izmaksas, kas koriģētas uz 2009.gada cenām.

4.6.tabula. CSNg izmaksas, Ls

CSNg	Izmaksas, LVL
Viena cilvēka vidējs ievainojums	1795
Vienas avārijas materiālie zaudējumi	4701

Izmaksu samazinājums rodas uzlabojot tranzītielu braukšanas apstākļus, aprīkojot tās ar ceļazīmēm, izbūvējot lukosoforus, organizējot satiksmi.

Aprēķinātās CSNg izmaksas līdz 2031.gadam Raiņa un Vītiņu ielām esošajā situācijā sastāda 499346Ls, rekonstruējot ielas CSNg izmaksas sastādīs 150780Ls. Tātad ieguvums no CSNg izmaksām 20 gadu aprēķina periodā Raiņa un Vītiņu ielās ir 348566Ls.



## Naudas plūsmas sadalījums

4.7.tabula Naudas plūsmas sadalījums, Ls

Gads	Projekta izdevumi		Projekta ieguvumi							
	Rekonstrukcijas izmaksas	Uzturēšanas izmaksas	Raiņa iela		Vītiņu iela		Kopā	Kopējie ieguvumi		
			No satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksām	No automobiļu autokilometra izmaksām	No satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksām	No automobiļu autokilometra izmaksām		No CSNg	No satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaksām	No automobiļu autokilometra izmaksām
2011	1000582,16									
2012		16038,06	8853,80	47625,95	12935,12	68686,62	13676	21788,92	116312,57	13676
2013		16038,06	9187,44	49659,81	13415,95	71570,75	13676	22603,39	121230,56	13676
2014		16038,06	9512,30	51730,20	13918,12	74582,38	11881	23430,42	126312,58	11881
2015		16038,06	9865,26	53932,12	14430,95	77728,22	13676	24296,21	131660,34	13676
2016		16038,06	10119,30	55500,16	14790,61	79926,80	13676	24909,91	135426,96	13676
2017		16038,06	10364,55	57079,14	15150,26	82137,67	13676	25514,81	139216,81	13676
2018		16038,06	10631,47	58732,41	15520,59	84479,13	13676	26152,06	143211,54	13676
2019		16038,06	10898,38	60413,54	15926,78	86901,82	15471	26825,16	147315,36	15471
2020		35925,26	11178,17	62233,41	16318,43	89436,76	15471	27496,60	151670,17	15471
2021		16038,06	11296,41	63020,68	16514,25	90717,09	20172	27810,66	153737,77	20172
2022		16038,06	11436,30	63938,35	16699,41	91906,89	20172	28135,71	155845,24	20172
2023		16038,06	11569,76	64826,27	16920,45	93176,64	20172	28490,21	158002,91	20172
2024		16038,06	11709,66	65750,61	17116,27	94498,92	20172	28825,93	160249,53	20172
2025		16038,06	11855,99	66711,62	17322,76	95806,46	21967	29178,75	162518,08	21967
2026		16038,06	11995,89	67594,34	17518,58	97138,19	20172	29514,47	164732,53	20172
2027		16038,06	12135,78	68528,34	17750,28	98505,96	20172	29886,06	167034,30	20172
2028		16038,06	12282,12	69516,55	17956,77	99901,20	20172	30238,89	169417,75	20172
2029		35925,26	12428,45	70491,03	18163,26	101224,83	20172	30591,71	171715,86	20172
2030		16038,06	12581,22	71520,10	18380,41	102712,70	20172	30961,63	174232,80	20172
2031		16038,06	12742,78	72534,18	18644,09	104260,00	20172	31386,87	176794,18	20172
<b>Kopā</b>	1000582,16	360535,6	222645,03	1241338,81	325393,34	1785299,03	348566	<b>548038,37</b>	<b>3026637,84</b>	<b>348566</b>

Pēc detalizētas izmaksu un ieguvumu ekonomiskās analīzes var veikt projekta novērtējumu, nosakot projekta pašreizējo vērtību (NPV), iekšējās efektivitātes koeficientu (IRR), ieguvumu – izmaksu attiecību rādītāju (B/C ratio). Lai aprēķinātu šos rādītājus, projekta naudas plūsmu jādiskontē. Diskontēto naudas plūsmu skatīt 1.pielikumā.

Izvērtējot aprēķina rezultātus, projekta rekonstrukcija 2011.gadā ir ekonomiski izdevīga. Lai to noteiktu, ir aprēķināti ekonomiskās analīzes rādītāji.

Aprēķina rezultāti (2012.-2031.gads):

Ieguvumu pašreizējā vērtība (PVB)	2141004,50Ls
Izmaksu pašreizējā vērtība (PVC)	1148921,63Ls
Neto pašreizējā vērtība (NPV)	992082,87Ls
Iekšējā ienesīguma norma (IRR)	15,17%
<b>B/C ratio</b>	1,86

Izvērtējot aprēķina rezultātus, projektu var uzskatīt par efektīvu, jo tā ienākumu vērtība **NPV>0**, iekšējā peļņas norma **IRR>5,5%** un **B/C ratio >1**.

## Projekta nemonetārais vērtējums

Ar projekta realizāciju saistīti vairāki nemonetārie ieguvumi (ekoloģiskie, tautsaimnieciskie un sociālie), kurus ir sarežģīti izmērīt naudas izteiksmē:

- Transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanās;
- Individuālā braukšanas laika ietaupījums;
- Trokšņu samazināšanās;
- Gaisa piesārņojuma samazināšanās;
- Individuālā transportlīdzekļa amortizācijas izdevumu samazināšanās;
- Satiksmes plūsmas uzlabošana;
- Iedzīvotāju apmierinātība ar vides kvalitāti.