

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Ex-ante izvērtējums

Saturs

Ievads.....	3
1. Pārvaldība un tiesiskais ietvars	3
1.1. Autoceļi.....	3
1.2. Autopārvadājumi	8
1.3. Ceļu satiksmes drošība.....	11
1.4. Dzelzceļš.....	13
1.5. Ostas.....	15
1.6. Loģistikas mārketinga	16
1.7. Gaisa transports.....	18
1.8. Jūrniecība	20
1.9. Transports un vide	21
1.10. Sabiedriskais transports.....	23
1.11. Pilsētu mobilitāte.....	24
2. Infrastruktūra.....	25
2.1. Autoceļi.....	25
2.2. Dzelzceļš.....	26
2.3. Ostas.....	27
2.4. Lidostas	29

Ievads

Pēc makroekonomiskās modelēšanas rezultātiem, ieguldījumiem transporta infrastruktūrā ir bijusi augstākā atdeve IKP 2007. – 2013. gada programmēšanas periodā.¹ Turklāt transporta infrastruktūra ir prioritāte, kas ierosināta pētījumā „Valsts konkurētspējas novērtējuma un ilgtspējīga valsts konkurētspējas uzraudzības modeļa izstrāde”.² Tā ir pozitīvi novērtēta „fona ziņojumā”.³ Labāka transporta infrastruktūra var veicināt arī ilgtspējību un veicināt reģionālo mobilitāti, kas var samazināt nevienlīdzību. Transporta infrastruktūrai ir ievērojama nozīme uzņēmējdarbības sekmīgā attīstībā, kā tas minēts „Latvijas preču un pakalpojumu eksporta veicināšanas un ārvalstu investīciju piesaistes pamatnostādņēs 2012.-2020.gadam”.

Vērtējot transporta sistēmas attīstības iespējas, apskatām divas būtiskas sastāvdaļas – 1) sistēmas pārvaldību un tiesisko ietvaru, 2) infrastruktūru.

1. Pārvaldība un tiesiskais ietvars

1.1. Autoceļi

Galvenais rādītājs, kas izmainās, lietojot labi uzturētu autoceļu tīklu salīdzinājumā ar sliktiem autoceļiem, ir vidējā viena autokilometra izmaksa, kura vērtības dotas 1.tabulā:

1. tabula. **Transportlīdzekļu autokilometra izmaksas, Ls/km**

Autoceļu segumu stāvoklis	Autoceļi ar asfalta segumu		Autoceļi ar grants segumu	
	Vieglie transportlīdzekļi	Kravas transportlīdzekļi	Vieglie transportlīdzekļi	Kravas transportlīdzekļi
Ļoti labs, labs	0,228	0,638	0,274	0,729
Apmierinošs	0,262	0,712	0,316	0,817
Slikts	0,288	0,766	0,374	0,947
Ļoti slikts	0,404	1,072	0,374	0,947

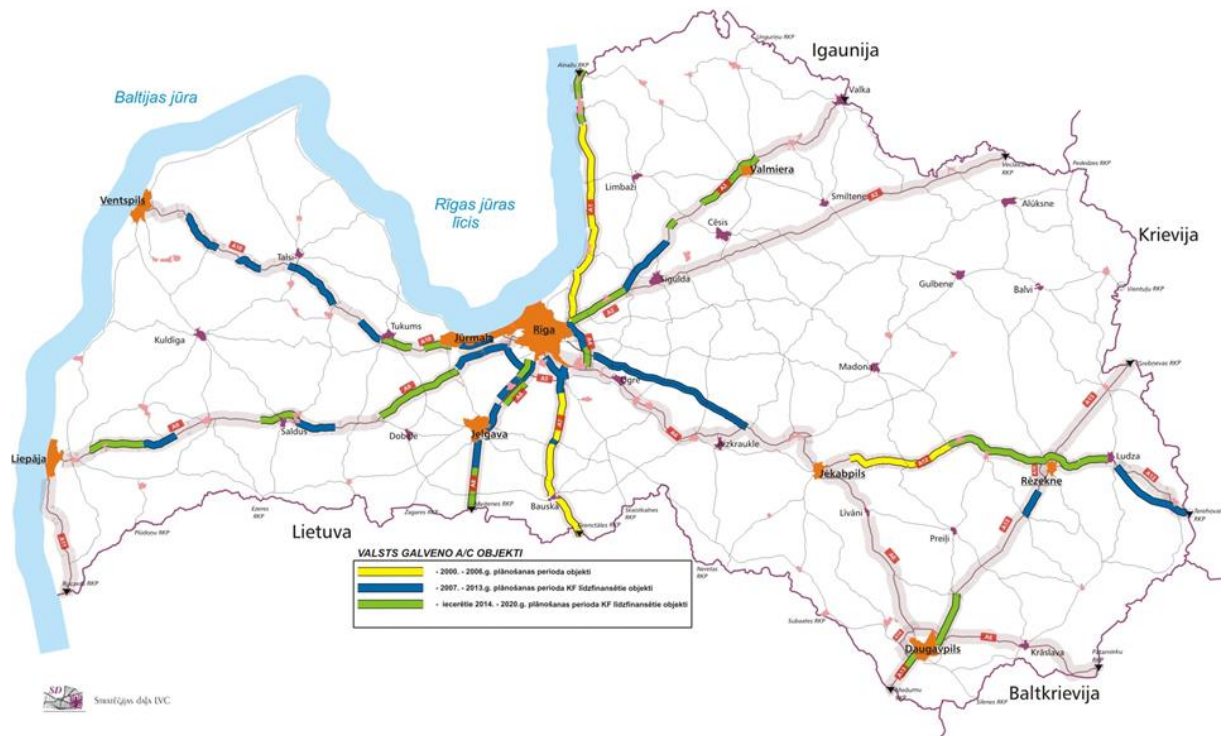
1. Ir skaidrs, ka nepietiekama finansējuma apstākļos, lielāko daļu pasākumu un aktivitāšu, lai uzlabotu valsts autoceļu stāvokli, nebūs iespējams īstenot, kā rezultātā prognozējama autoceļu tīkla vērtības samazināšanās, turpinot pieaugt sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvaram valsts autoceļu tīklā. 1. attēlā redzami plānotie valsts galveno autoceļu posmu infrastruktūras saglabāšanas pasākumi, izmantojot KF līdzekļus (pašreizējais stāvoklis izklāstīts pamatnostādņu pielikumā „Esošās situācijas apraksts”), savukārt 2. attēlā redzams valsts reģionālo autoceļu stāvoklis 2012. gadā. Kā redzams 3. attēlā, būtiski reģionālo autoceļu infrastruktūras uzlabošanas un saglabāšanas pasākumi

¹ BICEPS, 2011. Priekšizpēte par Kohēzijas politikas atbalstāmajām jomām Latvijā pēc 2013. gada (ID Nr. FM2011/19-ESF/ERAF/KF/TP) Gala ziņojums: Priekšizpētes rezultāti un identificējamās Kohēzijas Politikas atbalstāmās jomas. 2011. g. decembris. www.esfondi.lv/upload/Petijumi_un.../BICEPS_zinoj_final.docx

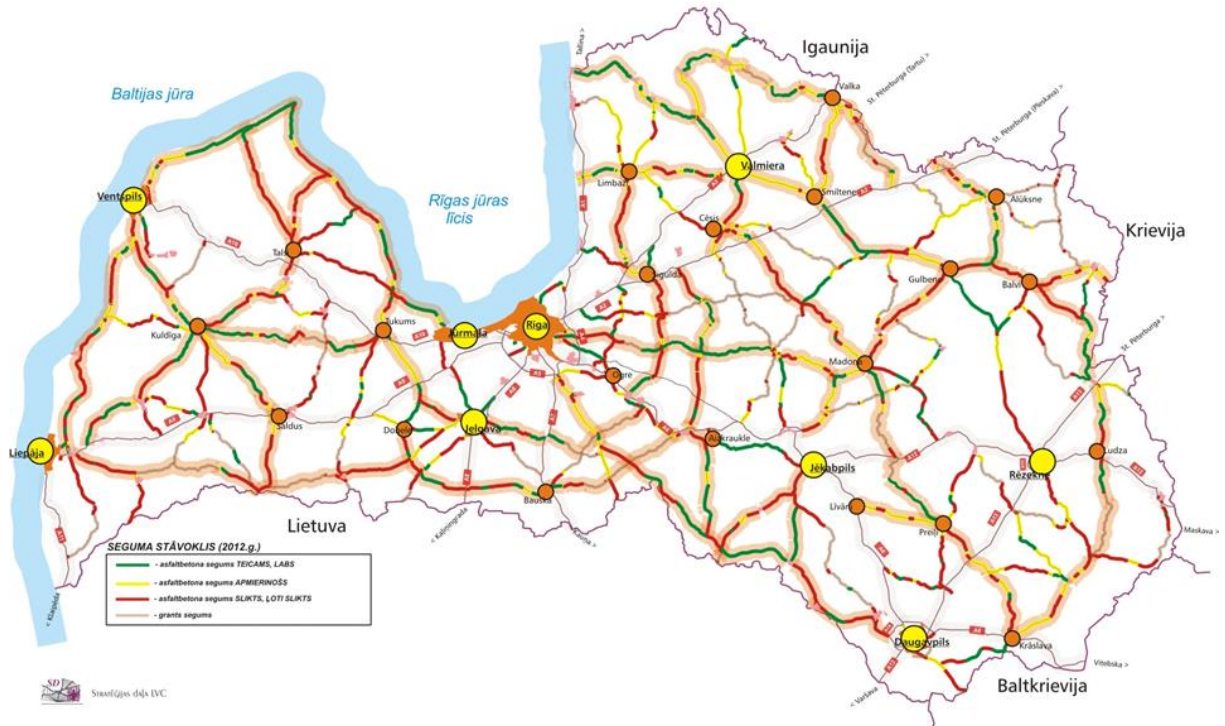
² Rīgas Ekonomikas augstskola, 2012. Latvijas konkurētspējas novērtējums 2011 (ID Nr. 1DP/1.5.1.1.1./10/IPIA/CFLA/004/002) http://www.mk.gov.lv/files/latvijas_konkuretspejas_izvertejums2011_final.pdf

³ Polijas Republikas Reģionālās attīstības ministrija, 2011. Evidence-based Cohesion Policy and its role in achieving Europe 2020 objectives. Conference Background Report, 7 July 2011. (angļu val.). http://www.konferencja-ewaluacja.pl/2011/index.php5?content/download/id/55/type/1/lang/1/ctype/1/SAMPamn_Piel_02_150413_transp; Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam projekta 2. pielikums

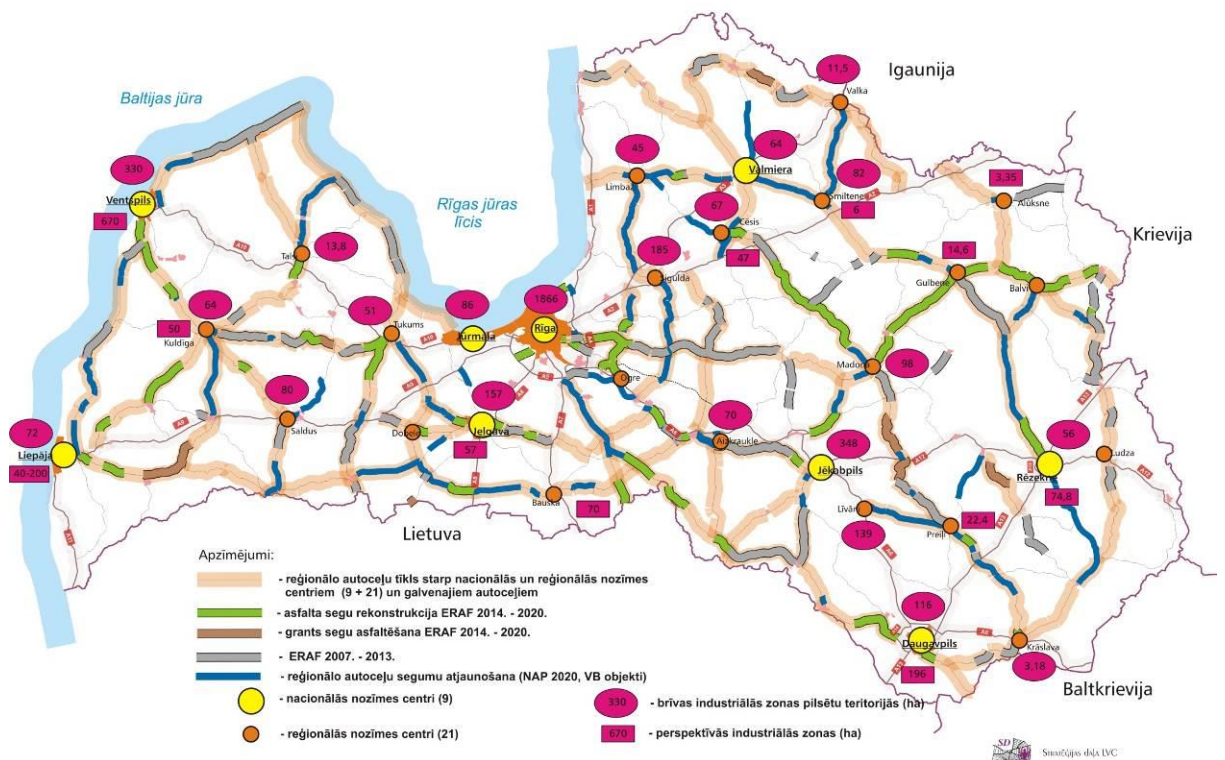
paredzēti autoceļu posmos, kas uzlabo pieejamību starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru pašvaldību teritorijās esošajām un perspektīvajām industriālajām zonām (līdzīgi kā ostu pievedceļu attīstīšana – ieguldījumi pieejamības uzlabošanai tiek paredzēti transporta infrastruktūrā līdz konkrētajai teritorijai, nevis ieguldījumu veikšana pašā teritorijā).



1. attēls. 2014.-2020. g. plānotie valsts galveno autoceļu posmu infrastruktūras saglabāšanas pasākumi, izmantojot KF līdzekļus. Avots: Latvijas Valsts ceļi



2. attēls. Valsts reģionālo autoceļu stāvoklis 2012. gadā. Avots: Latvijas Valsts ceļi



3. attēls. 2014.-2020. g. plānoto valsts reģionālo autoceļu posmu infrastruktūras saglabāšanas pasākumu (izmantojot ERAF, valsts budžeta līdzekļus) sasaiste ar brīvajām platībām esošajās industriālajās zonās un perspektīvajās industriālās zonās

starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru pašvaldībās (VARAM apkopotā informācija⁴). Avots: Latvijas Valsts ceļi

Neapmierinošā autoceļu kvalitāte ir viens no būtiskiem ceļu satiksmes drošības riskiem, kā arī, ja autoceļi netiek pienācīgi uzturēti, tiek radīti papildus izdevumi autoceļu lietotājiem. Tāpēc jādomā ne tikai par finansējuma palielināšanu autoceļu sakārtošanai, bet arī par **optimāla finansēšanas modeļa izveidi (atjaunošanu), kas nodrošinātu autoceļu saglabāšanas un attīstības ilgtermiņa plānošanas stabilitāti**. Pasaulē vēsturiski visplašāk akceptētais autoceļu finansēšanas modelis ir **autoceļu fonds, jo šis modelis ir vienīgais, kas šādu stabilitāti var nodrošināt**.

2007.-2013.gada plānošanas perioda Eiropas Savienības fondu projektu ietvaros līdz 31.12.2012. rekonstruēti 160,1 km valsts galveno autoceļu (aktivitātei „TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi” piešķirtais Kohēzijas fonda finansējums - 216,7 milj.latu, plānots rekonstruēt 364,7 km autoceļu), 249,6 km reģionālo autoceļu (aktivitātei „Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana” piešķirtais ERAF finansējums - 131,3 milj.latu, plānots rekonstruēt 429,71 km autoceļu), 33,5 km tranzītielu (aktivitātei „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās” piešķirtais ERAF finansējums – 64,2 milj.latu, plānots rekonstruēt 106,5 km tranzītielu).

2. Lai veiksmīgi īstenotu transporta infrastruktūras objektu projektus un nozīmīgākajos tranzīta koridoros nodrošinātu transporta infrastruktūru labā kvalitātē, nepieciešams novērst risku, ka infrastruktūras attīstības projekti, neskatoties uz publiski akceptētu lēmumu par šo projektu nepieciešamību, var palikt neīstenoti privāto zemju īpašnieku interešu dēļ. Situācijas risinājums jārod izstrādājot koncepciju par zemju iegūšanu satiksmes infrastruktūras projektiem, kurā jāparedz, ka pēc publiskās infrastruktūras projekta un ietekmes uz vidi novērtējuma publiskās apspriešanas un šīs ieceres akceptēšanas vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā, skarto **zemju īpašniekiem tīktu nodrošinātas pilnas tiesības saņemt taisnīgu kompensāciju, taču viņiem ar likumdošanas normām liegtas tiesības apturēt publiski akceptētā projekta īstenošanu**.

3. Ņemot vērā apstākli, ka Latvijas valsts pārziņā atrodas liels maznoslogotu autoceļu tīkls, salīdzinot ar līdzīga lieluma Rietumeiropas valstīm un to, ka lēmumi par autoceļu uzturēšanu un pārvaldīšanu ir jāpieņem iespējami zemākā administratīvā līmenī, pēc iespējas tuvāk šo ceļu lietotājiem (jo „uz vietām” ir vieglāk pieņemt lēmumus par vietējām vajadzībām), Latvijai laika periodā līdz 2020. gadam ir **jāsagatavo** valsts vietējo autoceļu nodošana pašvaldību pārziņā, ar nodošanu saprotot šāda pasākumu kompleksa veikšanu:

- sociāli ekonomisko pamatojumu un reorganizācijas projekta izstrādāšana, tai skaitā +/- analīze un finansiālo risku novērtēšana;
- sociāli ekonomisko pamatojumu publiskā apspriešana un sabiedrības viedokļa apkopošana;
- politikas plānošanas dokumenta sagatavošana un pieņemšana valdībā;
- vietējo autoceļu nodošanas/pārņemšanas tehniskā sagatavošana, tai skaitā, vietējo autoceļu tīkla pārskatīšana, augstas intensitātes vietējo autoceļu posmus pārklasificējot par reģionālajiem autoceļiem (un otrādi).

⁴ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM), 2012. Pamatnotādņu projekts „Reģionālās politikas pamatnostādnes līdz 2020. gadam”. <http://www.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40270870> SAMpamn_Piel_02_150413_transp; Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam projekta 2. pielikums

1.1.1. Autoceļu būvniecības kvalitātes vadība

Satiksmes ministrija ierosina ceļu laboratoriju veidot kā kompetences centru, kura uzdevumos, papildus šobrīd esošajiem, jāiekļauj autoceļu tehnisko auditu un tehnisko normatīvu pilnveidošana. Nākotnē ceļu laboratorijai būtu jāklūst par tādu kompetences centru, kas patstāvīgi plāno un veic būvdarbu kvalitātes auditu, mērķtiecīgi veic sistemātisku kompleksu būvdarbu kvalitātes izvērtējumu un analīzi, apkopo pieredzi, kā arī apvieno labāko speciālistu zināšanas tehnisko prasību pilnveidošanai.

Plānotās izmaiņas saistībā ar valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” ceļu laboratorijas sniegto pakalpojumu kvalitātes celšanu ir saistītas ar materiālu un konstrukciju kvalitātes pārbaudi. Valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” ceļu laboratorijas esošās funkcijas:

- izejmateriālu (šķembas, smilts, minerālais pulveris, bitumens) atbilstības pārbaudes, pēc projekta vadītāja vai uzraudzības pasūtījuma;
- būvdarbu līgumā noteiktās pasūtītāja gala pārbaudes pirms objekta nodošanas ekspluatācijā;
- pārbaudes un ekspertu slēdzieni īpašos gadījumos (defekti, strīdi).

Ceļu laboratorijas plānotie papildus pienākumi:

- atbilstības pārbaude izmēģinājuma posmā, t.i., asfalta masas (bitumena saturs, granulometrija) pārbaude, riteņa sliežu tests, sablīvējums, ieklāšanas tehnoloģijas, saķere;
- materiālu atbilstība akceptētajam;
- neplānotas pārbaudes iestrādātajam materiālam un izmantotajai tehnoloģijai.

Tāpat ir plānotas izmaiņas saistībā ar valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” ceļu laboratorijas pakāpenisku pārveidošanu par „Tehniskās kompetences centru”. Ja šobrīd laboratorijas galvenie darbības virzieni ir paraugu ņemšana, mērījumu veikšana un laboratoriskās pārbaudes, tad nākotnē laboratoriju plānots izveidot par „Tehniskās kompetences centru”, papildinot to ar sekojošām funkcijām:

- ceļu specifikāciju un standartu sagatavošanu;
- būvniecības kvalitātes audits, t.sk., būvprojektu ekspertīze, būvdarbu procesa kompleksais audits pirms būves nodošanas ekspluatācijā;
- būvniecības tehnoloģiju izpēte;
- ceļu tīkla stāvokļa vērtēšana un remonta metožu plānošana.

Autoceļu būvdarbu kvalitātes kontrole šobrīd galvenokārt tiek nodrošināta, veicot būvuzraudzību normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Papildus normatīvo aktu prasībām, ceļu laboratorija pēc būvuzrauga vai projekta vadītāja rīkojuma veic materiālu un izbūvēto konstrukciju paraugu laboratoriskās pārbaudes.

Šobrīd nepietiekama finansējuma un sīvās konkurences apstākļos pasūtītājam ir īpaši jāpaaugstina autoceļu būvniecības kvalitātes kontrole un būvdarbu veicēja līgumiskā un finansiālā atbildība.

Pasūtītāja kontroles stiprināšanai nepieciešams izveidot ceļu laboratorijas sastāvā autoceļu tehnisko auditu un nodrošināt tā efektīvu darbību, savukārt tehniskās kompetences nodrošināšanai nepieciešams ceļu laboratorijai pildīt kompetences centra lomu piesaistot kompetentus nozares speciālistus no dažādām institūcijām sistemātiskai tehnisko standartu un specifikāciju pilnveidošanai, pasūtīt nepieciešamos pētījumus un pielietot to secinājumus ceļu tīkla uzturēšanas un attīstības plānošanai un tehnisko prasību pilnveidošanai.

Valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” ceļu laboratorija tiks attīstīta, lai nākotnē kvalitātes kontrole tiktu nodrošināta no tehniskā projekta līdz garantijas perioda beigām. Minēto ceļu laboratorijas attīstības augsto kvalitāti varēs nodrošināt augsti kvalificēti darbinieki un eksperti ar atbilstošu izglītību.

Piedāvāto autoceļu būvniecības kvalitātes kontroles uzlabošanas pasākumu realizācijai nav nepieciešami grozījumi normatīvajos aktos un tie tiks veikti jau šajā būvniecības sezonā.

1.2. Autopārvadājumi

Lai neradītu tirgus kropļošanu, starptautisko autopārvadājumu liberalizācija, atsakoties no atļauju režīma, ar valstīm, kas nav ES dalībvalstis, iespējama tikai ar nosacījumu, ka piekļuves kritēriji uzņēmējdarbībai starptautisko autopārvadājumu jomā šajās valstīs atbilst minimālajām ES prasībām. Izvērtējot esošo situāciju, var secināt, ka tuvāko gadu laikā tas nebūs iespējams, tāpēc nepieciešams aktīvi strādāt divpusējās sanāksmēs transporta un ekonomikas jomās un daudzpusējās organizācijās transporta jomā, lai nodrošinātu Latvijas autopārvadātājiem nepieciešamo atļauju skaitu. Viens no priekšnosacījumiem ir arī gaidīšanas laika ārējās robežas šķērsošanai samazināšana, lai veidotos paritāte atļauju izmantošanā.

Administratīvā sloga mazināšana un Latvijas autopārvadātāju konkurētspēja cieši saistīta ar adekvātas autopārvadājumu kontroles Latvijas teritorijā un robežpārejas punktos ar Baltkrieviju un Krieviju nodrošināšanu. ES normatīvajos aktos ir noteikta gan pārkāpumu autopārvadājumu jomā gradācija, gan minimālās prasības atsevišķu kontroles aspektu veikšanai, ko Latvijas kontroles institūcijas cenšas nodrošināt. Tomēr nepietiekamas kapacitātes un finansējuma, kā arī nepilnību normatīvajos aktos dēļ, starptautisko autopārvadājumu kontrole nav nodrošināta atbilstošā apjomā. Ja netiks paaugstināta kontroles kapacitāte, ieguldīts finansējums kontroles tehniskajos līdzekļos un normatīvajos aktos netiks paredzēts efektīvs ārvalstu subjektu sodīšanas mehānisms, tas var radīt risku autopārvadājumu nozares harmoniskai attīstībai.

Autopārvadājumu kvalitāti un Latvijas autopārvadātāju konkurētspēju ievērojami ietekmē arī nesakārtotā Latvijas-Krievijas robežšķērsošanas situācija un autovadītāju atpūtai atbilstošu stāvlaukumu nepietiekamība.

Nopietna problēma ir profesionālu autovadītāju skaita nepietiekamība un to ievērojamais vidējais vecums, tāpēc, ja nekavējoties netiks veikti pasākumi šīs profesijas apguves veicināšanai un popularizēšanai, Latvijā būs jūtams darbaspēka trūkums šajā jomā.

Transporta Baltajā grāmatā minēts, ka viens no virzieniem, uz ko jāpamatojas turpmākajai attīstībai, ir visu transporta veidu transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju uzlabošana. Autopārvadājumu un autosatiksmes jomā kopumā pēdējos gados kā viens no perspektīvākajiem energoefektivitātes uzlabošanas veidiem ir attīstījusies elektromobilitāte. Lai pieņemtu pamatotus lēmumus un īstenotu Latvijai piemērotāko politiku atbilstoši elektromobīļu attīstības tendencēm, nepieciešams izstrādāt plānu koordinētai elektromobilitātes attīstībai Latvijā.

1.2.1. Autoceļu lietošanas nodevas ieviešana

„Autoceļu lietošanas nodevas likums” Saeimā pieņemts 2008.gada 11.decembrī. 2009.gada 29.maijā likumā veikti grozījumi, ar kuriem tika atlikts spēkā stāšanās laiks līdz 2011.gada 1.janvārim un 2010.gada 20.decembrī likumā veikti grozījumi, ar kuriem tika atlikts spēkā stāšanās laiks līdz **2014.gada 1.janvārim**.

„Autoceļu lietošanas nodevas likums” izstrādāts atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2006/38/EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem un tas nosaka, ka nodevu maksā par valsts galveno autoceļu posmu lietošanu ar transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa lielāka par 12 000 kilogramiem un kuri paredzēti tikai kravu autopārvadājumiem. Nodevu maksā atkarībā no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa, no transportlīdzekļa asu skaita un laika, kurā paredzēts lietot valsts galvenos autoceļus.

SAMpamn_Piel_02_150413_transp; Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam projekta 2. pielikums

Kā viens no galvenajiem Direktīvā minētajiem principiem ir tās piemērošana bez diskriminācijas, kas nozīmē, ka nodeva par autoceļu lietošanu ir jāmaksā vienādā apmērā visiem ceļa lietotājiem neatkarīgi no pārvadātāju reģistrācijas valsts.

Lai uzsāktu autoceļu lietošanas nodevas piemērošanu ir nepieciešams veikt šādus priekšdarbus:

1. Starptautisko līgumu jomā:

- 1) Veikt grozījumus Latvijas – Krievijas starpvaldību līgumā par autopārvadājumiem, kur izslēgt normu par savstarpējiem atbrīvojumiem no maksām par ceļu lietošanu. Grozījumu projekts izstrādāts jau 2010.gadā un ir panākta principiāla vienošanās par to apstiprināšanu. Šobrīd grozījumi saskaņoti ar Latvijas atbildīgajām ministrijām – Ārlietu, Tieslietu un Finanšu.

Satiksmes ministrija 2011.gada 15.martā no Ārlietu ministrijas ir saņēmusi vēstuli, kurā informē par Krievijas puses ierosinājumu noslēgt vienošanos par grozījumiem divpusējos nolīgumos autotransporta jomā un apstiprināt notu apmaiņas ceļā.

Latvijas – Krievijas Kopējās komisijas par starptautisko autopārvadājumu jautājumiem sanāksmē 2012.gada 25. - 26.oktobrī Rīgā Latvijas puse apņēmas paātrināt starpvaldību nolīgumu autotransporta jomā grozījumu redakcijas saskaņošanu ar Latvijas kompetentajām institūcijām un nosūtīt Krievijas pusei notu par konsultāciju rezultātu.

Grozījumi kā divi likumprojekti jāvirza uz Valsts sekretāru sanāksmi. Pēc apstiprināšanas MK ĀM nosūtīs notu Krievijas pusei, bet nolīgums stāsies spēkā 2014.gada 1.janvārī. Pēc notas nosūtīšanas nolīgumu grozījumi un likumprojekti jāiesniedz apstiprināšanai Saeimā.

- 2) Veikt grozījumus Latvijas – Baltkrievijas starpvaldību līgumā par autopārvadājumiem, kur izslēgt normu par savstarpējiem atbrīvojumiem no maksām par ceļu lietošanu. Grozījumu projekts izstrādāts jau 2010.gadā.

Izpildot Baltkrievijas – Latvijas Kopējās komisijas par starptautisko autopārvadājumu jautājumiem sanāksmes 2012.gada 26.aprīļa protokolā panākto vienošanos, Baltkrievijas puse 2013.gada 8.janvārī ir iesniegusi Satiksmes ministrijai priekšlikumus nolīguma un tā protokola grozījumu redakcijai. SM jāsaskaņo šī redakcija ar ĀM, FM, TM un jāinformē Baltkrievijas pusi, ka Latvija saskaņo šādu redakciju, lai abas valstis var uzsākt nacionālās procedūras.

Nolīgums ar Baltkrieviju pēc apstiprināšanas MK ir jāparaksta abu valstu pilnvarotiem pārstāvjiem un tad likums jāpieņem Saeimā.

Vienpusēja autoceļu lietošanas nodevas ieviešana Latvijas Republikā ir minēto starpvaldību nolīgumu pārkāpums. Savukārt, autoceļu lietošanas nodevas ieviešana un piemērošana pret pārējo valstu pārvadātājiem, izņemot Krievijas Federācijas un Baltkrievijas Republikas pārvadātājus, kamēr nav grozīti minētie nolīgumi, būs diskriminējoša attiecībā pret šo pārējo valstu, tajā skaitā Eiropas Savienības dalībvalstu, pārvadātājiem, un līdz ar to Eiropas Komisijai būs būtu pamats uzsākt pārkāpuma procedūru pret Latvijas Republiku.

2. Likumdošanas jomā:

- 1) Jāzstrādā un Saeimā jāpieņem grozījumi esošajā „Autoceļu lietošanas nodevas likumā”:
 - a) atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2011/76/ES, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem autoceļu lietošanas maksa sākot ar

- 2012.gadu ir jāpiemēro transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa lielāka par 3 500 kilogramiem;
- b) jānominē jauns nodevas administrators, jo Autotransporta inspekcija ar 2011.gada 1.aprīli ir likvidēta;
 - c) jāpārskata 6.pantā minētie atbrīvojumi no nodevas maksāšanas, jo tie neatbilst minēto Direktīvu nosacījumiem, uz ko ir norādījusi EK.
- 2) Jāizstrādā un Ministru Kabinētā jāpieņem trīs MK noteikumi – par nodevas maksāšanas kārtību, par nodevas administrēšanas kārtību un par nodevas samaksas kontroles kārtību. (Šos MK noteikumus var precīzi izstrādāt, kad konkursa kārtībā ir noskaidrots kurš būs nodevas operators).
 - 3) Jāizstrādā un Saeimā jāpieņem grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā, kuros paredzēt sodu par nodevas nemaksāšanu. (Pēc minēto MK noteikumu pieņemšanas).

3. Praktiskās ieviešanas jomā:

- 1) Izstrādāt nolikumu starptautiska konkursa izsludināšanai par operatora piesaisti šī projekta realizācijai.
- 2) Izsludināt starptautisku tenderi par operatora piesaisti.

Šobrīd likumā paredzētās nodevas likmes ir noteiktas apmēram 50% apmērā no Direktīvā pieļaujamajām maksimālajām likmēm. (Maksimālās likmes piemēro Beniluksa valstis, Zviedrija un Dānija). Pēc pašreizējām prognozēm kopējie ieņēmumi gadā no ceļu lietošanas maksas Latvijā varētu būt aptuveni 10 milj. latu. **No provizoriskiem aprēķiniem izriet, ka Latvijas pārvaldītāju daļa šajos maksājumos būtu apm. 80-85% un attiecīgi ārvalstu pārvaldītāji tikai 15-20%.**

Lēmums par Autoceļu lietošanas nodevas atlikšanu līdz 2014.gada 1.janvārim bija balstīts uz šādiem ekonomiskiem apsvērumiem, kurus savā vēstulē Satiksmes ministrijai norādīja autopārvaldītāju asociācijas:

1. Nodevas slogs galvenokārt krīt uz vietējiem – Latvijas pārvaldītājiem.
 2. Pasaules ekonomiskās krīzes ietekmē 2009.gads Latvijas autopārvaldītājiem bija smags pārbaudījumu periods, jo gandrīz par 30% saruka starptautisko autopārvaldījumu apjomi, par 20% samazinājās automašīnu skaits un līdz ar to daudzi autovadītāji palika bez darba, daļa uzņēmumu nespēja nokārtot savas finansiālās saistības ar bankām un līzings kompānijām, tāpēc bija spiesti atdot atpakaļ autotransporta līdzekļus vai pārtraukt savu darbību. 2012.gads ir cerīgāks – tirgū ir vērojamas zināmas aktivitātes, taču šobrīd ir pārāgri apgalvot, ka krīze ir garām, jo 2008.-2009.gadu sekas iespējams pārvaldījumu tirgu un autopārvaldītāju finansiālo situāciju lielākā laika periodā.
 3. Latvijas autopārvaldītājus tieši ietekmēs Krievijas un citu valstu atbildes soļi, jo tur mēs būsīm spiesti maksāt ceļu nodevas un tranzīta maksas, kas būs ievērojami lielākas nekā pie mums. Tā Krievijā ar 2009.gada 1.februāri ir ieviesta ceļu lietošanas nodeva kravas transportam, kura celtspēja pārsniedz 3,5 tonnas, attiecībā uz tām valstīm, kas piemēro šādu maksu Krievijas automašīnām. Kā liecina aprēķini, Latvijas autopārvaldītāji Krievijā veic daudz lielākus attālumus un līdz ar to būs spiesti iegādāties garāka termiņa vinjeti, nekā Latvijas autopārvaldītājs un līdz ar to mēs maksāsim 3-4 reizes lielāku ceļu lietošanas maksu Krievijā salīdzinājumā ar saviem kaimiņiem. Krievijas autopārvaldītāji Latvijā izmantos galvenokārt vienas diennakts vinjeti, tai pašā laikā Latvijas autopārvaldītāji, ņemot vērā lielos attālumus un ilgstošās muitas procedūras Krievijā, būs spiesti maksāt ceļu nodevu par nedēļu vai pat ilgāku periodu.
- Turklāt paši Krievijas autopārvaldītāji no ceļu lietošanas maksas Krievijā ir atbrīvoti, kas jūtami pazeminās mūsu konkurences spēju austrumu reģionā, kas sastāda 80% no Latvijas pakalpojumu kopējiem apjomiem. Kā zināms, arī mūsu tuvākie kaimiņi un konkurenti -

Igaunija un Somija neplāno ieviest autoceļu lietošanas maksu un arī Lietuva, kas ieviesa ceļu maksu jau 2004.gadā, nepiemēro to attiecībā pret Krievijas un Baltkrievijas autopārvadātājiem, kas ir klajš ne diskriminācijas principa pārkāpums.

4. Maksa par ceļu lietošanu būtiski negatīvi ietekmēs arī Latvijas ostas, jo, pēc maksājumu ieviešanas, Latvijas ostas kļūs mazāk pievilcīgas salīdzinājumā ar Igaunijas un Somijas ostām, no kurām preču kustība tālāk uz austrumiem un atpakaļ notiks bez fiskālām barjerām arī turpmāk. Īpaši aktuāli tas ir šodien, kad notiek „cīņa” par konteinerkravām, kā arī, piesaistot kravu plūsmas no Vidusāzijas un Ķīnas. Līdz ar to negatīvu ietekmi autoceļu lietošanas nodeva atstās arī uz kuģu aģentiem, ekspeditoriem, noliktavu turētājiem, multimodālo pārvadājumu attīstību un citu loģistikas pakalpojumu sniedzējiem.

Secinājums:

Lai kvalitatīvi un pārdomāti, ievērojot nediskriminācijas principus veiktu visus nepieciešamos priekšdarbu autoceļu lietošanas nodevas ieviešanai Latvijā, kā arī ievērojot šī brīža ekonomisko situāciju autopārvadājumu tirgū, tās ieviešanu būtu ieteicams atlikt vismaz uz 2gadiem - līdz 2016.gada 1.janvārim.

1.3.Ceļu satiksmes drošība

Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.-2016.gadam pasākumu mērķis ir orientēts uz sistēmas „ceļš – apkārtējā vide – transportlīdzeklis – satiksmes dalībnieks” drošības līmeņa paaugstināšanu, uzsvāru liekot uz satiksmes dalībnieku drošību.

No 2001.gada tehniskā kārtībā esošo transportlīdzekļu skaits palielinājies 1,6 reizes, nobraukums 1,25 reizes, 2006. gada sākumā Latvija sasniedza automobilizācijas līmeni 300 viegļie automobiļi uz 1000 iedzīvotājiem, kas, saskaņā ar Zviedrijas Ceļu satiksmes institūta pieņemto klasifikāciju, atbilst nosacītam piesātinājuma līmenim – šādos apstākļos satiksmes drošība stratēģiski ir jāatzīst par valsts prioritāti.

Pēc „Latvijas Valsts ceļi” apkopotās informācijas 2011. gadā tehniskais stāvoklis bija slikts un ļoti slikts 50,9% no autoceļiem ar melno segumu, 39,4% no autoceļiem ar grants segumu. 56% tiltu fiksēts, ka to tehniskais stāvoklis ir slikts un ļoti slikts. Autoceļu tīkla kvalitāte „Ceļu satiksmes drošības programmas 2007.-2013. gadam” pirmajos piecos realizācijas gados nav uzlabojusies, bet autoceļiem ar asfalta segumu pat pasliktinājies (2007.g. slikts un ļoti slikts bija 41%).

Analizējot Ceļu satiksmes drošības programmas ietvaros veiktos pasākumus, secināms, ka:

- Vislielāko efektu dod jaunu tehnoloģiju ieviešana ceļu satiksmes uzraudzībā, ceļu satiksmes dalībnieku apziņas veidošana un normatīvo aktu sakārtošana šajā jomā;
- Lai gan ekonomiskā efektivitāte uzdevumiem, kas saistīti ar satiksmes dalībnieku izglītošanu (bērnu izglītība un transportlīdzekļu vadītāju apmācība) īsākā laika periodā ir samērā zema, tomēr ieguldījumi šajās jomās ir investīcijas nākotnē, kas ļauj cerēt uz apzinīgākiem ceļu satiksmes dalībniekiem nākotnē;
- Inženiertehnisko pasākumu izmaksas ir vislielākās, bet bez to realizācijas ilglaicīgā periodā nevar rēķināties ar satiksmes drošības līmeņa uzlabošanu;
- Izmaksas, kuras galvenokārt saistītas ar glābšanas dienestu tālāku attīstību un uzlabošanu, ir ievērojamas. Taču jāņem vērā, ka neatliekamā medicīniskā palīdzība un

glābšana būs nepieciešama ne tikai autosatiksmē cietušajiem, bet arī citās nelaimēs un to kvalitatīva darbība uzlabotu kopējo drošību Latvijā.

2007.-2013.gada plānošanas periodā aktivitātei „Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā” piešķirts ERAF finansējums 18,3 milj.latu apmērā. Līdz 31.12.2012. pabeigti 76 satiksmes drošības uzlabojumu projekti no 92 apstiprinātajiem projektiem.

Izstrādājot **Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.-2016. gadam**, prognozēšanas nolūkos apskatīti divi iespējamie situācijas attīstības scenāriji – pesimistiskais un optimistiskais:

- **Pesimistiskais scenārijs.** Paredz, ka ne bojā gājušo skaits, ne smagi ievainoto skaits nesamazināties salīdzinot ar 2010.gada rādītājiem.
- **Optimistiskais scenārijs.** Atbilst ES izvirzītajam mērķim – līdz 2020. gadam samazināsies gan bojā gājušo, gan smagi ievainoto skaits divas reizes, salīdzinājumā ar 2010. gadu, t.i., 7-10% katru gadu.

Plānā tiks ņemtas vērā ES ceļu satiksmes drošības pamatnostādnes 2011.-2020. gadiem, kuru galvenais mērķis – līdz 2020. gadam (salīdzinot ar 2010. gadu datiem) par 50 % samazināt bojā gājušo skaitu ES. Šis ir ļoti plašs specifisku jautājumu loks, kas vērsts uz ilgtspējīgu risinājumu noteikšanu ceļu satiksmes drošības jomā, tāpēc tas jārisina atsevišķā plānošanas dokumentā – līdzīgi, kā bijis līdz šim.

Galvenais mērķis – tā kā 2010. gadā bojā gāja 218 cilvēki, tad līdz ar to skaitliski Latvijā 2020. gadā bojā gājušo skaits nedrīkst pārsniegt 109 cilvēkus.

Ceļu satiksmes drošības uzlabošanas galvenie mērķi, kas sasniedzami līdz 2020.gadam:

1. panākt, lai līdz 2020.gadam bojā gājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2010. gadu samazinātos par 50%;
2. panākt, lai līdz 2020.gadam smagi ievainoto skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2010.gadu samazinātos par 50%.

Šo mērķu īstenošanai jāveic tādi pasākumi kā gājēju, velosipēdistu, mototransporta un vieglo automobiļu vadītāju un pasažieru drošības garantēšana, bērnu drošības līmeņa paaugstināšana ceļu satiksmē, transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ievērošanas nodrošināšana, transportlīdzekļu vadīšanas alkohola reibumā izskaušana, kravas automobiļu un autobusu izraisīto ceļu satiksmes negadījumu ar cietušajiem skaita samazināšana, ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpes samazināšana, inteliģento transporta sistēmu (turpmāk – ITS) risinājumu izmantošana ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanā, transportlīdzekļu vadīšanas noguruma gadījumu skaita samazināšana un pastāvīgi pasākumi, kas nodrošina normālu ceļu satiksmes funkcionēšanu atbilstoši satiksmes drošības prasībām.

Ceļu satiksmes drošības jomā būs jāturpina intensīvi realizēt pasākumi, kas fiziski atdala dažādas ceļu satiksmes dalībnieku grupas, piemēram, tālāk attīstot velosipēdistu/gājēju celiņu tīklu u.c., kā arī jāveic satiksmes organizācijas un satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi – jārada droša un mobila vide visiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Pilnveidojot ceļu infrastruktūru īpaši jāizvērtē visu satiksmes dalībnieku pārvietošanās iespējas, tai skaitā arī velobraucēju, un jāturpina attīstīt veloceļu tīklu gan kā ikdienas pārvietošanās, gan tūrisma un atpūtas elementu.

Lai attīstītu ITS servisu lietošanu Latvijā un noteiktu prioritāros pasākumus to ieviešanai, jāņem vērā aktuālās autotransporta nozares vajadzības: satiksmes informācijas izplatīšana e-vidē; infrastruktūras lietošanas uzraudzība (kravas auto kontroļsvēršana kustībā; elektroniskās vinjetes); CSNg reāllaika vadība (E-zvans jeb eCall); adaptīvā satiksmes vadība (lokalizēti - luksoforu dinamiskie signālpilnu režīmi). Lai nodrošinātu ITS servisu principiālo funkcionēšanu, jānosaka pašreizējās un perspektīvās vajadzības, jāidentificē publisko resoru atbildības sfēras to sadarbības principi, kā arī jānosaka privātā sektora loma.

Jāidentificē ITS projektu finansēšanas iespējas no valsts un pašvaldību budžetiem, ES struktūrfondu un citām mērķprogrammām (piemēram, EasyWay un TEN-T) nākamajā ietvarperiodā; jānosaka bāzes izdevumi ITS kopējās infrastruktūras izveidei, kas būtu centralizēti jāuzņemas valstij (piemēram, E-zvana un DATEXII ieviešana).

Harmoniskas ITS attīstības primārais uzdevums Latvijā būtu skaidra administratīvā un tehniskā ietvara izveide, kas ļautu ilgtermiņā secīgi realizēt ITS jomas pamatzdevumu – ceļu un satiksmes datu efektīvu izmantošanu. Atbilstošākais risinājums ITS attīstības nodrošināšanai un turpmākai ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanai Latvijā būtu ITS pamatprincipu iekļaušana Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.-2016.gadam.

1.4. Dzelzceļš

Ņemot vērā tiesiskajā regulējumā noteikto, valsts ietekme dzelzceļa jomā nevar izpausties kā iejaukšanās pārvadātāju saimnieciskajā darbībā, taču tajā pašā laikā ietekme infrastruktūras jomā ir ne tikai pieļaujama, bet pat vēlama.

Lai sekmētu Latvijas kā svarīga transporta un loģistikas centra pievilcību, būtiska ir infrastruktūras izmantošanas tiesiskā regulējuma pilnveidošana.

1. Nepieciešams **ieviest jaunu infrastruktūras finansēšanas modeli atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 14. decembra direktīvai 2012/34/ES, ar kuru izveido vienotu Eiropas dzelzceļu telpu, tostarp paredzot šādus principus:**

- Noteikt uz tiešajām izmaksām balstītu pamatmaksu;
- Katram būtiskam tirgus segmentam noteikt to maksātspējai atbilstošu uzcenojumu;
- Paredzēt starpības starp infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumiem no maksas par infrastruktūras izmantošanu un citiem pakalpojumiem un izmaksām finansēšanu no valsts budžeta, tostarp no plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par dīzeļdegvielu, kas izmantota dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšanai.

Tas nodrošinātu labāku finanšu paredzamību, skaidri noteiktu infrastruktūras kvalitātes mērķi, sistēmas stabilitāti un atbilstību ES regulējumam un labākajai praksei: palielinātu transporta koridora starptautisko konkurētspēju uz tirgus segmentiem noteiktu, elastīgu lietotāja cenu (maksas par infrastruktūras izmantošanu) rēķina, kā rezultātā varētu sagaidīt kravu apjoma pieaugumu, palielinātu infrastruktūras pārvaldītāja iespējas investēt, jo samazinātos finanšu izmaksas (aizdevuma procenti) lielākas noteiktības dēļ. Vienlaikus tas sekmētu iekšzemes pasažieru pārvadājumus, tajā skaitā radītu priekšnosacījumus reālai konkurencei tajos. Jāatzīmē, ka **dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksā netiek iekļautas kapitāla izmaksas, kura izveidei izmantoti Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļu atbalsts**, bet tas savukārt nerada pietiekamus līdzekļus (ieņēmumus) infrastruktūras atjaunošanai šiem pamatlīdzekļiem. VAS „Latvijas Dzelzceļš” jau ilgstoši izjūt šādu resursu trūkumu, nepietiekami ir līdzekļi kapitālajiem remontiem, attīstībai, kas savukārt ietekmē infrastruktūras un arī pārvadājumu kvalitāti.

2. Nepieciešams **sekmēt tirgus liberalizāciju atbilstoši jaunajam ES regulējumam:**

- Turpināt kravu pārvadājumu liberalizāciju uz abpusējības pamatiem, tādējādi veicinot Latvijas pārvadātāju darbību ārvalstīs (eksportu), vienkāršojot un paātrinot pārvadājumus Latvijas teritorijā un ar ES kaimiņvalstīm, uz tā rēķina atslogojot infrastruktūru un potenciāli piesaistot jaunas kravas.

Tas nodrošinātu atbilstību ES politikai un regulējumam, ilgtermiņā zemākas pakalpojumu izmaksas- tāpat augstāku konkurētspēju ar citiem transporta veidiem un koridoriem, t.i., iedzīvotāju mobilitāti un vairāk kravu, kā arī iespējas Latvijas pārvadātājiem ieiet ārvalstu tirgos, nodrošinot eksporta pieaugumu.

3. Izmantojot ES valstu pieredzi, kas iegūta, ieviešot Regulu par konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, pakāpeniski ieviest koridoru principu atsevišķos virzienos:

- Austrumu – Rietumu koridorā (koordinēt infrastruktūras attīstības plānus ar Krieviju un Baltkrieviju (gan jaudu, gan tehnoloģiju ziņā) ministrijas un infrastruktūras pārvaldītāju līmenī; izvirzīt un apsvērt koordinējošas starpvalstu institūcijas izveides lietderību

- Ziemeļu – Dienvidu virzienā izveidot vienotu Rail Baltica pārvaldības institūciju saskaņā ar projekta plānu

Tas, atkarībā no risinājuma integrācijas pakāpes, nodrošinātu saskaņotas investīcijas tehnoloģijās, iespējas koordinēti novērst infrastruktūras šaurās vietas, tai skaitā tās, kas pašlaik atrodas ārvalstīs; samazinātu neracionālu investīciju risku, jo būtu labāka piekļuve informācijai un vienota koridora stratēģija; iespēju saskaņoti realizēt modernizācijas projektus (piemēram, signalizācija); iespējas īstenot vienotu piedāvājumu pārvadātājiem (OSS u.tml.), iespējas izmantot vienotu tehnisko bāzi.

4. Nepieciešams izstrādāt redzējumu par **mazoslogoto un kustībai slēgto dzelzceļa līniju izmantošanu un apsaimniekošanu**, paredzot šādus aspektus:

- Dzelzceļa esamība ir būtiska saimnieciskai rosībai - tas ir nepieciešamais, bet ne pietiekamais faktors, tāpēc bez pašas līnijas esamības fakta jābūt plašāka veida pasākumiem (tā piemēram, Gulbenē komersants būtu gatavs attīstīt dzelzceļa tehniskas remonta darbību, bet nav pārliecināts par līnijas nākotni. Bez dzelzceļa līnijas uzņēmuma darbība būtu pārtraucama).

- sadarbībā ar Lietuvu ir iespējams pārrobežas projekts dzelzceļa līnijas Reņģe–valsts robeža–Mažeiki–valsts robeža–Priekule–valsts robeža–Kretinga atjaunošanai. Šobrīd Lietuvas pusē ir visai pretrunīga attieksme pret to, ņemot vērā dažādu spēlētāju pretrunīgās intereses. Tomēr minimāli nepieciešamā darbībā šobrīd būtu jāveic izpēte par šādas līnijas atjaunošanas lietderību, uz kuras pamata varētu pieņemt arī turpmākos lēmumus. Lietuva no savas puses un savās interesēs šādu izpēti jau ir veikusi.

- Attiecībā uz reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūru būtu jāapsver arī iespēja (neizvēršot to par obligātu) to nodot pārvadīšanā lokāliem pārvaldītājiem. (Uz to vērš uzmanību, piemēram, SIA “Gulbenes-Alūksnes bānītis”).

Šādi pasākumi samazinātu infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, būtu skaidras teritoriju attīstības perspektīvas.

5. Paredzētā **TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība** nodrošinās kopējo esošās dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanu, kas kompleksā ar citiem pasākumiem gan dzelzceļa transporta, gan tranzīta pārvadājumu jomā kopumā, ļaus palielināt pārvadājamo kravu apjomu, attiecīgi sekmējot nodarbinātību un IKP pieaugumu.

2007.-2013.gada plānošanas periodā aktivitātei „TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un SAMpamn_Piel_02_150413_transp; Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam projekta 2. pielikums

Rail Baltica)'' piešķirti 91,7 milj. latu Kohēzijas fonda finansējuma. Tiek īstenoti apstiprinātie projekti: Otrā sliežu būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis), Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks, Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība, Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija. Minētajai aktivitātei pārdalīts finansējums 78,6 milj. latu apmērā, kura ietvaros plānots veikt Šķirotavas un Liepājas staciju parku signalizācijas sistēmas modernizāciju, dzelzceļa sliežu rekonstrukciju, pārmiju pārvedu nomaiņu un datu pārraides tīkla modernizāciju.

Savukārt Rail Baltica II realizācija veidos stabilāku saikni ar Eiropas centrālo daļu, tādējādi sekmējot abpusēji izdevīgu ekonomisko sadarbību. Pasažieru pārvadājumos pieaugs Baltijas reģiona iedzīvotāju mobilitāte, kas būs stimuls jaunām ekonomiskām aktivitātēm. Līdztekus tiks veicināta nodarbinātība, kas tiks sekmēta arī pašā būvniecības procesā.

6. Nepieciešama pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija, paredzot tam finansējumu no valsts budžeta līdzekļiem, jo:

- valsts pasūta dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus un kompensē pārvadātājam būtisku to izmaksu daļu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu pasūtījuma līgumu. Piesaistot komerciālu (privāto) finansējumu aktivitātes realizācijai, tā sadārdzinātos uz lielāku kapitāla izmaksu rēķina, un šis sadārdzinājums būtu jākompensē pārvadātājam saskaņā ar noslēgto līgumu.

- ja pasažieru pārvadājumu pakalpojumus plāna periodā paredzēts sniegt izmantojot jaunu ritošo sastāvu, no to lietotāju viedokļa būtu pilnīgi nepareizi saglabāt ierobežotu pieejamību šiem vilcieniem, atsakoties no pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas. Arī atbilstoši ES komisijas direktīvai 2013/9/ES⁵, ES dalībvalstīm ir jānodrošina pieejamība infrastruktūras apakšsistēmām un ritošā sastāva apakšsistēmām invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tām nodrošinātu piekļuvi vienlīdzīgi ar citām personām, neveidojot vai novēršot šķēršļus un veicot citus atbilstīgus pasākumus.

paredzams, ka, ievērojot citu plānoto projektu apjomus un investīciju prioritātes, valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš” nevarēs aizņemties līdzekļus šīs aktivitātes finansēšanai, saglabājot Direktīvā 2001/14/EK paredzēto finanšu līdzsvaru bez valsts finansējuma, kā paredzēts Direktīvas 8.4.pantā. VAS „Latvijas Dzelzceļš” stratēģija līdz 2020.gadam paredz nodrošināt konkurētspējīgus infrastruktūras pakalpojumus pasažieru pārvadājumiem 2015.gada sasniegtajā līmenī – pēc peronu rekonstrukcijas (1.kārtas) ar ES Kohēzijas fonda un valsts budžeta atbalstu.

2007.-2013.gada plānošanas periodā aktivitātei „Ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība” piešķirts Kohēzijas fonda finansējums 23,7 milj.latu apmērā. Piešķirtā finansējuma ietvaros plānots veikt pasažieru piekļuves un apkalpošanas infrastruktūras modernizāciju un augsto peronu būvniecību 13 stacijās, kā arī ritošā sastāva modernizāciju.

1.5. Ostas

Starptautisko kravu pārvadājumu apjomi, struktūra un virzieni ir tieši atkarīgi no globālā mērogā notiekošajiem ekonomiskajiem procesiem, t.i., atsevišķu valstu un reģionu ekonomiskās attīstības, kā arī kravu transportam izmantojamās infrastruktūras nodrošinājuma.

⁵ Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 68/55, 12.3.2013. Komisijas direktīva 2013/9/ES (2013. gada 11. marts), ar ko izdara grozījumus III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā

Baltijas jūras reģionā kravu pārvadājumu plūsmu ievērojami ietekmē Krievijas, Kazahstānas, Ukrainas, Baltkrievijas un citu NVS valstu ekonomikas izaugsme. Šīs valstis lielā mērā izmanto Latvijas ostas savu energomateriālu un izejvielu eksportam un importē produkciju no ES. Lai arī ES ekonomiskās izaugsmes tempi ir ievērojami lēnāki kā strauji augošajā NVS un Āzijas valstu ekonomikā, ES nākotnes ekonomiskā izaugsme cieši saistīta ar importa vajadzību apmierināšanu. ES imports no NVS valstīm pamatā būs izejvielas un energomateriāli, bet no Āzijas valstīm masu patēriņa produkcija.

Krieviju raksturo strauja ekonomiskā attīstība, kas lielā mērā tiek nodrošināta, veicot šīs valsts derīgo izrakteņu, izejvielu un energoresursu tirdzniecību pasaules tirgū. Baltijas valstu kontekstā īpaši aktuālas ir beramkravu un lejamkravu eksporta kravas no Krievijas un NVS valstīm. Pieaug arī pasaules mēroga kompāniju interese veidot savas ražotnes Krievijā. Līdz ar to komplektējošo daļu tranzīts caur Baltijas jūru uz Krieviju varētu ievērojami pieaugt.

Tomēr **nākotnē lielāka uzmanība pievēršama arī augstākas pievienotās vērtības kravām un jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem.** Atšķirībā no Krievijas stratēģisko energoresursu un derīgo izrakteņu eksporta, plaša patēriņa preču plūsmu apkalpošanai izmantojamo transporta koridoru izvēli nākotnē pamatā noteiks ekonomiskie apsvērumi. Līdz ar Krievijas aktīvu sauszemes kravu pārvadājumu attīstīšanu no Āzijas valstīm uz Eiropu, izmantojot Transsibīrijas dzelzceļa maģistrāli, aktualizējas jautājums par Ķīnas, Japānas un Korejas kravu transportēšanu uz ES valstīm. Tādējādi šīs kravas dod papildus iespējas palielināt kravu apjomus Baltijas valstu ostās un paplašināt sniedzamo pakalpojumu klāstu.

2007.-2013.gada plānošanas periodā 3,5 milj. latu ERAF finansējuma piešķirti aktivitātei „Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana”, kuras ietvaros īstenoti Mērsraga un Skultes ostu akvatorijas un kanāla padziļināšanas projekti. No Kohēzijas fonda aktivitātei „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros” piešķirti 116,8 milj. latu. Aktivitātes ietvaros pabeigts projekts Zirņu – Ganību ielu rekonstrukcija un pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)”. Turpinās pārējo apstiprināto projektu (Ventpils brīvdostas sauskraavu termināļa būvniecība, Pievadceļi Ventpils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, Ventpils brīvdostas infrastruktūras attīstība, Liepājas ostas padziļināšana, Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra) īstenošana.

1.6. Loģistikas mārketings

Apzinoties, ka ostas ir tikai viens no kopējās piegāžu ķēdes elementiem, kā arī vadoties pēc pasaules labākās prakses piemēriem, **nepieciešams izveidot integrētu operatīvo mehānismu, kas palīdzētu koordinēt visu transporta veidu, kā arī komunikāciju, mijiedarbību, lai nodrošinātu kvalitatīvu Latvijas loģistikas nozares piedāvājumu izstrādi un mārketingu**, īpaši iepretim potenciālajām stratēģiskajām kravu un investīciju plūsmām.

Ņemot vērā Latvijas loģistikas koridora ietvaros apkalpoto kravu: ģeogrāfiskās kravu plūsmas asimetriju (90% kravu plūst virzienā austrumi-rietumi); kravu veidu relatīvo vienveidību (divas trešdaļas visu ostās pārkrauto kravu sastāda ogles un naftas produkti, t.i., kravas ar ļoti ierobežotu pievienotās vērtības radīšanas potenciālu Latvijā, kā arī ar būtiskiem ekoloģiskajiem faktoriem); izcelsmes valstu vienveidību, **nepieciešams mobilizēt valsts pārvaldībā esošos loģistikas infrastruktūras aktīvus un sadarbībā ar privāto sektoru veikt koordinētu un agresīvu Rietumu kravu plūsmu (īpaši, konteinerizēto un autobūves kravu) un investīciju piesaisti Latvijas loģistikas koridoram, organizējot vienotu,**

koordinētu un katram klientam pielāgotu nozares piedāvājumu izstrādi un komunikāciju.

Pašreizējā nozares pārvaldes konfigurācijā ne valstij, ne privātajam sektoram augstākminēto mērķi Rietumu kravu un investīciju piesaistē nav izdevies sasniegt, un, neraugoties uz ostās pārkrauto un caur Latviju pārvadāto kravu tonnāžas pieaugumu, jāmeklē jauni risinājumi, lai Latvijas izdevīgais ģeopolitiskais novietojums un multimodālā loģistikas infrastruktūra tiktu pilnvērtīgāk izmantota – turklāt tā, lai maksimizētu nozares makroekonomisko efektu.

Līdz ar to **nepieciešams ievērojami kāpināt katras Latvijas loģistikas nozares apkalpotās kravu tonnas pievienoto vērtību**, tai skaitā koncentrējoties uz iepriekš minētajām un citām kvalitatīvām kravām, kuru piesaistei ir potenciāls jaunu darbavietu un specializētu pakalpojumu radīšanā, tādējādi veicinot nozares evolūciju no tranzīta specializācijas uz loģistikas specializāciju. Tāpat, ņemot vērā transporta un loģistikas procesu ciešo mijiedarbību ar citām tautsaimniecības nozarēm, prioritāri nepieciešams izstrādāt integrētus risinājumus Latvijas eksportējošajiem ražotājiem, kā arī stratēģiskajam importam (piemēram, optimizējot/konsolidējot rūpniecības izejvielu un komplektējošo daļu piegādes), samazinot loģistikas komponentes izmaksas un tādējādi stiprinot Latvijas ekonomikas konkurētspēju.

Lai palielinātu kravu piesaisti Latvijas transporta tirgum un sniegtu **pakalpojumus ar lielāku pievienoto vērtību**, nepieciešams:

- rast risinājumus kravu pārvadājumu nodrošināšanai ar ritošo sastāvu, ņemot vērā izmaiņas, kas notikušas NVS un Baltijas valstu Kopējā vagonu parka struktūrā;
- sekmēt regulāru kravas vilcienu (galvenokārt konteinerwilcienu) apriti noteiktos slēgtos maršrutos ar Krieviju un citām NVS valstīm, kas nodrošinātu arī garantētu vagonu pieejamību);
- nodrošināt jaudas rezervi, lai varētu uzņemt gan esošās kravas, gan arī tās, kuras papildus izdotos piesaistīt, t.i. – konteinerkravas;
- sakārtot visas nepieciešamās administratīvās procedūras.

Lai to sasniegtu,

- jānodrošina centralizēta un koordinēta sadarbība/komunikācija ar potenciālajiem kravu īpašniekiem, investoriem, starptautiskajiem loģistikas uzņēmumiem - gan reaktīvi (t.i., kā „vienas pieturas aģentūra” ienākošajiem pieprasījumiem), gan proaktīvi (kā „konsolidētais pārdevējs” realizējot agresīvu kravu un investīciju piesaistes procesu), tai skaitā nodrošinot vienotu Latvijas loģistikas nozares „seju” starptautiskajā loģistikas tirgū (klastera princips); gan organizējot vienotu nozares starptautisko mārketingu (dalība starptautiskajās izstādēs, tirdzniecības misijās, *road shows*, Latvijas valsts amatpersonu vizītēs, vienotu Latvijas standu un mārketinga materiālu izstrāde u.tml.).

Turpmāk Latvija plāno orientēties ne tikai uz kravu plūsmām virzienā no austrumiem uz rietumiem, bet arī pretējā virzienā – no rietumiem uz austrumiem, liekot uzsvāru uz konteineru un ro-ro kravu termināliem, lai veidotu balansu starp kravām, kuras ar laiku varētu samazināties.

Svarīgākie multimodālie transporta koridori, kas jau tagad ir Latvijas prioritāte:

- Ķīna – Kazahstāna - Latvija – Eiropas Savienība (Baltija, Skandināvija un Vācija) sauszemes pārvadājumi;
- Ķīna – pa jūru uz Latvijas ostām un tālāk Maskava, NVS valstis, vai Baltijas valstis

Koridori, kas var tikt izmantoti tranzīta kravu apjomu palielināšanai caur Latviju tālākā perspektīvā, un kam tiek pievērsta uzmanība galvenokārt, lai definētu savas perspektīvas un sekotu attiecīgo virzienu attīstībai, ir:

- Ķīna, Koreja, Japāna – Transsib – Latvija – ES;
 - Āzijas preču tranzīts caur Melno jūru (Ukrainu) uz Baltiju un Skandināviju caur Latviju;
 - Rail Baltica;
 - ES, Āzija - Latvijas ostas – Krievijas reģioni.
- Sadarbībā ar EM, LIAA un nozaru asociācijām izstrādās optimālus loģistikas risinājumus Latvijas eksportētājiem un stratēģiskajiem importētājiem, kā arī vienotus IKT risinājumus visas piegāžu ķēdes ietvaros;
 - Nodrošinās, lai valsts ar tai piederošo loģistikas infrastruktūras aktīvu palīdzību radītu optimālus apstākļus privātā sektora attīstībai, cita starpā, piedāvājot tirgus pieprasījumam un stratēģisko prioritāšu veicināšanai atbilstošus risinājumus Latvijas ostu un SEZ teritoriju izmantošanas optimizācijai; starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras uzlabošanai; VAS „Latvijas Dzelzceļš” infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanas optimizācijai; Loģistikas centru, sauso ostu (dry port) un komplektējošās rūpniecības centru attīstībai.

1.7. Gaisa transports

Gaisa transportam ir liela ietekme uz valsts ekonomikas attīstību un tās iekšzemes kopprodukta pieaugumu, tas dod lielu ieguldījumu nodarbinātības paaugstināšanā, nodrošinot augstas kvalifikācijas un augsti apmaksātas darbavietas - aviokompāniju apkalpes, pasažieru reģistrācijas darbinieki, gaisa kuģu apkopes nodrošinātāji, lidostu pakalpojumu sniedzēji, administrācijas personāls, drošības un glābšanas dienesti, gaisa satiksmes kontroles un vadības dienesti utt.

Gaisa pārvaldājumu apjoma pieaugums veicina citu nozaru it īpaši tūrisma attīstību. Gaisa transporta attīstības netiešās ietekmes rezultātā pieaug nodarbinātība mazumtirdzniecības vietās lidostās, taksometru pakalpojumu jomā, restorānu, ēdināšanas pakalpojumu, viesnīcu, banku, celtniecības, degvielas piegādes jomā, informācijas tehnoloģiju un citās pakalpojumu jomās.

Tikai gaisa transports nodrošina valsts sasniedzamību ne tikai ar Eiropu, bet arī ar praktiski jebkuru pasaules vietu, nodrošinot valsts ekonomikas attīstībai nozīmīgu valstu sasniedzamību no Latvijas. Gaisa transports 2011. gadā nodrošināja iespēju ceļot 5,1 miljoniem pasažieru, kā arī nodrošināja iespēju nosūtīt un saņemt 12 tūkstošus tonnu kravas.

Gaisa transporta devumu Latvijas tautsaimniecībai vislabāk raksturo nevalstiskās starptautiskās organizācijas – Starptautiskās gaisa transporta asociācijas pasūtītā pētījuma par Latvijas aviācijas ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību 2010.gadā. („*Economic Benefits from Air Transport in Latvia*”) analīzes rezultāti, ko 2011.gadā veica *Oxford economics*, pazīstama pētījumu un prognozēšanas konsultāciju firma.

Veiktās analīzes rezultātā ir noteikta gaisa transporta darbības ietekme uz trim būtiskākajiem makroekonomiskajiem rādītājiem - iekšzemes kopproduktu, nodarbinātību un valsts budžeta ieguvumus no nodokļiem.

Gaisa transporta piensums tautsaimniecībai 2010.gadā veidoja 257 miljonus latu vai 2% no IKP. No tiem 105,5 milj. latu tika iegūti aviokompāniju, lidostas un virszemes apkalpošanas pakalpojumu sniedzēju, ar gaisa transporta darbības nodrošināšanu saistīto uzņēmumu darbības, rezultātā, kā arī no gaisa transportā nodarbināto un ar tā darbības

nodrošināšanu saistīto darbinieku tēriņiem, 151,6 milj. lati veidojās no gaisa transporta attīstības rezultātā pieaugošajiem ieņēmumiem no tūrisma nozares darbības.

Gaisa transporta darbības rezultātā **ar darbu nodrošināti 18600 Latvijas iedzīvotāji**, tajā skaitā gaisa transporta un ar tā darbības nodrošināšanu saistītajos uzņēmumos - 8200 darbinieki, tūrisma nozarē - 10400 darbinieki), **valsts budžetā dažādu nodokļu veidā ieskaitīti 36 miljoni latu.**

Valsts sasniedzamības nozīmi tautsaimniecībā raksturo arī pētījuma rezultātā izdarītais secinājums, ka valsts sasniedzamības palielināšanās par 10% Latvijas ekonomikā ilgtermiņā dos 8,1 milj. latu IKP pieaugumu.

Ņemot vērā nacionālās aviosabiedrības *Airbaltic* nozīmi lidostas „Rīga” un tautsaimniecības attīstībā, **jāveicina tās finansiālās situācijas stabilizācija.** Jāīsteno 2012. gada sākumā izstrādātais *Airbaltic* biznesa plāns 2012.-2016. gadam, kas iezīmē aviokompānijas nākotnes attīstību, tostarp flotes modernizāciju, izmaksu optimizāciju, darbības efektivitātes paaugstināšanu, ieņēmumu palielināšanu un uzlabojumus lidojumu tīklā. Jaunā biznesa plāna realizācija ļaus aviokompānijai, sākot ar 2014. gadu, nesamazinot izaugsmes tempus, sākt strādāt ar peļņu.

Tāpat *Airbaltic* tālākās attīstības nodrošināšanai ir **jāturpina strādāt pie investora piesaistes**, izvērtējot potenciālā investora iespējamo ietekmi uz aviokompānijas un lidostas „Rīga” darbību, saglabājot valsts īpašumā vismaz 51% akciju. Tas nepieciešams, lai saglabātu un attīstītu lidojumus uz trešajām valstīm, tajā skaitā arī Krieviju, Ķīnu, Indiju.

Gaisa satiksmes vadības galvenais uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvus un drošus aeronavigācijas pakalpojumus visiem gaisa telpas lietotājiem, ieskaitot Latvijas militāro aviāciju. **LGS galvenais izaicinājums tuvākajos gados būs, saglabājot nemainīgi augstu pakalpojumu drošības līmeni, pakāpeniski samazināt pakalpojumu vienības maksu, kā to paredz Eiropas Savienības regulējums. Ļoti svarīgs uzdevums ir Eiropas vienotās gaisa telpas izveide un šī projekta ietvaros nodrošināt Latvijas interešu pārstāvēšanu un īstenošanu 2013.gada 6.februārī darbu uzsākušajā ar Igaunijas, Latvijas, Norvēģijas un Somijas līgumu izveidotajā Ziemeļvalstu funkcionālajā gaisa telpas blokā (NEFAB).**

Reģionālajām lidostām ir liela nozīme reģionu attīstībā. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam paredzēts, ka Latvijas reģionālās attīstības veicināšanai nepieciešams izmantot Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidlauku potenciālu, tos attīstot par Baltijas jūras reģiona mēroga gaisa satiksmes mezgliem. Līdz ar to, iespēju robežās ir jāveicina minēto lidostu infrastruktūras modernizācija, lai radītu priekšnoteikumus regulāru lidojumu veikšanai no tām.

Tā kā gaisa pārvadājumu starptautiskajā tirgū valda asa konkurence, lai saglabātu un attīstītu Latvijas pozīcijas starptautiskajā gaisa pārvadājumu tirgū un dotu būtisku ieguldījumu tautsaimniecībā, tajā skaitā citu nozaru attīstībā, ir būtiski nodrošināt:

- Efektīvu gaisa transporta sistēmas pārvaldību un regulējumu
- Starptautiski noteiktajiem drošības un tehniskajiem standartiem atbilstošu infrastruktūru, kas spēj nodrošināt esošo un paredzamo gaisa pārvadājumu apjomu.
- Efektīvu vietējo pārvadātāju, kas spēj nodrošināt ievērojamu tranzīta plūsmu lidostā „Rīga”, arī ņemot vērā starptautiski noteiktos ierobežojumus.
- Pieejamā finansējuma ietvaros reģionālo lidostu infrastruktūras modernizāciju, lai radītu priekšnoteikumus regulāru lidojumu veikšanai no tām.

2007.-2013.gada plānošanas periodā 45,4 milj.latu Kohēzijas fonda finansējuma piešķirti aktivitātei „Lidostu infrastruktūras attīstība”. Aktivitātes ietvaros tiek īstenoti

Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstības, kā arī Ventspils un Liepājas lidostu attīstības projekti.

1.8. Jūrniecība

1. Latvijai jānodrošina starptautiskajiem standartiem un ES prasībām atbilstoša karoga valsts pienākumu izpilde. Viens no indikatoriem, kas, to apliecina, ir **valsts atrašanās PMoU Baltajā sarakstā. Latvija ar 2012. gada 1. jūliju ir iekļauta Baltajā sarakstā un Latvijai šis statuss jā saglabā**, kā tas izriet no dokumenta „Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”. Nosacīti var izdalīt trīs faktoros, kas veicinās šī uzdevuma izpildi:

- Jācenšas panākt, lai tiktu pārskatīta PMoU sarakstu sastādīšanas metodika, kas šobrīd ir nelabvēlīga valstīm ar nelielu reģistrēto kuģu skaitu,
- Iespēju robežās jācenšas panākt, ka kuģu īpašnieki uz saviem kuģiem strikti ievēro starptautisko standartu prasības,
- Lemjot par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā, jācenšas rast līdzsvaru starp Latvijas flotes kvalitatīvajiem un kvantitatīvajiem rādītājiem.

Latvija, noturot iegūto vietu Baltajā sarakstā, nodrošinās gan ES dalībvalsts saistību izpildi, gan arī būs pievilcīga valsts kuģu reģistrācijai, kas savukārt labvēlīgi ietekmēs valsts ekonomisko attīstību.

2. Viens no Latvijas kā piekrastes valsts pienākumiem ir **kuģu ceļu uzmērīšana** atbilstoši HELCOM Kopenhāgenas 2001. gada deklarācijai par navigācijas drošību un avārijas jaudu Baltijas jūras rajonā un Maskavas 2010. gada deklarācijai par Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu. Nodrošinot šī uzdevuma izpildi, Latvija ievēros gan starptautiskās saistības, gan arī kuģošanas drošības apsvērumu dēļ tiks veicināta kuģu piesaiste kravu pārvadājumiem caur Latvijas ostām un attiecīgi, Latvijas ostu attīstība.

3. Tāpat būtisks, modernajām tehnoloģijām atbilstošs kuģošanas drošību un drošumu veicinošs pasākumu komplekss ir **Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmas (SafeSeaNet) pilnveidošana**. Atbilstoši ES direktīvas 2010/65/ES prasībām šīs jūrlietu informācijas apmaiņas sistēmas ietvaros ne vēlāk kā līdz 2015. gada 1. jūnijam jānodrošina pāreja uz ziņošanas formalitāšu kārtošanu elektroniskā veidā, izmantojot vienu kontaktpunktu. Lai izpildītu šo uzdevumu, nepieciešams nodrošināt nacionālās SafeSeaNet sistēmas modernizāciju, pēc iespējas piesaistot ES finansējumu. **Modernizācija nepieciešama arī Globālās jūras negadījumu un drošības sistēmas (GMDSS) darbībai**, t.sk. paredzot iespēju nodrošināt piekrastes ūdeņus ar interneta pārklājumu. Līdz ar to kuģiem tiks nodrošināta iespēja pirms ienākšanas Latvijas ostā paziņot par kuģa ienākšanu ostā bez maksas, izmantojot nacionālo SafeSeaNet sistēmu. SafeSeaNet sistēmas attīstības rezultātā tiks atviegloti jūras pārvadājumi un administratīvās procedūras, tādējādi veicinot Latvijas, kā arī ES dalībvalstu kopumā, konkurētspēju globālajā tirgū un līdz ar to ekonomisko izaugsmi.

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014–2020. gadam Aizsardzības ministrijai ir iedalīts valsts budžeta finansējums SafeSeaNet sistēmas uzlabošanai un vienkāršošanai, SafeSeaNet sistēmas uzlabojumu ieviešanai un GMDSS un datu pārraides modernizācijai 4,16 milj. Ls apmērā.

4. Jūrniecības un ostu attīstības ilgtspēja, jo īpaši ņemot vērā pieaugošo konkurenci starp valstīm, lielā mērā ir atkarīga no kvalificētiem jūrniekiem un ostu darbiniekiem. Starptautiskajā darba tirgū Latvijā sagatavotie jūras virsnieki ir pieprasīti, savukārt pieprasījums pēc ierindas jūrniekiem samazinās. Līdz ar to **jūrniecības izglītības**

pārstrukturēšana atbilstoši darba tirgus vajadzībām, palielinot sagatavoto jūras virsnieku īpatsvaru un ceļot izglītības kvalitāti, t.sk., uzlabojot apmācības tehnisko nodrošinājumu, dos vairākus ieguvumus:

- jūras transports un ar to saistītās nozares tiks nodrošinātas ar kvalificētu nacionālo darbaspēku,
- Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu beidzēji tiks nodrošināti ar izglītību specialitātēs, pēc kurām darba tirgū ir pieprasījums,
- Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu beidzēji, strādājot pasaules flotēs, veicinās Latvijas kā jūras valsts atpazīstamu, kas varētu būt papildu motīvs jūras transporta un ar to saistīto industriju attīstībai Latvijā.

Pilnveidojot Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu, rezultātā tiks veicināta jūrniecības jomā nodarbināto personu profesionālā izaugsme un līdz ar to arī nodrošinātas plašākas nodarbinātības iespējas, izredzes uz labāku atalgojumu un citi no tā izrietoši ieguvumi personai (kas vērtējami kā cilvēka drošumspēju veicinoši faktori) un valstij kopumā.

1.9. Transports un vide

Visos transporta veidos jārēķinās ar aizvien pieaugošām starptautiskajām un ES vides aizsardzības prasībām, kas arvien būtiskāk ietekmē nozares attīstību no ekonomiskā izdevīguma viedokļa.

Ir jāatrod saprātīgs līdzsvars starp vides prasībām un ekonomisko attīstību, tai skaitā, nosakot aizsargājamās dabas teritorijas, jāņem vērā jau izveidotā transporta infrastruktūra. Iekļaujot aizsargājamās dabas teritorijās transporta infrastruktūras objektus, tiek ierobežota iespēja veikt nepieciešamās darbības, lai tos attīstītu, piemēram, lai palielinātu ceļu caurlaides spēju, veicot to paplašināšanu. Sekojoši, ir jāplāno jaunas trases, kas rezultātā var atstāt vēl lielāku ietekmi uz vidi un izmaksāt dārgāk. Līdzīgi, jāizvērtē jaunu aizsargājamo teritoriju veidošana ostu teritorijās.

ES pēdējā laikā ļoti intensīvi tiek diskutēts par ierobežojumiem sēra saturam kuģa degvielā un izmešiem no kuģiem. Būtiski atšķirīgas prasības izmešu kontroles rajonos un ārpus tiem stāsies spēkā no 2015. gada 1. janvāra. Minēto ierobežojumu dēļ kravas var novirzīties no jūras transporta uz sauszemes transportu, tādējādi radot papildu slodzi un ar to saistītās problēmas ceļu sagumam, mazinot ekonomisko ieguvumu no kravu pārkraušanas ostās u.tml. Savukārt gala rezultātā gaisa piesārņojums, mazinot videi draudzīgākā jūras transporta izmantošanu, varētu pat pieaugt. Turklāt noteiktās striktākās prasības atsevišķiem reģioniem mazinās šo reģionu konkurētspēju.

Pašreiz Latvija starptautiskajos forumos un ES savu pozīciju par šo un citiem vides aizsardzības jautājumiem jūrniecības apakšnozarē formulē, vadoties no citu valstu un NVO veiktajiem pētījumiem, ES kontekstā izmantojot arī normatīvo aktu projektu ietekmes novērtējumos minēto. Satiksmes ministrija turpinās uzsvērt starptautiskā regulējuma priekšrocības iepretim iespējamiem reģionāliem risinājumiem.

Dzelzceļa vides aizsardzības politikā jau 2002. gadā kā viens no vispārīgajiem mērķiem laika periodam līdz 2020. gadam ir noteikts: efektīva vides vadība dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus.

Ir jānodrošina, lai kravu pārvadājumi un dzelzceļa infrastruktūras izmantošana nerada draudus iedzīvotāju drošībai pilsētās un apdzīvotās vietās, kuras šķērso dzelzceļa līnijas, un kurās atrodas dzelzceļa mežgli.

Trokšņa un vibrācijas līmenim, ko rada dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, jābūt tādām, lai iedzīvotāji, kas dzīvo dzelzceļa tuvumā, justos komfortabli. Gaisa piesārņojums no dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanas nedrīkst pārsniegt pamatotus robežlielumus; jāsamazina dzelzceļa līniju negatīvā ietekme uz bioloģisko daudzveidību.

Autotransporta līdzekļos lietojamo degvielas sadegšana rada ievērojamu daudzumu (aptuveni 20%) no kopējām siltumnīcefekta gāzu izmešiem. To samazināšanai Eiropas Savienībā tiek izstrādātas dažādas iniciatīvas. ES transporta politikas un vides aizsardzības plānošanas dokumenti paredz pakāpenisku atteikšanos no tradicionālās degvielas izmantošanas un plānveidīgu pāreju uz videi draudzīgāku enerģijas veidu izmantošanu visa veida transportā.

ES transporta Baltā grāmata kā vienu no galvenajiem mērķiem autotransporta attīstībai ir noteikusi līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ar tradicionālajām degvielām (piemēram, ar dīzeļdegvielu vai benzīnu) darbinātu autotransporta izmantošanu pilsētās, līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās un vienlaikus - līdz 2030. gadam panākt transporta loģistiku lielākajos apdzīvotajos centros pilnīgi bez CO₂ izmešiem. Šādu mērķu sasniegšana ir iespējama atbalstot progresīvu autobūves tehnoloģisko risinājumu izmantošanu (hibrīddzinēji, elektromobiļi, ūdeņraža jeb „Fuel Cell” dzinēji) un degvielas ražošanas tehnoloģiju attīstību, būtiski samazinot tradicionālo degvielu izmantošanu. ES liela uzmanība tiek veltīta no atjaunojamiem energoresursiem ražotas enerģijas patēriņa palielināšanai. Lai motivētu šādu alternatīvu degvielu, piemēram, biodegvielas, izmantošanu, jābūt nodrošinātām patērētāju interesēm. Tām jābūt konkurētspējīgām, vai arī tās jāpadara konkurētspējīgas, izmantojot dažādas patērētājiem labvēlīgas sviras. Nav atbalstāms tāds stāvoklis, kad šādu degvielu izmantošana rada nelabvēlīgas sekas, piemēram: patērētājiem jāiegulda papildus finansējums autotransporta līdzekļu pārbūvēm, autotransporta līdzekļu ekspluatācija nenotiek atbilstoši rūpnīcas izgatavotājas tehniskajiem noteikumiem, tiek samazināti autotransporta līdzekļu tehniski- ekonomiskās efektivitātes rādītāji, tiek palielināts risks degvielas sistēmu atteikumam ziemas apstākļos, kā arī, ja tas neatbilst vides aizsardzības un transporta politikas ilgtermiņa mērķiem. Līdz ar to alternatīvu degvielu izmantošana ir jāsaista ar konkrēto tehniski-ekonomisko nosacījumu finansiālās ietekmes izpēti, kā arī ar alternatīvu degvielu ietekmi uz valsts ekonomiku kopumā.

Energoefektivitātes paaugstināšana

Energoefektivitātes paaugstināšana ir netiešs mērķis, kas tiktu sasniegts, īstenojot vairākus pasākumus, t.sk.:

- TEN – T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība;
- TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība;
- Autoceļu grants segumu rekonstrukcija;
- Autoceļu asfalta segumu rekonstrukcija.
- Latvijas elektromobilitātes nacionālā plāna projekta izstrādāšana

Lai gan netiešs, mērķis tomēr ir būtisks, tā kā energoresursu cenas turpina pieaugt. Turklāt Latvija, tāpat kā daudzas citas ES valstis, ir atkarīga no primāro resursu importa⁶, ko nepieciešams mazināt.

⁶ Latvijas Republikas Ministru kabinets, 2011. Rīkojums Nr. 460 <http://polsis.mk.gov.lv/view.do?id=3754>

1.10. Sabiedriskais transports

Sabiedriskā transporta attīstība jāveido, balstoties uz vienotu plānošanu, izveidojot vienu kopēju plānošanas institūciju visiem sabiedriskā transporta veidiem ārpus republikas pilsētām, tostarp koordinējot to ar republikas pilsētām. Valsts pasūtījums jāveido, balstoties uz nepieciešamā maršrutu tīkla apjoma noteikšanas metodiku reģionālajiem starppilsētu un vietējas nozīmes maršrutiem, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības pārvietoties, lai nokļūtu uz darbu, skolu, ārstniecības un valsts iestādēm un citur. Pasūtījuma apjoms un nepieciešamais finansējums nozarei jāzina vismaz 6 mēnešus iepriekš. Nepieciešams, atbilstoši Baltajā grāmatā ietvertajām prasībām par izmešu samazinājumu, pakāpeniski samazināt par 12 gadu vecāku autobusu skaitu, kas iesaistīti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā.

Ilgtermiņā nepieciešams noteikt ekonomiski un finansiāli pamatotu, izmaksu efektīvu un pasažieru plūsmām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu un autopārvadājumu maršrutu tīklu un apjomu. Iekšzemes sabiedriskā autotransporta tālāka attīstība ir skatāma vienotas plānošanas kontekstā, ņemot vērā pieejamības palielināšanos un apjoma izmaiņas atsevišķos virzienos ieviešot brīvo konkurenci. Iekšzemes sabiedriskā autotransporta tālākā attīstība varētu notikt pēc viena no četriem piedāvātajiem scenārijiem, kuriem nepieciešams veikt detalizētu analīzi:

1. Saglabāt esošos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus, kuri, daudzos maršrutu tīklos noslēgti līdz 2020.-2021.gadam. Šādā gadījumā, ņemot vērā nepietiekošo valsts budžeta finansējumu zaudējumu segšanai, tiks atcelti daudzi autobusu reisi un, iespējams, pilnībā tiks slēgti arī vairāki maršruti.

2. Saglabāt esošos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus starppilsētu maršrutu tīklā (vilcienam un autobusiem), neregulēt sabiedriskā transporta pakalpojumu cenas un līdz ar to pārtraukt sabiedriskā transporta pārvadājumu dotēšanu. Šajā gadījumā no valsts budžeta līdzekļiem pārvadātājiem tiktu kompensēti tikai nesaņemtie ieņēmumi par atsevišķu pasažieru kategoriju, kurām valsts piešķirusi braukšanas maksas atvieglojumus sabiedriskajā transportā, pārvadāšanu, bet pārvadātājs pats varētu noteikt braukšanas maksu pasažieriem.

Šādā gadījumā sabiedriskā transporta pakalpojumi daļai iedzīvotāju kļūs nepieejami augstās cenas dēļ, netiks nodrošināts sabiedriskais transports uz mazapdzīvotām vietām un nerentablos maršrutos, kas ir lielākā daļa no šobrīd maršrutu tīklā iekļautajiem maršrutiem.

3. Saglabāt esošos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus, daļu no pārvadājumu apjoma (nepārsniedzot 50% no koncesijas līguma, ņemot vērā jau esošo apjoma samazinājumu) nodot brīvas konkurences apstākļos.

Arī šajā gadījumā sabiedriskā transporta pakalpojumi daļai iedzīvotāju varētu kļūt nepieejami augstās cenas dēļ, Varētu palielināties no valsts budžeta nepieciešamo līdzekļu apjoms par atsevišķu pasažieru kategoriju, kurām pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, pārvadāšanu, jo pārvadātājiem paaugstinot braukšanas maksu, pieaugs pārvadātāju nesaņemto ieņēmumu apjoms par braukšanas maksas atvieglojumiem, kas būs jākompensē no valsts budžeta līdzekļiem.

4. Grozīt vai lauzt valstij neizdevīgi noslēgtos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus un pārvadājumus organizēt brīvas konkurences apstākļos, kur iespējams. Šajā gadījumā jāizstrādā mehānisms, kā iedzīvotājiem tiks nodrošināts likumā noteiktais minimālais pakalpojumu apjoms.

Problēmas paredzamas arī šajā gadījumā - sabiedriskā transporta pakalpojumi daļai iedzīvotāju kļūs nepieejami augstās cenas dēļ, netiks nodrošināts sabiedriskais transports uz mazapdzīvotām vietām un nerentablos maršrutos - lai nodrošinātu pieejamību šeit joprojām

būs vajadzīgs valsts budžeta finansējums; paredzama tiesvedība no pārvadātāju puses saistībā ar pirmstermiņa valsts pasūtījuma līgumu izbeigšanu, nav arī atbilstošas likumdošanas bāzes, kas attiektos uz regulārajiem sabiedriskā transporta komercpakalpojumiem. Jāatrisina jautājums, lai novērstu konkurenci ar dzelzceļa pārvadājumiem vilcieniem paralēlajos maršrutos.

TAP2020 1. pielikuma 8. nodaļā minētā informācija par valsts budžeta kopējā finansējuma sabiedriskajam transportam izmaiņām pēdējos gados pamato augstākminēto ideju, ka jāmaina sabiedriskā transporta organizācija un sistēma, kas radīta kopš 2008.gada, lai mazinātu nepieciešamību pēc valsts budžeta finansējuma.

Samazinot valsts pasūtīto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu aizvien aktuālāka kļūst t.s. „nelegālo” pasažieru pārvadājumu problēma regulārajos maršrutos, kas rada būtisku kaitējumu valsts interesēm, kā arī pasažieru interesēm, nenodrošinot pārvadājumu pakalpojumus valsts garantētajā pakalpojumu apjomā un kvalitātē. Līdz ar to turpmākajos gados nepieciešams risināt ar „nelegālo” pasažieru pārvadājumu izplatību saistītās problēmas. Sadarbībā ar valsts policiju tiks pievērsta pastiprināta uzmanība pārvadātāju kontrolei, kā arī atkārtoti virzītas izmaiņas spēkā esošajā tiesiskajā regulējumā.

Izanalizējot visus iespējamus sabiedriskā transporta tālākās attīstības scenārijus, iespējams, tiks atrasts atšķirīgs no iepriekšminētajiem, iedzīvotājiem un valstij izdevīgāks modelis.

Neatkarīgi no izvēlētajā iekšzemes sabiedriskā transporta tālākās attīstības scenārija, valstij jānodrošina sabiedriskā transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana, spējot piedāvāt pasažieriem visefektīvāko transportlīdzekļa veidu vai to kombināciju. Lai to realizētu, ir nepieciešama vienotas sabiedriskā transporta plānošanas ieviešana, vienota tarifu politika (vietās, kuras nav ieviesti brīvās konkurences principi) un vienota biļete.

Jāņem vērā, ka ar katru gadu pasažieriem jo svarīgāka kļūst transporta pakalpojumu kvalitāte, pieejamība un uzticamība. Valstij to nav iespējams nodrošināt, neizmantojot mūsdienīgus IT risinājumus informācijas apkopošanai, datu apmaiņai ar sabiedriskā transporta infrastruktūru, kā arī bez transportlīdzekļu informācijas un sakaru sistēmu izmantošanas.

Kopš 2007.gada pakāpeniski tiek ieviesta un attīstīta vienota sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības, rezervēšanas un uzskaites sistēma (turpmāk – VBTS). Tās mērķis ir nodrošināt pasažieriem sabiedriskā transporta biļešu un citu braukšanas dokumentu iegādes un rezervēšanas iespējas jebkurā biļešu kasē uz jebkuru maršrutu tīklā esošu maršrutu vai maršruta posmu reisā Latvijas teritorijā, kas vēl nav sasniegts, ņemot vērā valstī pašlaik esošo decentralizēto sabiedriskā transporta organizēšanas sistēmu. Vienlaikus VBTS tiek veidota ar mērķi radīt instrumentu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājiem maršrutu tīkla plānošanai, pārvadātāju kontrolei, kā arī zaudējumu kompensācijas aprēķiniem.

2007.-2013.gada plānošanas periodā 14,1 milj. latu ERAF finansējuma piešķirti aktivitātei „Publiskais transports ārpus Rīgas”, kuras ietvaros tiek īstenoti Liepājas un Daugavpils pilsētu tramvaju transporta attīstības projekti.

1.11. Pilsētu mobilitāte

Latvijā kopumā pilsētās dzīvojošo skaita īpatsvars pēdējo desmit gadu laikā nav daudz mainījies, un ir aptuveni 68% no visiem valsts iedzīvotājiem. **Latvijai ir raksturīga uz galvaspilsētu Rīgu (650 tūkst. iedz.) orientēta apdzīvojuma un satiksmes infrastruktūra**, kā arī sociāli ekonomisko aktivitāšu koncentrācija Rīgas funkcionālajā zonā. Vienlaikus

iedzīvotāju un sociāli ekonomisko aktivitāšu koncentrācija, kas rada zināmu slogu uz transporta infrastruktūru, ir novērojama arī citās lielākajās Latvijas pilsētās.

Nemot vērā to, ka aptuveni viena trešdaļa Latvijas iedzīvotāju dzīvo Rīgā un Pierīgā, jāturpina darbs un jāpieņem lēmumi saistībā ar **Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna ieviešanu**. Šeit nepieciešams vienoties par šādiem galvenajiem aspektiem:

- Vienota institūcija (veidojums) sabiedriskā transporta plānošanai – papildus jau iepriekš minētajai starppilsētu un vietējo maršrutu plānošanas apvienošanai nodrošināt arī koordināciju ar Rīgas un citu pilsētu sabiedriskā transporta sistēmām
- Vienādo intervālu grafika ieviešana vilcienos ar kustības intensitātes paaugstināšanu. Šo jautājumu nepieciešams izvērtēt 1.10 apakšpunktā minētās izpētes ietvaros, nosakot ekonomiski un finansiāli pamatotu pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu apjomu. Jāveic saistītā sabiedriskā transporta pārplānošana, lai pievestu un aizvestu no vilcieniem.

Te jāņem vērā vairākas iespējamās problēmas – iespējams, pasažieru plūsma būs nepietiekama, lai pietiekami noslogotu vilcienus, kā arī ievērojami palielināsies budžeta finansējums pasažieru vilciena darbības atbalstam.

- „Noliec un brauc” (Park & Ride) sistēmas attīstīšana dzelzceļa staciju un lielo pilsētu tuvumā, lai veicinātu videi draudzīgāka transporta izmantošanu un mazinātu apkārtējās vides piesārņojumu.

Arī šī jautājuma risināšanā būs jāstopas ar vairākām problēmām, no kurām būtiskākā ir sabiedriskā transporta attīstības vīzijas trūkums tālākā perspektīvā. Bez tam, zeme, uz kuras tiks paredzēta „Noliec un brauc” stāvvietu izveidošana, pieder gan pašvaldībām, gan privātpersonām un būs jāiegulda papildus līdzekļi tās atpirkšanai.

- Daudzfunkcionālo (multimodālo) pasažieru apmaiņas punktu sistēmas izveidošana.

Sistēmas izveidošanas procesā arī var traucēt sabiedriskā transporta attīstības vīzijas trūkums tālākā perspektīvā, nav vienotas sabiedriskā transporta koordinācijas sistēmas, sadrumstalota sabiedriskā transporta pārvaldība (ATD, PR, republikas pilsētu pašvaldības). Pagaidām arī nav noteikts, kurās vietās tiks veidoti pasažieru apmaiņas punkti, bez tam, arī esošās autoostas ne visos gadījumos ir izvietotas tā, lai būtu ērta pasažieru pārsēšanās no viena transporta veida (līdzekļa) citā.

2007.-2013.gada plānošanas periodā 20,4 milj.latu piešķirti aktivitātei „Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T”, kuras ietvaros tiek īstenots Daugavpils autotransporta mezgla projekts.

2. Infrastruktūra

2.1. Autoceļi

Lai novērstu valsts autoceļu tīklā konstatētās problēmas, laika periodā no 2014. – 2020. gadam valsts autoceļu tīklā ir **jāveic valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanas pasākumi, kas ietver valsts autoceļu ikdienas uzturēšanu, periodisko uzturēšanu, valsts autoceļu tīklā ietilpstošo tiltu uzturēšanu, kā arī valsts galveno un reģionālo autoceļu rekonstrukciju**. Veicot minētās aktivitātes, par 95 % tiks samazināti valsts galvenie autoceļi sliktā un ļoti sliktā stāvoklī, un sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošie valsts reģionālie autoceļi ar asfalta segumu par 85 %.

Nozīmīgākais kvalitatīva autoceļu tīkla ieguvums ir valsts konkurētspējas ievērojama paaugstināšanās. Labā kvalitātē uzturēts autoceļu tīkls veicina valsts ekonomikas funkcionēšanu un attīstību, nodrošina iespēju pārvietoties iedzīvotājiem, pārvietot preces un sniegt pakalpojumus par iespējami zemākām izmaksām. **Uzturot un savlaicīgi atjaunojot autoceļu tīklu, autoceļu lietotāju nelietderīgie papildus izdevumi tikai valsts autoceļu tīklā gadā samazināsies par aptuveni 650 milj. Ls.** Šie līdzekļi laba un teicama autoceļu tīkla gadījumā varētu tikt ieguldīti tautsaimniecībā, dodot papildus darbavietas un palielinot valsts ieņēmumus.

Savlaicīgi veicot autoceļu infrastruktūras atjaunošanu (saglabāšanu), prognozētie sabiedrības **ieguvumi** ir šādi:

- Valsts autoceļu tīkls pastāvīgi atrodas teicamā un labā stāvoklī un ne vairāk, kā 1/3 daļa autoceļu tīkla (novecojuši posmi, bet vēl arvien ar akceptējamu braukšanas kvalitāti) ir apmierinoša. Apmierinošā stāvoklī ir tā ceļu tīkla daļa, kurai pienācis kārtējās atjaunošanas termiņš un šī ceļu tīkla daļa, kaut arī ir mazāk piemērota komfortablai satiksmei, autobraucējiem rada minimālus papildus izdevumus un salīdzinoši mazu vides piesārņojumu;
- Ceļa lietotājiem ir zemākas braukšanas izmaksas, jo pietiekoši līdzena brauktuve un prognozējams autoceļu stāvoklis nodrošina mazāku degvielas patēriņu un citas automašīnas ekspluatācijas izmaksas;
- Kopumā pieaug valsts konkurētspēja, pazeminoties ražoto produktu un sniegto pakalpojumu pašizmaksai;
- Pieaug sabiedrības mobilitāte – iespēja droši, lēti un komfortabli nokļūt nepieciešamajās vietās;
- **Savlaicīgi veicot autoceļu atjaunošanas un rekonstrukcijas darbus, izmaksas ir 2-3 reizes zemākas nekā veicot sagrautu autoceļu atjaunošanu.**

2.2. Dzelzceļš

Lai sasniegtu pirmajā rīcības virzienā noteiktos rezultātus, dzelzceļa infrastruktūrā līdz 2020.gadam svarīgi:

1. Attīstīt Austrumu – Rietumu virzienu,

- Elektrificējot galvenās dzelzceļa līnijas (Izstrādāt projekta finanšu modeli, izstrādāt tehnisko skiču projektu un darba uzdevumu *design&build* iepirkuma konkursam; realizēt iepirkumu, uzsākt 1.kārtas būvniecību)

Ieguvumi: samazinātas dzelzceļa koridora kopējās izmaksas, paaugstināta konkurētspēja, piesaistītas papildus kravas, samazinātas ārējās izmaksas un slodze videi, nodrošināta atbilstība ES transporta politikai un ilgtermiņa mērķiem.

- Pakāpeniski ieviešot ERTMS (Izbūvēt un ieviest GSM-R bezvadu sakaru sistēmu, ieviest vienotu vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmu, ieviest pārmiju centralizāciju visos galvenajos mezglos un parkos)

Ieguvumi: aizvietotas nolietotās sistēmas, samazinātas darbības izmaksas, radīta perspektīva būtiskiem ietaupījumiem un infrastruktūras jaudas pieaugumam, pārskatot kustības organizāciju un optimizējot vadības iekārtas atkarībā no ieviestā ETCS līmeņa, nodrošināta atbilstība ES transporta politikai un tehnoloģiju saskaņota attīstība ar kaimiņvalstīm.

- Attīstot Rīgas dzelzceļa mezglu (pabeigt darbus, kas saistīti ar piekļuvi Daugavas kreisā krasta termināliem, uzsākt multimodālā Daugavas šķērsojuma izbūvi Salaspils/ Saulkalnes apkārtnē)

Ieguvumi: nodrošināta piekļuve Daugavas kreisā krasta termināliem, palielināta kopējā jauda, tiek veidota bāze Rīgas apvedceļam kravu vilcieniem, lai būtiski samazinātu risku, kas saistīts ar to (tai skaitā bīstamo kravu) pārvadāšanu caur pilsētas centru, nodrošināta atbilstība ES transporta politikai, radīta iespēja nosacīti atbrīvot dzelzceļa tiltu Rīgas centrā pasažieru pārvadājumiem.

2. Attīstīt Ziemeļu – Dienvidu virzienu

- Konsekventi realizējot normālplatuma dzelzceļa Rail Baltica projektu

Ieguvumi: apgūts jauns tirgus, būtiski lielāka iedzīvotāju mobilitāte, kravas no autotransporta novirzītas uz dzelzceļu – transporta pakalpojumi lētāki, efektīvāki un ar mazāku negatīvo ietekmi uz vidi, radīta iespēja jauniem pakalpojumiem pa esošo 1520 mm dzelzceļu un multimodāliem transporta pakalpojumiem, palielinājušies kravu pārvadājumu apjomi esošajā austrumu-rietumu dzelzceļa koridorā⁷. Dzelzceļa „Rail Baltica” pārvaldīšanai tiks izveidots atsevišķs triju valstu uzņēmums, kas nebūs saistīts ar esošās infrastruktūras pārvaldītāju, līdz ar to savstarpēja ietekme uz infrastruktūras lietošanas maksu nav iespējama.

Savukārt otrajā rīcības virzienā noteikto rezultātu sasniegšanai nepieciešams:

Modernizēt pasažieru apkalpošanas infrastruktūru Vienotās nacionālās sabiedriskā transporta politikas ietvaros paredzot un ilgtermiņa dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas līgumā starp valsti un infrastruktūras pārvaldītāju nosakot pasažieru apkalpošanas infrastruktūras kvalitātes mērķus (kāda būs nepieciešama pasažieru apkalpošanas infrastruktūra tur, kur to vajadzēs) un paredzēt, kā tiks finansēta to īstenošana.

Ieguvumi: optimālas infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas (neveicot ieguldījumus tur, kur nav skaidrības par perspektīvu, veicot tur, kur skaidrs pieprasījums), augstāka pakalpojumu kvalitāte, lielāka klientu apmierinātība, augoša tirgus daļa.

3. Izveidot savienojumu ar starptautisko lidostu „Rīga”

- Izpētēt ekonomisko pamatojumu, to realizēt Rail Baltica projekta ietvaros
- Pieņemot lēmumu par projekta realizāciju normālplatuma vai 1520 mm platuma dzelzceļa sistēmā
- Izstrādājot tehnisko uzdevumu design& build iepirkumam termiņos, kas saskaņoti ar lidostas attīstības projektiem

Ieguvumi: nodrošināta atbilstība ES transporta politikai, augstākas iedzīvotāju mobilitātes iespējas, ekonomiskais un finanšu novērtējums atkarīgs no pētījuma rezultātiem.

2.3. Ostas

Latvijas ostu mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas jūras valstu reģionā, saglabājot esošās kravu plūsmas, kā arī piesaistot jaunas kravu plūsmas, kravu veidus, klientus. Svarīgs ostu attīstības virziens ir augstākas pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšana un jaunu darba vietu radīšana. TEN-T politikas ietvaros starptautiskā pētījumu kompānija NEA pētījumā „Ports and their connections within the TEN-T” ir izteikusi prognozi, ka 2030.gadā Baltijas reģiona ostās (ietilpst Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas ostas) kravu apgrozījums būs 287 milj. t (2008.gadā bija 178 milj.t). Līdzīgas prognozes ir veiktas arī Ziemeļu dimensijas ietvaros, iesaistot Baltkrievijas un Krievijas viedokļus.

⁷ AECOM Ltd., 2011. Rail Baltica Final Report.

http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3195_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf

SAMpamn_Piel_02_150413_transp; Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam projekta 2. pielikums

Salīdzinot 2002.gada kravu apgrozījumu Latvijas ostās ar 2012.gada ostu rezultatīvajiem rādītājiem, ir redzams, ka kravu apgrozījums ir pieaudzis par 44,17% (2.tabula). Vadoties no kompānijas NEA pētījumā izteiktajām prognozēm, tiek prognozēts, ka līdz 2020.gadam varētu būt pietiekami liels kravu pieaugums reģionā. Tomēr nevar ignorēt tendences reģionā un pieaugošo konkurenci, īpaši attīstoties Krievijas ostām. Latvijas ostu apgrozījuma prognozes ietekmē dažādi ārējie aspekti, kā rezultātā lielu kravu apgrozījuma pieaugumu pagaidām prognozēt nevar. Ostās tiek attīstīti jauni investīciju projekti, kas veicinās ostu konkurētspēju, jaunu uzņēmumu ienākšanu, jaunu darbavietu radīšanu un attiecīgi arī kravu pieaugumu. Rīgas un Liepājas ostas prognozē jaunu kravu piesaisti, savukārt Ventspils osta prognozēs ir piesardzīgāka un būtisku kravu pieaugumu neplāno.

2.tabula **Kopējais kravu apgrozījums Latvijas ostās (tūkst.t.) 2002.-2012.gads.** Avots: Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liepājas osta	4 318.1	4 857.4	4 474.1	4 508.4	4 000.7	4 038.7	4 187.7	4 381.3	4 383.8	4 856.8	7 431.4
Ventspils bīvosta	28 703.7	27 316.2	27 805.3	29 863.0	29 062.2	31 037.3	28 569.6	26 640.2	24 816.0	28 451.7	30 346.1
Rīgas brīvosta	18 108.3	21 721.7	23 991.3	24 429.1	25 357.0	25 932.8	29 565.9	29 724.4	30 475.6	34 053.6	36 051.9
Visas Latvijas ostas kopā	52 154.8	54 754.6	57 400.3	60 041.9	59 496.6	62 434.4	63 644.8	61 980.1	61 159.9	68 821.0	75 193.0

Vienlaicīgi svarīgi nodrošināt attiecīgu autoceļu un dzelzceļa kvalitāti un caurlaides spēju (kas jau minēts iepriekš). Konteinerizēto kravu un ro-ro kravu segmenta attīstībai ļoti svarīga ir autopārvadājumu efektivitāte un to vājākā vieta – robežšķērsošana. Līdz ar to arī jāpalielina robežšķērsošanas jaudas robežpunktos Terehova un Zilupe.

Nepieciešams **nodrošināt pieprasījumam atbilstošas Eiropas Transporta tīklā (TEN-T tīklā) iekļautās ostu infrastruktūras rekonstrukciju un jaunas izbūvi, kā arī atbalstīt sauszemes pievedceļu (autoceļi, dzelzceļš) kapacitātes palielināšanu**, tai skaitā, sekmēt kravas operāciju novirzīšanu no apdzīvotu pilsētu vides, lai mazinātu sastrēgumus, uzlabotu vidi un paaugstinātu drošību.

Latvijas ostas tiek attīstītas kā vienotas transporta loģistikas ķēdes sastāvdaļas savienojumiem starp Baltiju un pārējām Eiropas Savienības valstīm, NVS valstīm, Āziju un Ameriku ar mērķi:

- attīstīt Latvijas tautsaimniecību un nodrošināt ārējo tirdzniecību pa jūrām pilnībā izmantojot Latvijas ostu priekšrocības;
- palielināt eksporta pakalpojumu apjoma pieaugumu, maksimāli izmantojot esošo transporta infrastruktūru un attīstot jaunu;
- veicināt reģionālo attīstību.

Pēdējais galvenokārt attiecas uz **mazajām ostām**, kurās pārkrauto kravu apjoms ir diezgan nenozīmīgs – aptuveni 2% no Latvijas ostās pārkrautā apjoma, bet mazās ostas ir nozīmīgi ekonomiskās attīstības elementi piekrastes reģionos. Mazās ostas ir attīstības bāze piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports. **Investīcijas mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmēs kuģošanas drošību, mazinās vides piesārņojuma risku un veicinās mazo ostu apkārtējās vides sakārtotību.** Šis jautājums jārisina 2014.-2020.gada darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” projektā iekļautā atbalsta mērķa „Skmēt ekonomiskās aktivitātes pieaugumu austrumu pierobežā un Baltijas jūras piekrastē” sasniegšanas kontekstā, jo tas

neizslēdz iespēju veikt investīcijas mazo ostu publiskās infrastruktūras attīstībā saskaņā ar pašvaldības attīstības programmā noteiktajām prioritātēm

Visu mazo ostu hidrotehniskām būvēm nepieciešama rekonstrukcija, jo tās būvētas pēckara periodā zvejnieku vajadzībām. Hidrotehnisko būvju sakārtošana uzlabos kuģošanas drošību, kā arī atbalstīs jahtu tūrisma attīstību.

Veicot ostu koplietošanas infrastruktūras sakārtošanu, jārekonstruē kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves lielajās ostās un mazajās ostās, kas paaugstinātu kuģošanas drošību, uzlabotu vides kvalitāti ostu teritorijās, kā rezultātā sagaidāms kravu apgrozījuma pieaugums.

2.4. Lidostas

Lai nodrošinātu starptautiskās lidostas „Rīga” konkurētspējas saglabāšanu, ilgtspējīgu attīstību, kā arī nodrošinātu gaisa transporta tālāku attīstību un palielinātu tā ieguldījumu tautsaimniecībā, ir jāveic lidostas „Rīga” infrastruktūras modernizēšana un attīstība, kas saistīta ar drošības prasību paaugstināšanu, ietekmes uz vidi mazināšanu un lidostas kapacitātes palielināšanu atbilstoši pieaugošajam pasažieru skaitam. Jārēķinās, ka būtiska ietekme uz lidostas infrastruktūras attīstību būs nacionālā gaisa pārvadātāja Airbaltic spējai paplašināt, nevis sašaurināt savu darbību.

Pašlaik īstenojot Eiropas Savienības projektu “Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstība” tiks nodrošināta:

- lidlauka drošības paaugstināšana, rekonstruējot skrejceļa segumu un gaismas sistēmu, veicot lidjoslas nestspējas paaugstināšanu un lietus ūdeņu atvades un drenāžas sistēmas rekonstrukciju;
- lidlauka un lidostas saimniecības vides aizsardzības pasākumu īstenošana, uzlabojot atkritumu apsaimniekošanas procesa pārvaldību – atkritumu savākšana, nodošana pārstrādei un/vai utilizācijai, notekūdeņu apsaimniekošanas procesa pārvaldību – nodrošinot to kvalitātes standartus un apsaimniekošanas sistēmas darbības uzlabošanu, ķīmisko vielu izmantošanas pārvaldību – gaisa kuģu pretapledošanas apstrādes uzlabošanu;
- lidlauka kapacitātes palielināšana, izbūvējot jaunu manevrēšanas ceļu, lai nodrošinātu maksimumstundu caurlaidību, kā arī peronu rekonstrukcija, lai palielinātu gaisa kuģu stāvvietu skaitu, iekļaujot trokšņu un izmešu atmosfērā samazināšanas pasākumus - atbilstošas tehnoloģiskās iespējas un operatīvās procedūras lidlaukā.

Minētais projekts ir jāīsteno līdz 2015.gada 30.jūnijam.

Nemot vērā lidostas „Rīga” Biznesa plānā ietvertās pasažieru pieauguma prognozes, arī turpmāk būs aktuāli pasākumi, kas vērsti uz drošu pasažieru apkalpošanu, uzlabojot kontrolējamās un atklātās teritorijas vides apstākļus un paaugstinot gaisa ceļojumu drošības standartus, kā arī lidostas termināļa kapacitātes palielināšana. Vienlaicīgi palielinoties kravu apgrozījumam lidostā „Rīga”, ir aktuāla lielu kravu apkalpošanai nepieciešamās infrastruktūras attīstība.

Līdz ar to 2014.-2020.gada plānošanas periodā aktuāla ir:

- drošības pasākumu īstenošana, veicot lidlauka perimetra uzraudzības, piekļuves kontroles infrastruktūras rekonstrukcija, kā arī drošības tehnikas un iekārtu iegāde;

- lidlauka infrastruktūras rekonstrukcija un lidlauka tehnikas modernizācija, uzlabojot kontrolējamās un atklātās teritorijas vides apstākļus un paaugstinot gaisa ceļojumu drošības standartus;
- IT pilnveide, nodrošinot jaunāko tehnoloģiju ieviešanu.

Minētos pasākumus paredzēts īstenot projekta „Starptautiskās lidostas "Rīga" attīstības II kārtā” ietvaros, piesaistot Eiropas Savienības Kohēzijas fondu līdzekļus.

Projekta ietvaros tiek plānots veikt peronu rekonstrukciju, manevrēšanas ceļu tīkla paplašināšanu un aprīkošanu ar ass gaismām, elektrības jaudu palielināšanu, lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukciju, elektrotīklu un transformatoru punktu rekonstrukciju, tehnisko dienestu ēku un apkārtējās teritorijas rekonstrukciju, kā arī lidlauka tehnikas modernizāciju un lidostas attīstībai citas nepieciešamās lidlauka infrastruktūras rekonstrukciju, modernizāciju, izbūvi, kā arī tehnikas, iekārtu un aprīkojuma iegādi. Tāpat tiek plānots veikt lidlauka perimetra uzraudzības un piekļuves kontroles infrastruktūras rekonstrukciju, tajā skaitā paredzot lidlauka perimetra žoga rekonstrukciju, apkalpojošā ceļa un avārijas piebraucamā ceļa būvniecību, kā arī nodrošinot dažāda veida drošības tehnikas un iekārtu iegādi. Lai uzlabotu lidostas dienestu reaģēšanu ugunsdzēsības un ārkārtas situācijas gadījumos, plānots modernizēt, pilnveidot un attīstīt materiāltehnisko bāzi. Lai uzlabotu pasažieru apkalpošanu un lidostas darbību ir jānodrošina IT iekārtu un sistēmu modernizācija.

Projekta īstenošanai būs pozitīva ietekme uz vidi, jo tā rezultātā tiks samazināts piesārņojuma un avāriju risks, kā arī samazināsies gaisa kuģu ar ieslēgtiem dzinējiem manevrēšanas ilgums. Saglabāsies fiziskās vides kvalitāte Lidostas zemes platībā un tai piegulošajās teritorijās, kā arī tiks veiktas nepieciešamās darbības, kas veicinās augsnes un gruntsūdeņu kvalitātes rādītāju uzlabošanu:

- peronu rekonstrukcijas rezultātā tiks ievērojami samazināts augsnes un gruntsūdeņu piesārņojuma no naftas produktu noplūdēm risks;
- saglabāsies un tiks aizsargāta virszemes ūdeņu kvalitāte. Ūdens novadīšanas sistēmas sakārtošanas darbu ietvaros paredzēts izbūvēt notekūdeņu attīrīšanas iekārtas naftas produktu un smilšu savākšanai. Virszemes notece no perona tiks novadīta uz naftas un ķīmisko produktu attīrīšanas iekārtām un tālāk caur meliorācijas grāvjiem ieplūdis Neriņas upē. Pēc attīrīšanas lietus notekūdeņi nesaturēs piesārņojošās vielas;
- manevrēšanas ceļu tīkla paplašināšana ļaus samazināt CO2 emisiju apjomu, ņemot vērā, ka gaisa kuģu veicamais attālums lidlaukā tiks samazināts;
- uzlabosies Lidostas teritorijai tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju dzīves kvalitāte, pilnveidojot dzīves vides apstākļus, piemēram, uzlabojot gaisa kvalitāti, samazinot trokšņa, vibrāciju un smaku apmērus, palielinot mobilitātes iespējas, sekmējot transporta infrastruktūru u.c.;
- teritorijas sakārtošana un sakopšana radīs pozitīvu ietekmi uz vidi kopumā: veiktas ūdenssaimniecības sakārtošanas darbības, kuru rezultātā tiks atjaunotas kanalizācijas, ūdensvadu sistēmas un plānoti jauni pieslēgumi;
- tiks veicināta videi draudzīgas tehnikas izmantošana lidlaukā, samazinot emisijas gaisā;
- energoefektivitātes paaugstināšana ēkām samazinās energoresursu patēriņu;
- informācijas tehnoloģiju un sistēmu attīstība samazinās slodzi uz vidi.

Drošības jomā tiks:

- paaugstināts pasažieru, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumu drošības pasākumu līmenis;
- uzlabota lidlauka teritorijas kontrole, veicot uzlabojumus lidlauka perimetra uzraudzības un piekļuves kontroles infrastruktūrā;

- uzlabota perimetra līnijas iespējamo pārkāpumu konstatēšana paaugstinātā riska zonās un novadgrāvju caurteces zonās;
- paātrināta Uzlabota lidostas dienestu reaģēšana ugunsdzēsības un ārkārtas situācijas gadījumos.

Sociālekonomisko ieguvumu jomā

- projekts ir būtisks, lai arī turpmāk tiktu nodrošināti Eiropas Savienības prasībām atbilstoši un regulāri pasažieru, kravas un pasta pārvadājumi, kā arī uzlabota vides kvalitāte un drošība;
- projekts ir nozīmīgs Latvijas ekonomikai, jo gaisa transportam ir liela ietekme uz valsts ekonomikas attīstību un valsts iekšzemes kopproduktu pieaugumu, kas būtiski ietekmē citu nozaru attīstību. Visbūtiskāk gaisa transporta attīstība ietekmē tūrisma nozares attīstību. Nodrošinot Lidostas infrastruktūras attīstību, lidosta var kļūt par Eiropas līmeņa gaisa satiksmes centru. Projekta realizācija varētu veicināt aviokompāniju piesaisti un jaunu maršrutu attīstību, kas savukārt sekmētu tūristu ieceļošanu Latvijā, kuri kā pārvietošanās veidu izmantotu tieši gaisa transportu;
- Gaisa transports nodrošina iedzīvotāju mobilitāti. Uzlaboti aviācijas pakalpojumi atvieglo iedzīvotāju spēju pārvietoties, sekmē uzņēmējdarbību, tūrisma un ar to saistīto pakalpojumu attīstību un ekonomiskās labklājības pieaugumu.
- projekts veicina gan tiešu, gan netiešu jaunu darba vietu radīšanu. Pirmkārt, projekta realizācijas laikā, veicot būvdarbus, tiek veicināta nodarbinātība būvniecības sektorā. Otrkārt, attīstoties lidostas infrastruktūrai, tiks veicināta to speciālistiem nodarbinātība, kuru darbs ir tieši saistīts ar gaisa transporta nodrošināšanu – aviokompāniju apkalpes, pasažieru reģistrācijas darbinieki, gaisa kuģu apkopes darbinieki, lidostu pakalpojumu sniedzēji, administrācijas personāls, drošības un glābšanas dienestu darbinieki, gaisa satiksmes kontroles un vadības dienestu darbinieki u.c.
- veicinot pieprasījuma pieaugumu pēc dažādiem pakalpojumiem un precēm, tiks sekmēta uzņēmējdarbības aktivitāte un nodokļu ieņēmumu pieaugums valsts budžetā.

Papildus minētajam projektam Lidosta „Rīga” par saviem līdzekļiem ir uzsākusi termināļa paplašināšanas projektu, jo ņemot vērā pasažieru skaita pieauguma prognozes, esošā termināļa kapacitāte būs nepietiekama.

Lidostas „Rīga” pasažieru terminālis ir uzbūvēts 1974.gadā ar kapacitāti apkalpot 1,5 – 2 miljonus pasažieru gadā. Lidostas pasažieru termināļa platība ir 34 000 m² un tā kapacitāte pašlaik ir 4 miljoni pasažieru. Šādu kapacitāti ir izdevies sasniegt pēdējo piecu gadu laikā, veicot vairākus termināļa kapacitātes palielināšanas pasākumus (termināļa ziemeļu gala piebūves, termināļa dienvidu gala piebūves un jaunu izeju uz lidostas autobusiem izbūve).

Līdz 2020.gadam paredzēts īstenot termināļa paplašināšanas 5. un 6.kārtas, paredzot - esošo termināli un jauno piestātņi savienojošas galerijas izbūvi, pasažieru reģistrācijas zāles, bagāžas automatiskās šķirošanas, drošības un apstrādes zāles, Šengenas un ne-Šengenas pasažieru bagāžas saņemšanas zāle un pasažieru drošības pārbaudes bloka izbūvi, kā arī un īslaicīgās lietošanas daudzlīmeņu autostāvvietas izbūvi.

Lai sabalansētu investīcijas termināļa attīstībai ar pasažieru skaita pieaugumu, termināļa būvniecību paredzēts īstenot pa kārtām un apakškārtām.