



Transporta politikas izvērtējums Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam ietvarā

IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMS

Neatkarīgi no izmantojamajiem līdzekļiem nevienu daļu no šī dokumenta nedrīkst reproducēt, pārraidīt, pārrakstīt vai tulkot kādā citā valodā bez iepriekš saņemtas rakstiskas SIS CSE COE atļaujas.

© SIA CSE COE 2024. Visas tiesības aizsargātas.

Izvērtējumu sagatavojuši:

Daina Beļicka

Marika Berežņika

Zanda Jansone

Dace Krupenko

Ruslans Muhitovs

Normunds Strautmanis

Kontaktpersona:

Daina Beļicka

SIA "CSE COE"

Elizabetes iela 22-30, Rīga, LV-1050

Tālrunis: + 371 2 9420 273

E-pasts: daina.belicka@csecoe.com

Tirdzniecības zīmes:

Visas tekstā izmantotās tirdzniecības zīmes pieder to īpašniekiem un ir izmantotas tikai kā atsauces.

Izmantotie saīsinājumi

Saīsinājums	Skaidrojums
AFIR	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES ¹
ANM	Atvēršanas un noturības mehānisms
ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
ASV	Amerikas Savienotās Valstis
ATD	VSIA "Autotransporta direkcija"
CAA	Civilās aviācijas aģentūra
CEF	Eiropas savienošanas instruments (tulk. no angļu val. <i>Connecting Europe Facility</i>)
CNG	Saspiestā dabasgāze (tulk. no angļu val. <i>Compressed natural gas</i>)
CSDD	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
eFTI	Kravu pārvadājumu elektroniska informācija (tulk. no angļu val. <i>Electronic Freight Transport Information</i>)
EDZL	SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"
EE	Igaunija
EISI	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
EK	Eiropas Komisija
EMSWe	Eiropas jūras vienloga vide ((tulk. no angļu val. <i>European Maritime Single Window environment</i>)
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma ir standartu sistēma dzelzceļa signalizācijas pārvaldībai un savstarpējai darbībai (tulk. no angļu val. <i>European Rail Traffic Management System</i>)
ES	Eiropas Savienība
ETL	Elektrotransportlīdzeklis
ITS	Intelektiskās transporta sistēmas
LDz	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
LNG	Sašķidrinātā dabasgāze (tulk. no angļu val. <i>Liquefied natural gas</i>)
LT	Lietuva
LVC	VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
MK	Ministru kabinets
NVO	Nevalstiskās organizācijas
OECD	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (tulk. no angļu val. <i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>)
PPP	Publiskā un privātā partnerība
Rīgas lidosta	VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””
RR	Rezultatīvie rādītāji
RV	Rīcības virziens
SAM	Specifiskais atbalsta mērķis
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SESAR	Sadarbības projekts, lai pilnībā pārveidotu Eiropas gaisa telpu un tās gaisa satiksmes pārvaldību (tulk. no angļu val. <i>Single European Sky ATM Research</i>)
SILC	Salaspils intermodālais loģistikas centrs ²
SM	Satiksmes ministrija
TAP2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam
TEN-T	Eiropas transporta tīkls (tulk. no angļu val. <i>Trans-European Transport Network</i>)
VDAR	Vispārīgā datu aizsardzības regula
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VSIA LJA	VSIA "Latvijas Jūras administrācija"

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1804>

² <https://edzl.lv/salaspils-intermodalais-logistikas-centrs>

Iekļautās tabulas

1. tabula. 1. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības	16
2. tabula. 2. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības	18
3. tabula. 3. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības	19
4. tabula. 4. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības	20
5. tabula. 5. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un vērtības	21
6. tabula. TAP2027 plānotais un investētais finansējums katrā no rīcības virzieniem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam	26
7. tabula. TAP2027 plānotais un investētais finansējums sadalījumā pa finansējuma avotiem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam	26
8. tabula. Kopējais TAP2027 īstenošanai nepieciešamais finansējums	28
9. tabula. 1. TEN-T regulas prasību izvērtējums	34
10. tabula. Nākotnes izaicinājumi un iespējas saistībā ar globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugumu	35

Iekļautie attēli

1. attēls. Izvērtējuma kopējais metodoloģijas ietvars	13
2. attēls. Plānotais un nepieciešamais papildu finansējuma apjoms no 2021. līdz 2027. gadam	25
3. attēls. Kopējais investētais finansējums katrā no rīcības virzieniem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam	27
4. attēls. Kopējais plānotais finansējums katrā no rīcības virzieniem 2024. gadā	27
5. attēls. Papildus nepieciešamais finansējums sadalījumā pa rīcības virzieniem laika periodam 2025.–2027. gadam	28
6. attēls. Transporta nozares izaicinājumi (respondentu vērtējums)	30
7. attēls. TAP2027 īstenoto pasākumu ietekme	31
8. attēls. Transporta nozares nākotnes prioritātes	38
9. attēls. Nozaru bruto pievienotā vērtība Latvijas iekšzemes kopproduktā 2023. gadā (2015. gada salīdzināmajās cenās)	44
10. attēls. Transporta nozares bruto pievienotā vērtība valsts iekšzemes kopproduktā laika periodā no 1995. līdz 2023. gadam (2015. gada salīdzināmajās cenās)	45
11. attēls. Transporta nozares eksporta un importa īpatsvars kopējā eksporta un importa apjomā no 2016. līdz 2023. gadam (izņemot pasta un kurjeru pakalpojumus)	45
12. attēls. Latvijas rādītāji 2020. gada “Doing Business” indeksā	47
13. attēls. Elektroauto uzlāžu reižu skaits un uzlādes jauda laika periodā no 2018. līdz 2024. gadam nacionālā uzlādes tīkla stacijās	52
14. attēls. Reģistrēto vieglo automobiļu pēc motora veida īpatsvars laika posmā no 2014. līdz 2023. gadam	53
15. attēls. TAP2027 iekļauto rīcības virzienu un uzdevumu īstenošanai nepieciešamais un plānotais finansējums	56
16. attēls. TAP2027 iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamā papildu finansējuma sadalījums pa budžeta pozīcijām, ieskaitot “RailBaltica” īstenošanai nepieciešamo finansējumu	57
17. attēls. TAP2027 iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamā papildu finansējuma sadalījums pa budžeta pozīcijām, ieskaitot “RailBaltica” īstenošanai nepieciešamo finansējumu	58

SATURS

Izvērtējuma anotācija	6
Izvērtējuma ziņojuma kopsavilkums	8
Summary of the evaluation	10
1. Izvērtējuma metodoloģija	13
1.1. Izvērtējuma mērķis un metodoloģija	13
1.2. Izmantotie datu avoti	14
2. Līdzšinējais politikas novērtējums	16
2.1. Politikas rezultātu izpildes izvērtējuma apkopojums	16
2.2. Rīcības virzienu uzdevumu izpildes izvērtējuma apkopojums	21
2.3. Finanšu plāna izpildes izvērtējums	24
2.4. Iesaistīto pušu vērtējums par politikas īstenošanas rezultātiem	30
2.5. Jauni izaicinājumi un prioritātes	33
3. Īstenotās politikas ieguldījums starptautisko mērķu sasniegšanā	39
3.1. Starptautisko organizāciju un ES plānošanas dokumenti	39
3.1.1. Klimata noturība un pielāgošanās klimata pārmaiņām	39
3.1.2. Sabiedriskais transports, iedzīvotāju mobilitāte	39
3.1.3. Infrastruktūras izveide	40
3.1.4. Atbalsts intermodālajiem kravu pārvadājumiem	41
3.1.5. Drošība un drošums	41
3.2. Makroreģionālie plānošanas dokumenti	41
3.3. Nacionālie plānošanas dokumenti	42
3.4. Reģionālie plānošanas dokumenti	42
4. Politikas ietekmes novērtējums	44
4.1. Politikas ietekme uz makroekonomisko vidi	44
4.2. Politikas ietekme uz uzņēmējdarbības vidi	46
4.3. Politikas ietekme uz administratīvo slogu un ar to saistīto izmaksu apjoms	48
4.4. Politikas ietekme uz sociālo vidi	49
4.5. Politikas ietekme uz vidi	51
4.6. Politikas ietekme uz teritoriju attīstību	54
4.7. Politikas ietekme uz pārvaldes iestāžu funkcijām un cilvēkresursiem	55
4.8. Politikas ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem	56
4.9. Politikas ietekme uz tiesību normu sistēmu un Latvijas starptautiskajām saistībām	59
4.10. Politikas ietekme uz cilvēktiesībām	61

Pielikumi (atsevišķi dokumenti)

1. Pielikums – F1 “Rezultatīvie rādītāji”
2. Pielikums – F2 “Rīcības virzienu pasākumi”
3. Pielikums – F3 “Pasākumu finansējums”
4. Pielikums – F4 “Plānošanas dokumentos un normatīvajā regulējumā noteiktās prioritātes”
5. Pielikums – F5 “Nozares izaicinājumi”
6. Pielikums – F6 “Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums”
7. Pielikums – F7 “TEN-T regulas prasības”

8.–13. pielikums (atsevišķs dokuments)

8. Pielikums – Izmantoto avotu saraksts
9. Pielikums – Plānotās investīcijas TAP2027
10. Pielikums – Rīcības virzienu finansējuma avoti un resursu izlietojuma novērtējums
11. Pielikums – Intervēto/anketēto institūciju saraksts
12. Pielikums – Aptaujas anketa
13. Pielikums – Lietuvas un Igaunijas pieredze attiecībā uz transporta attīstības dokumentiem

IZVĒRTĒJUMA ANOTĀCIJA

Anotācija Transporta politikas izvērtējumam Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam ietvarā.

<p>Izvērtējuma mērķis, uzdevums un galvenie rezultāti</p> <p>Veikt objektīvu un datus balstītu transporta politikas izvērtējumu un analīzi, balstoties uz Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam īstenošanu laika posmā no 2021.-2023. gadam.</p>	<p>Evaluation's goal, tasks, and main results</p> <p>Perform an objective and data-based evaluation and analysis of the transportation policy within the framework of the Transport Development Guidelines for 2021-2027.</p>
<p>Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas</p> <p>Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam faktiskā un mērķa rezultātu sasniegšanas novērtējums, analizējot faktorus, kas ietekmējuši politikas plānošanas dokumenta īstenošanu, tajā skaitā izvirzīto politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju sasniegšanu.</p> <p>Nacionāla un starptautiska līmeņa datu un to avotu analīze.</p>	<p>The main topics covered in the evaluation</p> <p>Evaluation of the actual and target results of the Transport Development Guidelines for the period 2021-2027, analysing factors that have influenced the implementation of the policy planning document, including the achievement of policy outcomes and performance indicators set forth therein. Analysis of national and international level data and their sources.</p>
<p>Pētījuma pasūtītājs</p> <p>Latvijas Republikas Satiksmes ministrija</p>	<p>Client</p> <p>Ministry of Transport of the Republic of Latvia</p>
<p>Pētījuma īstenotājs</p> <p>SIA "CSE COE"</p>	<p>The performer of the study</p> <p>Ltd "CSE COE"</p>
<p>Pētījuma īstenošanas gads</p> <p>2024. gads</p>	<p>Year of research implementation</p> <p>2024</p>
<p>Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots</p> <p>32 450 EUR, neskaitot PVN.</p>	<p>Amount of financing of the study and source of funding</p> <p>32 450 EUR, excluding VAT.</p>
<p>Pētījuma klasifikācija</p> <p>12.2. Padziļinātas ekspertīzes pētījumi politikas vai tiesiskā regulējuma izstrādei, politikas analīzei un ietekmes novērtēšanai.</p>	<p>Classification of the study</p> <p>12.2. In-depth expertise studies for policy or regulatory development, policy analysis and impact assessment.</p>
<p>Politikas joma, nozare</p> <p>13.2. Transporta politika</p>	<p>Policy area, sector</p> <p>13.2. Transport policy</p>
<p>Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums (visa Latvija vai noteikts reģions/novads)</p> <p>Visa Latvija.</p>	<p>Geographical coverage of the study (whole Latvia or dedicated region)</p> <p>Latvia.</p>
<p>Pētījuma mērķa grupas</p> <p>Nevalstiskās organizācijas, sadarbības partneri, profesionālās asociācijas, pašvaldības, citas valsts pārvaldes iestādes u.c.</p>	<p>Target groups of the study</p> <p>Non-governmental organizations, cooperation partners, professional associations, municipalities, other state administrative institutions, etc.</p>
<p>Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida</p>	<p>Methods used in the assessment by type of information acquisition</p>
<p>1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze</p>	<p>1) analysis of legislation or policy planning documents</p>
<p>2) statistikas datu analīze</p>	<p>2) analysis of statistical data</p>
<p>3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze</p>	<p>3) secondary analysis of existing research data</p>
<p>4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze</p>	<p>4) conducting and analysing in-depth / expert interviews</p>
<p>5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze</p>	<p>5) conducting and analysing focus group discussions</p>

	6) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	6) conducting a quantitative survey and data analysis
	Kvantitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms)	Quantitative study methods (if applicable)
	1) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits – 43	1) the number of surveyed/interviewed respondents/units - 43
	Kvalitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms)	Qualitative study methods (if applicable)
	1) padziļināto/ekspertu interviju skaits - 22	1) number of in-depth/expert interviews - 22
	2) fokusa grupu diskusiju skaits – 1	2) number of focus group discussions - 1
	Izmantotās analīzes grupas (griezumi) Datu apkopošana griezumā pa transporta nozarēm	Analysis groups used (sections) Data aggregation by transport sectors
	Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta Stratēģiskās plānošanas un finanšu nodaļas vecākā referente Kitija Eglīte (tāl. +371 67028030, e-pasts: Kitija.Eglite@sam.gov.lv)	Contact information of the client Ministry of Transport, Department of Development and Finance Planning, Unit of Strategic Planning and Finance, Senior Officer Kitija Eglīte (Phone +371 67028030, e-mail: Kitija.Eglite@sam.gov.lv)
	Pētījuma autori (autortiesību subjekti) Daina Beļicka, Marika Berežņika, Zanda Jansone, Dace Krupenko, Ruslans Muhitovs, Normunds Strautmanis	Authors (copyright holders) Daina Beļicka, Marika Berežņika, Zanda Jansone, Dace Krupenko, Ruslans Muhitovs, Normunds Strautmanis

IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMA KOPSAVILKUMS

Izvērtējuma mērķis un sfēra

Izvērtējuma mērķis bija veikt objektīvu un datus balstītu transporta politikas izvērtējumu un analīzi, balstoties uz TAP2027 īstenošanu laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam saskaņā ar iepirkuma tehniskajā specifikācijā dotajiem darba uzdevumiem. Pēc izvērtējuma gala ziņojuma saņemšanas un atbilstoši MK 2021. gada 21. oktobra rīkojuma Nr. 710 "Par Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.-2027. gadam"³ 5.punktam, SM sagatavos un noteiktā kārtībā MK iesniegs informatīvo ziņojumu par TAP2027 īstenošanas starpposma izvērtējumu.

TAP2027 īstenošanu ietekmējošie faktori

TAP2027 īstenošanu ietekmēja daudzi ārējie faktori. Pirmkārt, transporta nozari ietekmējušas globālās ģeopolitiskās situācijas izmaiņas. Kā viens no faktoriem, kas ietekmēja globālo ģeopolitisko situāciju, ir Krievijas agresijas izraisītais karš pret Ukrainu, kā rezultātā pieņemtās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju. Jo īpaši ietekmēts loģistikas sektors - mainoties piegādes ķēžu galamērķiem un pārvadāto preču grupām, tāpat energokrize paaugstinājusi resursu izmaksas. Globālās ģeopolitiskās situācijas ietekmē ir radušies jauni izaicinājumi, kas saistīti ar militārās mobilitātes nodrošināšanu un infrastruktūras kopējo drošību. Otrkārt, transporta nozari ietekmēja Covid-19, ierobežojot cilvēku pārvietošanās iespējas un pārvietošanās nepieciešamību. Treškārt, transporta nozares attīstībā jāņem vērā dažādās ES iniciatīvas, kas vērstas uz Zaļā kursa mērķu sasniegšanu ar kopējo mērķi samazināt SEG emisijas. Ceturkārt, transporta nozares tālākā attīstībā jāņem vērā Eiropas transporta tīkla regulējums un no tā izrietošās prasības pret transporta infrastruktūru. TAP2027 politikas rezultātu un rīcības virzieni jāskata saistībā ar šo ārējo faktoru ietekmi.

Politikas rezultāti

TAP2027 ietvaros tiek mērīti piecu politikas rezultātu (turpmāk – PR) sasniegšana atbilstoši izvirzītajiem rezultatīvajiem rādītājiem (RR).

1.PR (uzlabotas mobilitātes iespējas) sasniegti RR mērķi par pasažieru apgrozību reģionālas nozīmes vilcienu maršrutos, nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaitu, valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvaru no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem, apkalpoto pasažieru skaitu Rīgas lidostā un lidojumu maršrutu skaitu ziemā, kā arī ar biļešu iegādi tīmekļa vietnēs reģionālajam sabiedriskajam transportam saistītie mērķi. Plānotie mērķi nav sasniegti attiecībā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvaru, dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaitu, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas piekļūstamības prasības, kopējo pasažieru apgrozību sabiedriskā transportā un reģionālas nozīmes autobusu maršrutos, transfēra/transīta pasažieru skaitu Rīgas lidostā un lidojumu maršrutu skaitu no tās vasarā, kā arī mikromobilitātes rīku lietotāju skaitu.

2. PR (samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte) sasniegti mērķi samazināt ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmi, un sasniegts plānotais bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars.

3. PR (nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma) nav sasniegti RR par kravu apjomu Rīgas lidostā, ostās un dzelzceļā. Sasniegts RR par apgrozījuma (milj. EUR) pieaugumu rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās.

4. PR (paaugstināta transporta drošība un drošums) sasniegti visi RR mērķi, izņemot ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājumu.

5. PR (sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana) sasniegts plānotais absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās studiju programmās un jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu. Nav sasniegti plānotie publiskie ieguldījumi pētniecībā.

Rail Baltica projekta, kas jau apmēram desmit gadus ir svarīgākais transporta infrastruktūras projekts Baltijas valstīs, mērķi nav iekļauti nevienā no politikas rezultātiem. Rail Baltica projekta īstenošanā ir ievērojamas laika un izmaksu novirzes un sasniegto rezultātu rādītāju nenoteikšana un nemērīšana neveicina projekta savlaicīgu īstenošanu.

Rīcības virzieni

TAP2027 ietvaros noteikti pieci rīcības virzieni (turpmāk – RV).

³ <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

1. RV (multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība) ietver sabiedriskā transporta tīkla attīstību, dzelzceļa tīkla un pakalpojumu attīstību, autoceļu attīstību, datu pieejamību un vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveidi. Visi pasākumi ir uzsākti un turpinās. Kavējas vienotas biļešu un braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu izveide un dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas un vilcienu kustības ātruma paaugstināšanas projekti. Nav skaidrs Rail Baltica projekta reģionālo staciju izbūves īstenošanas termiņš un nepieciešamā finansējuma avoti. Nevienam no RV uzdevumiem tieši neattiecas uz autobusu satiksmes uzlabošanu.

2. RV (starptautiskās savienojamības uzlabošana) ietver Rail Baltica projektu, pasākumus aviācijā un TEN-T autoceļu kvalitātes un drošības uzlabošanu. Starptautiskā savienojamība var tikt nodrošināta arī ar prāmju palīdzību, bet šādi pasākumi nav ielānoti. Visi pasākumi ir uzsākti un turpinās. Īstenots pasākums par Ķekavas apvedceļa būvniecību. Sākotnēji plānotajā termiņā neiekļaujas projekta pārdrošības un vides prasību ievērošanu Rīgas lidostā īstenošana. Rail Baltica projektam nav ietvertas visas projekta aktivitātes, t.sk. tādas svarīgas aktivitātes kā pamatstrāses būvniecība. Nevienam no 2. RV pasākumiem izvērtējuma periodā nav bijusi vērā ņemama ietekme uz sabiedriskā transporta attīstību, SEG emisiju samazinājumu un klimata mērķu sasniegšanu, jo līdz šim paveiktais ir tikai neliela daļa no plānotā.

3. RV (loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana) uzdevumi attiecas uz pakalpojumu eksporta potenciāla palielināšanu un ostu infrastruktūras attīstību. Visi pasākumi ir uzsākti, un to īstenošana turpinās. TAP2027 nav iekļauti uzdevumi, kas būtu vērsti tieši uz autotransporta loģistiku. Šo rīcības virzienu visvairāk ietekmēja ārējie faktori, un loģistikas nozares snieguma rādītāji ir zemākie pēdējo divdesmit gadu periodā. Ostu un loģistikas sektorā nepieciešamas reformas un pārorientācija uz jauniem attīstības virzieniem.

4. RV (drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana) attiecas uz ļoti dažādām un šaurām tēmām (kopā 19 pasākumi): rīcībpolitika, klimata pārmaiņas, alternatīvās degvielas infrastruktūra, dzelzceļa infrastruktūras attīstība un citi pasākumi. Turpmākā nozares attīstība skatāma kontekstā ar aktualizēto Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030. gadam, kur kā galvenie rīcībpolitikas virzieni transporta nozarei minēti: 1) dzelzceļa transporta nozīmes stiprināšana; 2) sabiedriskā transporta pieejamības un kvalitātes uzlabošana; 3) Latvijas autoparka atjaunošana.

5. RV (pētniecības un inovāciju izmantošana, pētnieku un politikas veidotāju sadarbība un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošana) ietver izglītības un pētniecības pasākumus transporta nozarē. Netiek sasniegti plānotie mērķi attiecībā uz investīcijām pētniecībā. TAP2027 iekļauti ļoti specifiski un šauri pasākumi attiecībā uz transporta nozares darbinieku izglītības pasākumiem.

Plānotās un faktiskās investīcijas

TAP2027 pasākumu galvenie finansējuma avoti (visam TAP2027 periodam) ir ES politiku instrumenti (68,6%), valsts pamatbudžets (23,1%), privātais finansējums (5,7%), publiski atvasināto personu budžets (2,4%) un pašvaldību budžets (0,1 %). Kopējais plānotais finansējums 5,485 miljardi EUR.

Laika posmā no 2021. gada līdz 2023. gadam bija plānots investēt apmēram 950 milj. EUR, bet faktiski investēti 1,182 miljardi EUR. Faktisko investīciju apjoms par 24,4% pārsniedza plānoto investīciju apjomu, kas ir saistīts ar ES fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda projektu pabeigšanu minētajā laika posmā, bet kā redzams no RR analīzes, tas nav nodrošinājis visu RR mērķu sasniegšanu.

Jauni izaicinājumi un prioritātes

No normatīvā regulējuma puses galvenie izaicinājumi saistīti ar Eiropas zaļā kursa aktivitāšu īstenošanu un jaunās TEN-T (*Trans-European Transport Network*) jeb Eiropas Transporta tīkla regulas prasību ievērošanu. Plānotie pasākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu, tādēļ jānosaka un jāīsteno pasākumi, kas dos vislielāko pienesumu Zaļā kursa mērķu sasniegšanai. Attiecībā uz TEN-T regulas prasībām, pirmkārt, jāveic esošās situācijas izvērtējums, t.sk. attiecībā uz militārās mobilitātes prasībām un dubultās izmantojamības iespējām.

Plānojot projektus, jāizvērtē to ekonomiskais pamatojums, tai skaitā sociālekonomiskie ieguvumi un dažādas finansējuma piesaistīšanas iespējas, ņemot vērā faktu, ka pastāv ierobežotas iespējas piesaistīt valsts budžeta finansējumu uzdevumu īstenošanai. Ņemot vērā ārējos un iekšējos faktorus, kas negatīvi ietekmē transporta nozares darbības rādītājus, ieteicams turpināt satiksmes nozares ilgtspējīgas pārvaldības reformu, līdzsvarota finansēšanas modeļa ieviešanu maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai nodrošināšanai, lai ne tikai optimizētu finanšu resursus, bet arī efektīvāk risinātu transporta nozares izaicinājumus.

SUMMARY OF THE EVALUATION

Purpose and scope of the evaluation

The purpose of the evaluation was to conduct an objective and data-based analysis of the transport policy, focusing on the implementation of TAP2027 from 2021 to 2023, as specified in the procurement technical requirements. Upon receiving the final evaluation report, and in compliance with Cabinet of Ministers Regulation No. 710 of October 21, 2021, "On Transport Development Guidelines 2021-2027", paragraph 5, the Ministry of Transport will prepare and submit an informative interim evaluation report on the implementation of TAP2027 to the Cabinet of Ministers.

Factors influencing the implementation of TAP2027

The implementation of TAP2027 has been significantly influenced by various external factors. Firstly, changes in the global geopolitical landscape have had a profound impact on the transport and logistics sectors. One of the factors that influenced the global geopolitical situation is the war against Ukraine caused by Russian aggression, as a result of which the sanctions against Russia and Belarus were adopted. In particular, the logistics sector has been affected - as the destinations of the supply chains and groups of transported goods have changed, the energy crisis has also increased resource costs. Under the influence of the global geopolitical situation, new challenges have arisen related to the provision of military mobility and the overall security of the infrastructure. Secondly, the transport sector has been disrupted by the COVID-19 pandemic, limiting the possibilities and necessity of people's movement. Thirdly, the development of the transport sector should take into account the various European Union's initiatives, particularly those outlined in the Green Deal, which aim to reduce greenhouse gas emissions. Fourthly, revisions to European transport network regulations necessitate adjustments in transport infrastructure requirements.

The outcomes and strategies of the TAP2027 policy must be understood within the context of these external influences.

Policy results

Within TAP2027, the five policy results (hereafter referred to as PR) are measured according to the set performance indicators (hereafter referred to as PI).

1. PR (improved mobility opportunities) PI goals for passenger traffic on regional train routes, the number of data categories available at the national traffic information access point, the proportion of the country's regional roads with black surfaces out of all the country's regional roads, the number of passengers served at Riga Airport and achieved target number of flight routes in winter, as well as goals related to the purchase of tickets on websites for regional public transport. The planned goals have not been achieved in terms of the proportion of railway passenger transport, the number of railway stations and stops where elevated platforms have been built and accessibility requirements have been ensured, the total turnover of passengers in public transport and bus routes of regional significance, the number of transfer/transit passengers within Riga and the number of flight routes from its summer, as well as the number of users of micromobility tools.
2. PR (reduced GHG emissions in transport, improved quality of the environment, including air) achieved the goal to reduce the impact of noise related to transport infrastructure and achieved the planned proportion of emission-free vehicles.
3. PR (secured competitive and resource-efficient transport and logistics system) has not reached PI for cargo volumes at Riga airport, ports and railways. Achieved PI for turnover (million EUR) increase in industrial production companies in Latvian ports.
4. PR (increased transport safety and security) achieved all PI goals, except for the reduction of the number of people killed in road traffic accidents.
5. PR (promoted innovation and training of highly qualified industry professionals) were achieved for the planned number of graduates in study programs related to the transport and logistics industry and the professional training and certification system for seafarers. Planned public investments in research and development have not been achieved.

The goals of the Rail Baltica project, which has been the most important transport infrastructure project in the Baltic States for about ten years, are not included in any of the policy results. There are significant time and cost deviations in the implementation of the Rail Baltica project, and not determining and measuring the indicators does not contribute to the timely implementation of the project.

Directions of action

Within the framework of TAP2027, five directions of action (hereafter referred to as DA) have been determined.

1. DA (development of a multimodal public transport network with railway as the "backbone" of public transport) includes the development of the public transport network, the development of the railway network and services, the development of highways, the availability of data and the creation of a unified public transport ticketing system. All measures have been initiated and are ongoing. The creation of a unified identification and accounting system for the recipients of tickets and fare concessions, as well as projects to modernize the railway passenger service infrastructure and increase the speed of train movement, are delayed. The deadline for the implementation of the construction of the regional stations of the Rail Baltica project and the sources of the necessary funding are not clear. None of the DA measures address the improvement of bus traffic and ports as public transport providers.

2. DA (improvement of international connectivity) includes the Rail Baltica project, measures in aviation and improvement of the quality and safety of TEN-T roads. International connectivity may also be provided with the help of ferries, but such projects are not planned. All measures have been initiated and are ongoing. The measure for the construction of the Ķekava bypass has been implemented. The initially planned deadline does not include the implementation of the safety and environmental requirements of the project at Riga Airport. The Rail Baltica project does not include all project activities, incl. important activities such as the construction of the main line. None of the measures of the 2nd DA during the evaluation period have had a significant impact on the development of public transport, the reduction of GHG emissions and the achievement of climate goals, because what has been done so far is only a small part of what was planned.

3. The tasks of DA (increasing the competitiveness of logistics services) refer to increasing the export potential of services and the development of port infrastructure. All measures have been initiated and their implementation is ongoing. TAP2027 does not include tasks aimed directly to road transport logistics. This course of action was most influenced by external factors, and the performance of the logistics industry is at its lowest in the last twenty years. Reforms and reorientation towards new directions of development are necessary in the port and logistics sector.

4. DA (improvement of a safe and sustainable transport system) refers to very different and narrow topics (19 measures in total): policy, climate change, alternative fuel infrastructure, railway infrastructure development and other measures. The further development of the industry can be viewed in the context of the updated National Energy and Climate Plan 2021-2030, where the main policy directions in the transport sector are defined: 1) strengthening the importance of railway transport; 2) improving the availability and quality of public transport; 3) restoration of the Latvian car fleet.

5. DA (use of research and development, cooperation between researchers and policymakers and preparation of transport sector specialists meeting modern requirements) includes educational and research activities in the transport sector. Planned targets for research investments are not being met. TAP2027 includes very specific and narrow measures regarding educational measures for transport sector employees.

Planned and actual investments

The main sources of funding for TAP2027 activities (for the entire TAP2027 period) are EU policy instruments (68.6%), state budget (23.1%), private funding (5.7%), budget of publicly derived entities (2.4%), local government budget (0.1%). Total planned financing EUR 5,485 billion.

For the period from 2021 to 2023, it was planned to invest 950 million EUR, actually investing EUR 1.182 billion EUR. The amount of actual investment exceeded the planned amount of investment by 24.4%, which is related to the completion of the projects of the European Union funds 2014-2020 planning period in the mentioned period, but as can be seen from the RR analysis, it did not ensure the achievement of all PI goals.

New challenges and priorities

On the regulatory side, the main challenges stem from implementing European Green Deal initiatives and adhering to the new TEN-T regulation requirements. The planned measures under the Recovery and Resilience Facility (RRF) are deemed insufficient to achieve the greenhouse gas reduction goals set by the European Green Deal. Therefore, it is crucial to identify and implement measures that will have the greatest impact on achieving these goals. Regarding the TEN-T regulation requirements, an assessment of the current situation, including military mobility needs and dual-use capabilities, must be conducted first.

When planning projects, their economic viability should be evaluated, considering socio-economic benefits and various funding opportunities. It's important to note that there are limited options for attracting funding from the state budget. Given the external and internal factors negatively impacting the transport sector's performance, it is advisable to continue reforming the transport sector. Introducing a financing model for access fees to railway infrastructure is recommended. This approach aims not only to optimize financial resources but also to effectively address the challenges faced by the transport sector.

1. IZVĒRTĒJUMA METODOLOĢIJA

1.1. Izvērtējuma mērķis un metodoloģija

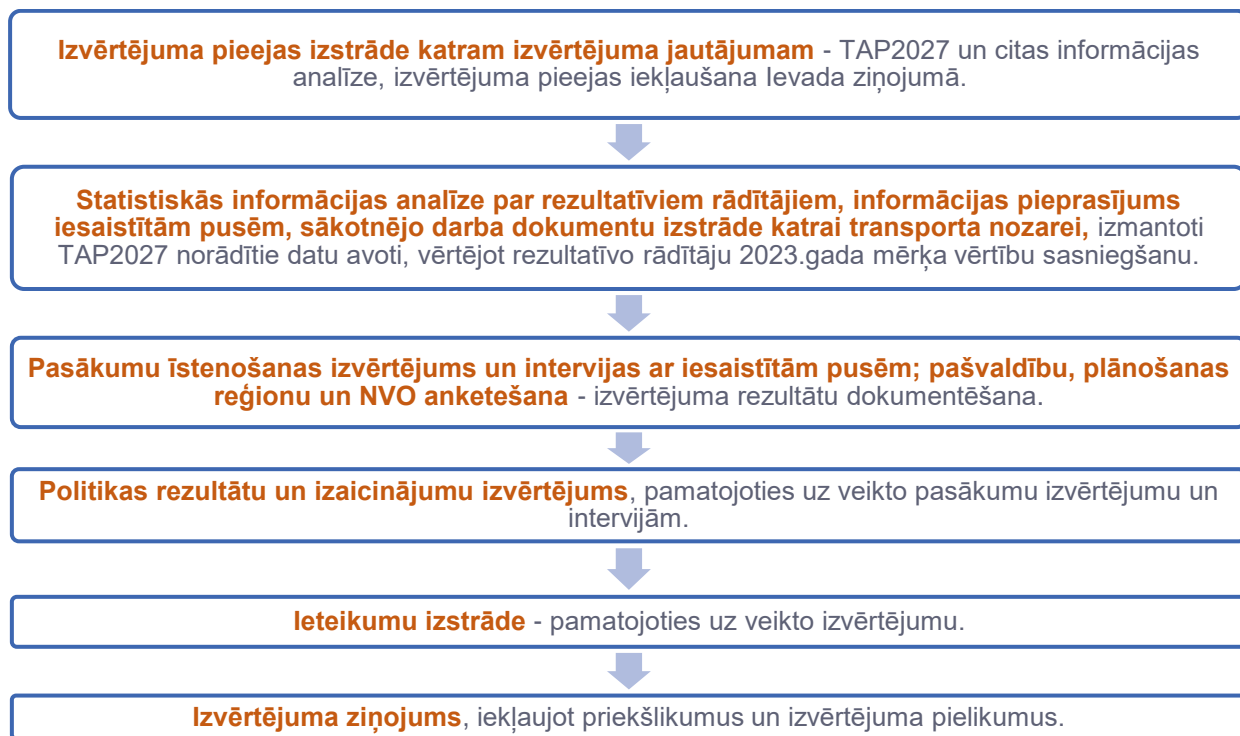
Mērķis

Izvērtējuma mērķis bija veikt objektīvu un datus balstītu transporta politikas izvērtējumu un analīzi par TAP2027 īstenošanu laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam saskaņā ar SM organizētā iepirkuma Nr.2023/7 tehniskajā specifikācijā iekļautajiem darba uzdevumiem. Pēc izvērtējuma gala ziņojuma saņemšanas un atbilstoši MK 2021. gada 21. oktobra rīkojuma Nr. 710 "Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021. – 2027. gadam" 5.punktam, SM sagatavos, un noteiktā kārtībā MK iesniegs informatīvo ziņojumu par TAP2027 īstenošanas starpposma izvērtējumu.

Izvērtējuma metodoloģija

Izvērtējumā tika izmantotas gan kvantitatīvās, gan kvalitatīvās datu analīzes metodes, katram no izvērtējamiem pasākumiem izvēloties atbilstošākos datu avotus un metodes. Metodoloģijas ietvars shematiski attēlots zemāk.

1. attēls. Izvērtējuma kopējais metodoloģijas ietvars



Datu avots: CSE COE

Izvērtējuma ziņojuma pielikumi

Izvērtējuma ziņojums ietver vairākus pielikumus, kuros iekļauta izvērtējuma laikā apkopotā informācija un kas kalpos par pamatu izvērtējuma pamatteksta sagatavošanai. Izvērtējuma ziņojumam ir šādi pielikumi:

- **F1 "Rezultatīvie rādītāji"** – ietver plānotās vērtības, faktiskās vērtības un skaidrojumus noviržu gadījumā;
- **F2 "Rīcības virzienu pasākumi"** – ietver plānotos pasākumu izpildes izvērtējumu;
- **F3 "Rīcības virzienu pasākumu finansējums"** – ietver izlietoto, plānoto un papildus nepieciešamo finansējumu, atbilstošos skaidrojumus un pamatojumus;
- **F4 "Plānošanas dokumentos un normatīvajā regulējumā noteiktās prioritātes"** – apkopojums par tiesību aktiem un plānošanas dokumentiem, kas nozīmīgi transporta politikas plānošanā: globālā, makroreģionālā, ES, nacionālā, reģionālā un vietējā līmenī. Atsevišķi norādīti tiesību akti, kas stājušies spēkā pēc TAP2027 apstiprināšanas, vai paredzama to apstiprināšana turpmākajos mēnešos;

- **F5 “Nozares izaicinājumi”** – novērtējums par līdz šim īstenoto politiku, risinot TAP2027 definētos izaicinājumus, iekļaujot pamattekstā gala secinājumus;
- **F6 “Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums”** – pasākumu izpildē iesaistīto institūciju aktivitāšu izvērtējums, pamatojoties uz pasākumu īstenošanas rezultātiem, t.sk. finanšu datiem, kā arī plānošanas dokumentos un normatīvajos dokumentos noteikto prioritāšu īstenošanu;
- **F7 “TEN-T regulas izvērtējums”** – TEN-T regulas prasību apkopojums un atbilstības sākotnējais izvērtējums;
- **Izmantoto avotu saraksts;**
- **Plānotās investīcijas TAP2027;**
- **Rīcības virzienu finansējuma avoti un resursu izlietojuma novērtējums;**
- **Intervēto/anketēto institūciju saraksts;**
- **Aptaujas anketa;**
- **Lietuvas un Igaunijas pieredze attiecībā uz transporta attīstības dokumentiem.**

Papildus vērtējamie faktori, kas nav ietverti TAP2027

Izvērtējuma ietvaros ņemtas vērā aktivitātes, kas norisinājušās pēc TAP2027 pieņemšanas un kurām ir nozīme transporta nozares attīstībā, piemēram, jaunu tiesību aktu un plānošanas dokumentu pieņemšana gan starptautiskā, gan nacionālā mērogā. Eksperti ir snieguši vērtējumu par jauno ES normatīvo aktu ietekmi uz transporta politikas attīstību, informāciju iekļaujot formā F4 “Plānošanas dokumentos un normatīvajā regulējumā noteiktās prioritātes”. Viena no jomām, kurai pievērsta īpaša uzmanība, ir transporta infrastruktūras divējādā izmantošana (*dual use*) un militārās mobilitātes (*military mobility*) iespējas.

Pieņēmumi un ierobežojumi

Aizpildot formu F3 “Rīcības virzienu pasākumu finansējums” izmantota atbildīgo institūciju iesniegtā informācija. Izvērtējuma ietvaros nav noteikts nepieciešamā finansējuma apmērs katra pasākuma īstenošanai, bet tas ir apkopots, balstoties uz pasākumu izpildē iesaistīto institūciju prognozēm un vajadzībām.

1.2. Izmantotie datu avoti

Zemāk sniegts apkopojums par izvērtējumā izmantotajiem datu avotiem.

Statistiskā informācija

Statistiskā informācija ir viens no galvenajiem datu avotiem. Ir apkopota aktuālā statistiskā informācija par nozares rādītājiem.

Dažādi pētījumi

Izvērtējumā izmantoti dažādu jau agrāk veiktu pētījumu rezultāti. Izmantoto pētījumu ziņojumi norādīti izmantotās literatūras sarakstā.

Cita papildus informācija

Izmantoti arī citi informācijas avoti, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) projektu atlases uzsaukuma rezultāti, militārās mobilitātes projektu atlases uzsaukumu rezultāti un pārskatītās TEN-T regula un cita informācija.

Atbildīgo institūciju iesniegtā informācija

Izvērtējumā izmantota atbildīgo institūciju iesniegtā informācija, piemēram, rīcības virzienu pasākumu izpildes novērtējums (forma F2 “Rīcības virzienu pasākumi”), finanšu dati (forma F3 “Rīcības virzienu pasākumu finansējums”) un cita informācija.

Intervijas

Izvērtējuma laikā organizētas intervijas ar atbildīgajām institūcijām, pārrunājot TAP2027 rezultatīvo rādītāju sasniegšanu un pasākumu īstenošanu. Kopumā veiktas 22 intervijas. Interviju un informācijas apstrādes rezultātā aizpildīta forma F6 “Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums”. Intervēto iestāžu saraksts iekļauts izvērtējuma ziņojuma pielikumā.

Anketēšana

Lai veiktu politikas ietekmes izvērtējumu un, ņemot vērā nozīmīgo lomu transporta politikas īstenošanā, aptaujātas pašvaldības un plānošanas reģioni. Papildu anketas nosūtītas arī NVO un pēc nepieciešamības

arī citām mērķa grupām. Anketēšanas rezultāti izmantoti ne tikai politikas ietekmes objektu novērtējumam, bet arī priekšlikumu izstrādei.

Fokusa grupas

Izvērtējuma rezultāti un sākotnējie priekšlikumi pārrunāti fokusa grupas diskusijā 30.05.2024. Tajā tika aicināti piedalīties pašvaldību, plānošanas reģionu, NVO, atbildīgo un iesaistīto pušu pārstāvji. Fokusa grupu dalībnieku saraksts un diskusijas jautājumi saskaņoti ar SM.

2. LĪDŽŠINĒJAIS POLITIKAS NOVĒRTĒJUMS

2.1. Politikas rezultātu izpildes izvērtējuma apkopojums

Sadaļā iekļauts apkopojums par politikas rezultātiem (turpmāk – PR), pamatojoties uz izvērtējuma ziņojuma 1.pielikumā iekļauto detalizēto izvērtējumu par TAP2027 PR. Katram no PR rezultatīvajiem rādītājiem (turpmāk – RR) norādīts RR apraksts, mērvienība, plānotā mērķa vērtība 2023. gadā, faktiskā vērtība 2023. gadā, novirze skaitliskā un procentuālā izteiksmē, kā arī Tss vērtējuma apkopojums.

Izvērtējuma ietvaros sagatavots rezultatīvo rādītāju izvērtējums (F1 “Rezultatīvie rādītāji”), izmantojot krāsu apzīmējumus pielikumā un šajā nodaļā:



Mērķis ir sasniegts



Mērķis nav sasniegts



Nav pieejama informācija / nav datu

Katram RR novērtēta tā virzība uz mērķu sasniegšanu, izmantojot šādus apzīmējumus:



Pozitīva virzība uz mērķi



Virzība pretēja mērķim



Virzība uz mērķi nenotiek vai tā ir lēna


1. politikas rezultāts (1.PR) - uzlabotas mobilitātes iespējas

Sasniegti rādītāji saistībā ar pasažieru apgrozību reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos, nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaitu, valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvaru no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem, apkalpoto pasažieru skaitu Rīgas lidostā un lidojumu maršrutu skaitu ziemā, kā arī ar biļešu iegādi tīmekļa vietnēs reģionālajam sabiedriskajam transportam saistītie mērķi. Plānotie mērķi nav sasniegti attiecībā uz dzelzceļa pasažieru īpatsvaru, dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaitu, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas piekļūstamības prasības, kopējo pasažieru apgrozību sabiedriskā transportā un reģionālas nozīmes autobusu maršrutos, transfēra/transzīta pasažieru skaitu Rīgas lidostā un lidojumu maršrutu skaitu no tās vasarā, kā arī un mikromobilitātes rīku lietotāju skaitu. Jāņem vērā, ka vairāku RR izpildi ietekmēja Covid-19, jo cilvēkiem bija mazākas iespējas un nepieciešamība pārvietoties.

Mērķu nesasniedzšana ietekmē iedzīvotājus, uzņēmumus, kā arī negatīvi ietekmē klimata mērķu sasniegšanu. Kā RR nav iekļauts pasažieru skaits ostās, kas ir viens no mobilitātes rādītājiem. Salīdzinoši ar citiem PR tiek mērīti daudz rezultātu, t.sk. tīmekļa vietnēs pārdoto biļešu skaits, ko varētu nemērīt, jo tas nav viens no galvenajiem mobilitātes faktoriem. RR - autoceļu ar melno segumu īpatsvars - attiektos uz citiem PR, piemēram 3. PR. Jāturpina un jāuzlabo aktivitātes lai sabiedrībā popularizētu sabiedrisko transportu – to lietotāju skaits joprojām ir zems un nesasniedz mērķus, īpaši attiecībā uz autobusu satiksmi. Pamazām iezīmējas tendence par dzelzceļu kā galveno sabiedriskā transporta veidu.

1. tabula. 1. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Sākotnējā vērtība	Mērķa vērtība 2023. g.	Faktiskā vērtība 2023. g.	Tendence, novirze, (%)
1. Dzelzceļa pasažieru īpatsvars pasažieru pārvadājumos	%	8,6 (2020)	10	9,1	- 0,9 (-9%)
2. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā	milj. pas/km (% īpat. No kopējā)	1687 (2019)	1583,8	1437,47	-146,33 (-9%)
2.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos	milj. pas/km (% īpat. No kopējā)	1084 (64 %) (2019)	975,6 (62 %)	825,09 (57%)	-150,51 (-15%)
2.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos	milj. pas/km (% īpat. No kopējā)	603 (36 %) (2019)	608,2 (38 %)	612,37 (43%)	4,17 (0,69%)

	milj.	2,01 milj. (2020)	6,6 milj.	6,6 milj.	0
	%				 - 4 % (25% - 21%) (-16% (21%/25% - 100%))
3. Apkalpoto pasažieru skaits Lidostā "Rīga"		t.sk. transfērs/ tranzīts 25 % (2020)	t.sk. transfērs/ tranzīts >25 %	t.sk. transfērs/ tranzīts 21 %	
4. Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" (vasara/ziema)	skaits	106/76 (2019)	110/74	106/87	 -4/13 (-3,6%/ 17,5%)
5. 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība gar VIA Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem	%	0 (2020)	0	0	0
6. Nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaits	skaits	0 (2020)	20	28	8 (40%)
7. Iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru, vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā	%	6,4 (2019)	8	7,3	 -0,7 (-9%)
8. Tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes		9 (2019)	25	Nav pieejama informācija	
8.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos	%	1 (2019)	2,5	14	11,5 (460%)
8.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos	%	17,78 (2019)	40	43,54	3,5% (8,9%)
8.3. vienotās biļetes braucieniem ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā ⁴	skaits	45 130 (2022)	0 ⁵	49 058	0
9. Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas piekļūstamības prasības	skaits	25 (2020)	73	27	 -46 (-63%)
10. Valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem	%	86,7 (2020)	87 ⁶	87,1	0,1 (0,1%)

Datu avots: TAP2027, CSE COE

2. politikas rezultāts (2. PR) - samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte



Sasniegti mērķi saistībā ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmi. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara mērķis ir sasniegts, lai gan tā mērķa vērtība vērtējama kā salīdzinoši zema (0,5%). Ierosinājums, kā rezultatīvo rādītāju noteikt arī citu transportlīdzekļu īpatsvaru, piemēram, dīzeļdzinēju auto, kuru ekspluatācija būtiski ietekmē SEG līmeni, kā datu avotu, piemēram, izmantojot CSDD pieejamo informāciju. Ievērojama mērķu nesasniegšana saistībā ar SEG emisiju samazinājumu un negatīva ietekme uz klimata mērķu sasniegšanu.

⁴ Tikai valsts dotētajos reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, ja tiek izveidota vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma

⁵ Dati 2023/gada mērķa vērtības norādīšanai uz TAP2027 nebija pieejami

⁶ Ja pasākumu izpildei tiek piešķirts papildus nepieciešams finansējums atbilstoši 5.pielikumam, t.sk. Piezīmēs norādīto valsts budžeta finansējumu.

2. tabula. 2. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Sākotnējā vērtība	Mērķa vērtība 2023. g.	Faktiskā vērtība 2023. g.	Tendence, Novirze (%)
1. Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu*	%	0 (2017)	20	5	 - 15 (-75%)
	Kt CO ₂ ekv.	3325 (2017)	2646	3141 (2022. g.)	 -495 (-16%)
2. Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu	%	0 (2018)	12	17	5 (-42%)
	NOx	14,63 (2018)	12,876	12,21 (2022. g.)	- 0,666 (1%)
3. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā	%	...	0,5	0,5	0
4. Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts	skaits	6 (2020)	6	6	0
5. Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz					
5.1. robežlielumu L _{vakars} gar valsts autoceļiem	km ²	29,462 (2016)	29,462 ⁷	10,465 (2022. g.)	+ 18,99 (-64%)
5.2. diennakts trokšņa rādītāju (L _{dvn} >55dB (A)) Lidostas "Rīga" ietekmētajā teritorijā	km ²	26,6 (2016)	26,6 ⁸	21,2 (2022. g.)	+ 5,4 (-20%)
5.3. robežlielumu L _{nakts} dzelzceļa līniju tuvumā	km ²	3,367 (2016)	3,367	1,45 (2022. g.)	+1,92 (-57%)

*Mērķi sasniedzami, ja tiek izpildīti visi NEKP2030 iekļautie pasākumi, t.sk. citu nozaru iniciatīvas
Datu avots: TAP2027, CSE COE

3. politikas rezultāts (3. PR) - nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma

Vairums RR, kas saistīti ar loģistikas jomu nav sasniegti, un kā galvenie iemesli minami globālā ģeopolitiskā situācija un globālās ekonomikas transformācija, kas kopā ļoti būtiski ietekmējušas transporta loģistikas nozari kopš TAP2027 izstrādes. Ar globālo ģeopolitisko situāciju tiek saprastas Covid-19 pandēmijas laika piegādes ķēžu izmaiņas, kas turpinājušās arī pēc pandēmijas beigām, ģeopolitiskais saspīlējums pasaules lielvaru starpā (ASV un Ķīna) un reģionālā mērogā (it īpaši Tuvie Austrumi, atsevišķi Centrālāzijas reģioni u.c.), Krievijas izraisītā kara Ukrainā sekas (ES noteiktās sankcijas Krievijai un Baltkrievijai, jaunu piegādes ķēžu nepieciešamība Ukrainā ražotajām precēm un izejvielām), kā rezultātā izmainījušās gan transporta loģistikas piegādes ķēdes, gan preču un izejvielu klāsts, kas Latvijā tiek ievestas, izvestas vai vestas tranzītā.

Kopš Covid-19 pandēmijas piedzīvotā e-komercijas straujā izaugsme ietekmē un turpinās ietekmēt transporta sektora nākotni, veicinot inovācijas, efektivitāti un ilgtspējīgākus risinājumus. Prognozes liecina, ka e-komercijas īpatsvars pasaules mazumtirdzniecības apgrozījumā līdz 2024. gada beigām sasniegs 20%, Eiropā 20 % pārsniedzot līdz 2028.gadam.⁹ E-komercijas izaugsme palielina pieprasījumu pēc ātriem un efektīviem piegādes pakalpojumiem, ietverot gan starptautisko pārvadājumu apjoma pieaugumu, gan vietējo un reģionālo piegāžu skaita palielināšanos. Savukārt, lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu, transporta uzņēmumi iegulda līdzekļus noliktavu un sadales centru paplašināšanā un modernizēšanā, kā arī jaunās tehnoloģijās, piemēram, automatizētās sistēmās, mākslīgajā intelektā un dronos. Vienlaikus e-komercijas izaugsme rada spiedienu uz

⁷ Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

⁸ Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

⁹ <https://www.seb.lv/info/biznesa-zinas/e-komercijas-tendences-aizvien-vairak-cilveku-izvelas-inovativus-maksajumu>

transporta nozari attīstīt ilgtspējīgākus risinājumus, piemēram, elektrotransportu, alternatīvo degvielu izmantošanu un piegādes ķēžu zaļināšanu, lai samazinātu CO₂.



Globālās ģeopolitiskās situācijas izmaiņas ievērojami izmainījušas visu transporta loģistikas nozari kopumā, mainoties gan piegādes ķēžu galamērķiem, gan precēm un izejvielām. Īpaši krass samazinājums skāris gan autotransporta loģistiku, gan dzelzceļa loģistiku, kur līdz šim pamatā apkalpota kravu plūsma Austrumu virzienā. Šim virzienam izstīkstot, nozare ir saskārusies ar būtiskiem izaicinājumiem / problēmām jaunu noieta tirgu, preču un izejvielu piesaistē, kas attiecīgi ietekmējušas TAP2027 noteikto rādītāju sasniegšanu.

Savukārt ar ekonomikas transformāciju jāsaprot aizvien lielākā ražošanas automatizācija, mākslīgā intelekta un interneta attīstība, aizvien lielāka pārorientācija uz digitalizāciju un pakalpojumu ekonomiku, tādējādi ietekmējot preču plūsmu un tās virzienus. Kā papildus transporta loģistiku ietekmējošs faktors minamas dažādās ES iniciatīvas, kas vērstas uz Zaļā kursa mērķu sasniegšanu, samazinot SEG emisijas un pārorientējoties uz bezizmešu, zaļajās vērtībās balstītu, pasaules mērogā konkurētspējīgu ekonomiku. Lai arī šī faktora ietekme Latvijā līdz šim ir bijusi mazāk jūtama transporta loģistikas nozarē, tomēr turpmākajās desmitgadēs tieši šim faktoram būs viena no galvenajām lomām attiecībā uz to, kā pārveidot transporta loģistikas infrastruktūru tā, lai tā atbilstu ES iniciatīvu prasībām, vienlaikus saskaroties ar ģeopolitisko realitāti un globālās ekonomikas transformācijas tendencēm.

Mērķu nesasniegšana būtiski ietekmē valsts tautsaimniecību kopumā (skatīt ziņojuma 4. sadaļu par TAP2027 ietekmi). RR attiecībā uz valsts galveno autoceļu kvalitāti arī nav sasniegts, kas ietekmē mobilitāti un netieši arī klimata mērķu sasniegšanu.

Rail Baltica projekta mērķu sasniegšana, kas jau apmēram 10 gadus ir svarīgākais transporta infrastruktūras projekts Baltijas valstīs, nav iekļauta nevienā no RR. Rail Baltica projekta īstenošanā ir ievērojamas laika un izmaksu novirzes un sasniegto RR nenoteikšana un nemērīšana neveicina projekta savlaicīgu īstenošanu. TAP2027 tiek sastādīts septiņu gadu periodam, un Rail Baltica projekta īstenošana sākas pirms TAP2027 un noslēgsies pēc TAP2027 termiņa, bet ir ļoti svarīgi, ka jau šobrīd tiek mērīts projekta īstenošanas progress.

3. tabula. 3. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Sākotnējā vērtība	Mērķa vērtība 2023. g.	Faktiskā vērtība 2023. g.	Tendence un novirze (%)
1. Transporta infrastruktūras indekss (<i>Globālais konkurētspējas indekss</i>)	vieta/ punkti	52/57,3 (2019)	52/58,0	Nav pieejama informācija	-
2. Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī	%	76 (2020)	80	76	 - 4 (-5%)
3. Apkalpoto kravu apjoms Lidostā "Rīga"	t	23 219 (2020)	33 000	19 160	 -13 840 (-41,94%)
4. Kravu apgrozījums Latvijas ostās	milj.t	44,9 (2020)	45	38,6	 - 6,4 (-14,22%)
5. Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos	milj.t.	24,1 (2020)	26,5	15,6	 -10,9 (-41,13%)
6. Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums (TEU)					
6.1. ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	-2 (459 979/ 470 075) (2020)	+4	-0,7 (472 220/ 469 001)	 -4,7 (-83%)
6.2. pārvadājumos ar dzelzceļu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	-2 (65 332 / 66 738) (2020)	+4	-38 (93118/ 57957)	 -42 (-1050%)
7. Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu	%	17 (2020)	18,5	9,8 (3549,3/ 346.1)	 -8,7 (-47,03%)

8. Apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	-0,6 (539,4/ 542,4) (2019)	+10	26 (1174,3/ 931.8) 2022./ 2021.	16 (160%)
9. Elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma	% / km	13,7 % (2020) / 250 km (2020)	13,7 % / 250 km	14,9 % / 273 km	0

Datu avots: TAP2027, CSE COE

4. politikas rezultāts (4. PR) - paaugstināta transporta drošība un drošums

Visi RR izņemot vienu ir sasniegti vai pārsniegti. Nav sasniegts RR, kas attiecas uz ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājumu. RR skaitu varētu samazināt un koncentrēt uz pašiem būtiskākajiem rādītājiem (pirmie četri RR).

4. tabula. 4. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un to vērtības


Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Sākotnējā vērtība	Mērķa vērtība 2023. g.	Faktiskā vērtība 2023. g.	Tendence, novirze (%)
1. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu	% skaits	0 (139) (2020)	10	2% (142)	 -12% (-120%)
2. Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto samazinājums pret bāzes gadu	% skaits	0 (491) (2020)	10	21% (383)	11% (110%)
3. Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni	punkti	95 (Eiropā 90. punkts) (2019)	≥95	≥95	0
4. Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits	skaits/milj. vkm	1,58 (2020)	1,42	0,684	+0,74 (+48,17%)
5. Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes saprašanas memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā	atbilst/ neatbilst	atbilst (2020)	atbilst	atbilst	0
6. Ir izpildīti LV IMSAS audita secinājumos ietvertie norādījumi	ir/nav izpildīti	* (2020)	*	Audits plānots 2024. gadā	Audits veikts 2024.gada aprīlī. Noris darbs pie ziņojuma, kurā tiek iekļauti audita secinājumi.
7. Jauno un atjaunoto jūras navigācijas karšu skaits	skaits	6 papīra kartes (2020)	8 papīra kartes	7 papīra kartes +1 (speciālā mācību karte) papīra kartes	0
	skaits	18 ENC (2020)	10 ENC	11 ENC	1 (10%)

Datu avots: TAP2027, CSE COE

5. politikas rezultāts (5. PR) – sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana

Sasniegti RR attiecībā uz absolventu skaitu ar transporta un loģistikas nozari saistītajās studiju programmās un jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu. Ievērojama RR mērķu nesasniedzšana saistībā ar publiskiem ieguldījumiem pētniecībā, kas negatīvi ietekmē inovāciju transporta nozarē un visas transporta nozares attīstību. Attiecībā uz augsti kvalificētu nozares speciālistu sagatavošanu izvēlēti ļoti šauru jomu raksturojošie RR, kā arī RR neattiecas uz visiem transporta veidiem.

5. tabula. 5. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji un vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Sākotnējā vērtība	Mērķa vērtība 2023. g.	Faktiskā vērtība 2023. g.	Tendence, novirze (%)
1. Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits	skaits	1443 +9 +98 (2019)	1 500	1190 ¹⁰ +30 ¹¹ +26 22 ¹²	2 342 (-/+156,13%)
2. Profesionālo kvalifikāciju ieguvušo personu, kuras strādā nozarē, īpatsvars ¹³	%	81,6 (2019)	*	81,6 (2021)	0
3. Publiskie ieguldījumi pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I)	%	7,4 (2019)	8	5,01 (2021)	 -2,99 (-37,38%)
4. Latvijas jūrnieru profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā	atbilst	atbilst (2020)	atbilst	Atbilst	0
5. Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieru resursā	%	51 (2020)	53	56	3 (5,66%)
6. Jūrnieru reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars	%	0 (2020)	20	23	3 (15%)

Datu avots: TAP2027, CSE COE

Priekšlikumi

TAP2027 izmaiņu prioritātes

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus nepieciešams attīstīt efektīvāku un labāku sabiedriskā transporta sistēmu; nodrošināt efektīvu un dažādu mikromobilitāti; ievērojami palielināt investīcijas pētniecībā; būtiski pārskatīt loģistikas jomas stratēģiju, ņemot vērā globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugumu; iekļaut RR attiecībā uz Rail Baltica projektu; sekmēt klimata mērķu sasniegšanu, t.sk. samazinot SEG emisijas un ieviešot jaunus pasākumus un uzdevumus, kas veicina SEG samazinājumu, vienlaikus nedublējot pasākumus, kas tiks ietverti pārskatītajā Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā, kā arī topošajā plānā par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanu, kā arī ņemt vērā Eiropas transporta tīkla noturības izvērtējuma nepieciešamību un rezultātus. Skatīt ziņojuma 2. pielikumu attiecībā uz konkrētiem priekšlikumiem.

2.2. Rīcības virzienu uzdevumu izpildes izvērtējuma apkopojums

Sadaļā iekļauts apkopojums par TAP2027 sasniegtajiem rezultātiem attiecībā uz rīcības virzieniem (turpmāk – RV) uzdevumiem/pasākumiem. Detalizēta informācija tabulu formā iekļauta izvērtējuma ziņojuma 2. pielikumā F2 “Rīcības virzienu pasākumi” un 6. pielikumā F6 “Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums”. Izvērtējums saistībā ar identificētiem izaicinājumiem iekļauts izvērtējuma ziņojuma 5. pielikumā F5 “Nozaru izaicinājumi”.

TAP2027 RV un uzdevumi/pasākumi ir kompleksi, un to īstenošana ietekmē dažādas iesaistītās puses, piemēram, iedzīvotājus, uzņēmumus, NVO, valsts un pašvaldību institūcijas, tāpēc uzdevumu mērķa grupas nav atsevišķi izdalītas. Transporta nozares projektu īstenošanas ieguvēji ir visa sabiedrība kopumā.

1. RV – multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība

1. RV attiecas uz sabiedriskā transporta tīkla attīstību, ietverot dzelzceļa tīkla un pakalpojumu attīstību, autoceļu attīstību, datu pieejamību un vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveidi. Visi pasākumi, izņemot divus,

¹⁰ Neieskaitot apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits; Profesionālo izglītības iestāžu, augstskolu un koledžu absolventi izglītības programmās – mašīnzinības (mehāniskie transportlīdzekļi, kuģi un gaisa kuģi) un transporta pakalpojumi, datu avots CSP

¹¹ CPL apliecības

¹² Tālvadības pilotu iegūtā kvalifikācija

¹³ Aktuālie profesionālās izglītības monitoringa dati būs pieejami par to absolventu turpmākajām gaitām, kuri izglītības iestādes pabeiguši pirms diviem gadiem. Plānots, ka 2022. gada sākumā būs pieejami dati par 2019. gada profesionālās izglītības absolventu turpmākajām gaitām

ir uzsākti un turpinās. Divu pasākumu izpilde kavējas – vienotas biļešu sistēmas izveide un braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmas ieviešana, kas negatīvi ietekmē sabiedriskā transporta izmantošanas iespēju palielināšanu un klimata mērķu sasniegšanu.

Attiecībā uz dzelzceļa tīkla tālāku attīstību – kavējas dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas projekts un vilcienu pārvietošanās ātruma paaugstināšanas projekts. Nav skaidrs Rail Baltica projekta reģionālo staciju izbūves īstenošanas termiņš un nepieciešamā finansējuma avoti. 2024. gada aprīlī EDZL lauza līgumu ar reģionālo staciju projektētāju, tādējādi vēl vairāk var aizkavēties reģionālo staciju projektēšana un izbūve. Kavējumi dzelzceļa tīkla tālākā attīstībā negatīvi ietekmē sabiedriskā transporta plašākas izmantošanas iespējas, kā arī klimata mērķu sasniegšanu.

Autoceļu attīstībai ir noteikti vairāki mērķi, atsevišķi TEN-T tīkla ceļiem, reģionālajiem autoceļiem un autoceļu kvalitātes uzlabošanai administratīvi teritoriālās reformas ietvarā, turklāt atsevišķos rīcības virzienos. Autoceļu attīstību Latvijā ievērojami ietekmē finansējuma pieejamība. Neviena no pasākumiem neattiecas uz autobusu satiksmes uzlabošanu, kaut gan ir iekļauts RR.

2. RV – starptautiskās savienojamības uzlabošana

2. RV attiecas uz starptautiskās savienojamības uzlabošanu, iekļaujot Rail Baltica projekta īstenošanu, gaisa satiksmes uzlabošanas pasākumus un TEN-T ceļu kvalitātes uzlabošanu. Starptautiskā savienojamība var tikt nodrošināta arī ar prāmju palīdzību, bet šādi pasākumi kruīza kuģu un pasažieru apkalpošanai ostās nav plānoti. Visi pasākumi ir uzsākti un turpinās, izņemot vienu, kas ir īstenots (Ķekavas apvedceļš) un vienu, kura īstenošana kavējas (drošības prasības Rīgas lidostā).

2.1. uzdevuma pasākumu kopums attiecas uz Rail Baltica projekta īstenošanu, taču no pašreizējā pasākumu formulējuma nav viennozīmīgi skaidrs, vai tiek ietvertas visas projekta aktivitātes, piemēram, pamatstrāses būvniecība. Reģionālās stacijas, kas ir būtiska Rail Baltica sastāvdaļa, ir iekļautas 1. RV. Izvērtēt iespēju piesaistīt dažādus finansējuma avotus, t. sk. privātos partnerus, EIB un citus, Rail Baltica projekta īstenošanai, ņemot vērā vienu no galvenajām projekta īstenošanas problēmām – nepietiekams finansējums. Rail Baltica turpmākā īstenošana noritēs atbilstoši MK 11.06.2024, izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu" (23-TA-3176) un pieņemtajam MK lēmumam, ka projekts realizējams kārtās, katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinot ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

2.2., 2.3., un 2.4. uzdevumu pasākumu kopums attiecas uz gaisa satiksmes infrastruktūras un pakalpojumu attīstību. Ieteicams apkopot visus uzdevumus/pasākumus vienā uzdevumu kopumā, tādējādi palielinot rīcībpolitikas uztveramību un īstenošanu.

2.5 uzdevuma pasākumu kopums attiecas uz autoceļu kvalitātes uzlabošanu. Autoceļu jomā Latvijā vērojama ilgstoša finansējuma nepietiekamība, kas ietekmē kopējo autoceļu kvalitāti. Raugoties no valsts reģionālās attīstības viedokļa, primāri būtu jārod iespēja īstenot projektus, kas nodrošina reģionālās attīstības virzienus TEN-T tīklā ar lielāko satiksmes intensitāti, nodrošinot pieejamību transporta loģistikas objektiem. Apsvērt iespēju izmantot publiskās un privātas partnerības (turpmāk – PPP) ātrgaitas autoceļu posmu būvniecībā.

Pie būtiskiem transporta nozari ietekmējošiem faktoriem, kas nosaka turpmākus izaicinājumus, minami:

- globālās ģeopolitiskās situācijas izaicinājumi, kas liek nozarei ņemt vērā militārās mobilitātes vajadzības un nodrošināt infrastruktūras drošību, kā arī kravu pārvadājumu diversifikācija, iekšzemes kravu pārvadājumu palielināšana, jaunu tirgu piesaiste, kravu pārceļšana uz dzelzceļu no autotransporta, loģistikas pakalpojumu pilnveide un attīstība, pasažieru pārvadājumu attīstība;
- ES zaļais kurss un klimatu pārmaiņu mazināšanas pasākumi;
- Eiropas Transporta tīkla regulējuma pārskatīšana un no tā izrietošās prasības transporta infrastruktūras pilnveidei un attīstībai. Detalizētāks šo faktoru uzskaitījums un iespējamie attīstības virzieni iekļauti priekšlikumu sadaļā.

3. RV – loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana

3. RV un tā uzdevumi ir būtiski transporta nozares turpmākajai attīstībai Latvijā, jo attiecas uz loģistikas konkurētspējas paaugstināšanu. Uzdevumi attiecas uz eksportspējas palielināšanu un ostu infrastruktūras attīstību. Visi uzdevumi/pasākumi ir uzsākti, un to īstenošana turpinās. Uz transporta loģistikas nozari tāpat attiecināmi arī 2. RV uzdevumi 2.2.2. un 2.2.4. – konkrēti uz gaisa satiksmes loģistikas attīstību. Attiecībā uz auto loģistikas attīstību TAP 2027 nav ietverti uzdevumi, izņemot uzdevumu 2.5.3., kas arī ir uzdevums no 2. RV. Līdzīgi ir ar dzelzceļa loģistikas pakalpojumu attīstību. Transporta infrastruktūras attīstība bija iekļauta pie 2. RV, nodrošinot starptautisko savienojamību, bet ostu infrastruktūras attīstība iekļauta pie 3. RV.

Ņemot vērā Covid-19 pandēmiju un globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugumu, ko pastiprinājis Krievijas ieilgušais agresijas karš pret Ukrainu un tā rezultātā pieņemtās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, aviācijas un jūrniecības nozarē ir radušies izaicinājumi, kas būtiski ietekmējuši nozares attīstību. Piemēram, ostās uz izvērtējuma izstrādes brīdi kravu apjoms samazinājies vismaz par 20% salīdzinot ar 2022. gadu un nav prognozējama tirgus attīstība, tāpēc tiek meklēti risinājumi, lai nodrošinātu esošo projektu īstenošanu. Aviācijas nozarē samazinājies kravu apjoms, jo noteikto sankciju rezultātā Krievijas gaisa telpa tiek aplidota un tāpēc tiek būtiski ietekmētas kravas no Āzijas. Tādējādi komersanti izvēlas citas Eiropas lidostas, kas to novietojuma dēļ kļūst ekonomiski izdevīgākas. Līdzīgi izaicinājumi attiecas arī uz dzelzceļa nozares projektiem.

Ieteicams izvērtēt atsevišķu uzdevumu atbildīgās institūcijas (skatīt izvērtējuma ziņojuma 2. pielikumu). Uzdevumi, kas saistīti ar Latvijas transporta un loģistikas pakalpojumu eksporta potenciāla attīstību ir noteikti vispārīgi, neiekļaujot konkrētas īstenojamās darbības, kas palīdzētu sasniegt noteiktos mērķus. Ņemot vērā pašreizējo ģeopolitisko situāciju un ekonomiskās attīstības tendences, būtu nepieciešams izstrādāt vienotu transporta loģistikas pakalpojumu nodrošināšanas stratēģiju vai aktualizēt jau spēkā esošajos vai izstrādē esošajos plānošanas dokumentos (piemēram, TAP2027, Dzelzceļa indikatīvajā plānā, Ostu attīstības programmā u.tml.), aptverot visus transporta veidus. Stratēģijas izstrādei būtu jāveic detalizētāks pētījums par dažādiem transporta loģistikas tirgiem, kravu apgrozījuma izmaiņām pa dažādiem kravu veidiem un transporta veidiem, ieskaitot iekšzemes, transporta loģistikas maršrutiem, t.sk. iekšzemes, infrastruktūras atbilstību, kā arī iekļaujot ES iniciatīvu klimata jomā prasības, lai izprastu un noteiktu datus balstītu transporta loģistikas un tranzīta nozares turpmāko attīstības virzienu. Ar stratēģiju šai gadījumā tiek domāts nevis jauns plānošanas dokuments, bet gan datus balstīts pētījums un pētījuma rezultātos balstītu rīcību identificēšana vismaz šādā griezumā 1) tranzīta tirgu identificēšanā un rīcības to sasniegšanā, 2) atbilstošas transporta loģistikas infrastruktūras objektu nepieciešamība un to izveides un uzturēšanas finansēšanas kārtība, 3) industriālo zonu un rūpniecisko teritoriju ostās attīstība.

4.RV – Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana

4. RV uzdevumi/pasākumi attiecas uz ļoti dažādām tēmām: rīcībpolitika, klimata pārmaiņas, alternatīvās degvielas infrastruktūra, dzelzceļa infrastruktūras attīstība un citiem uzdevumiem. Lielākā daļa uzdevumu/pasākumu ir uzsākta un tiek īstenoti, izņemot ritošā sastāva nomaiņu (kavējas) un pāris pasākumus, kas ir pabeigti. Pasākumu ir daudz (19) un tie attiecas uz ļoti šaurām jomām.

Rīcībpolitikas dokumentu izstrāde (4.1. uzdevuma pasākumu kopums) attiecas tikai uz trīs jomām: ceļu satiksmes drošība, valsts mikromobilitātes infrastruktūra un dzelzceļa infrastruktūras attīstība. Uzdevumā nav ietverti pasākumi rīcībpolitiku izstrādei citās jomās.

4.2. uzdevuma pasākumu kopums, kas saskaņā ar nosaukumu attiecas uz klimata pārmaiņu mazināšanu, ietver: velosipēdu un gājēju ceļu attīstību un viedās tehnoloģijas (neprecizējot kādās jomās). Drošas veloinfrastruktūras izveide ir solis uz emisiju samazināšanu transporta sektorā (mazāk automašīnu uz ceļiem), lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķus, nepieciešams diskutēt par radikālākiem pasākumiem, piemēram, ierobežojot transportlīdzekļu ar iekšdedzes dzinējiem pārvietošanos noteiktās teritorijās (bezemisiju zonas). Piemēram, Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.–2030. gadam¹⁴ paredz zemās emisiju zonas izveidošanu Rīgas pilsētā (9.8.pasākums). Arī aktualizētajā NEKP2030 nosaka, ka sākot ar 2030.g. zemo emisiju zonas vai maksas iebraukšanas zonas ir izveidotas Rīgā un arī citās pašvaldībās, kurās novērojami gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi (3.1.1.26.).

4.3. uzdevuma pasākumu kopums attiecas uz alternatīvo degvielu tīkla attīstību, kur būtu nepieciešams vairāk piesaistīt privātos partnerus un izmantot dažādus finansēšanas mehānismus, piemēram, PPP, EIB, EISI.

Ieteicams apsvērt, vai šajā plānošanas dokumentā ir pamats izdalīt 4.4. uzdevumu pasākumu kopumu, kas attiecas uz ļoti šauru jomu – pilnveidot transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles sistēmu.

4.5. uzdevuma pasākumu kopums attiecas uz dzelzceļa tīkla infrastruktūru un ritošo sastāvu. Ritošais sastāvs ietekmē sabiedriskā transporta attīstību un iekļaujams 1. RV, kā arī dzelzceļa infrastruktūras attīstības uzdevumi ir iekļauti 1. RV, piemēram, 1.1.3. pasākums. Pasākumu izpilde kavējas, tādējādi negatīvi ietekmējot sabiedriskā transporta pasažieru skaitu un klimata mērķu sasniegšanu. Piemēram, visus jaunus elektrovilcienu bija plānots ieviest ekspluatācijā 2023. gadā un šobrīd noris iepirkuma procedūra jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādei.

Attiecībā uz 4.5. un 4.6. uzdevumu, izvērtējams vai tie ir iekļaujami augsta līmeņa plānošanas dokumentā.

TAP2027 ietvertie virzieni un pasākumi ir saskaņā ar aktualizēto Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030. gadam¹⁵, kurā galvenie rīcībpolitikas virzieni transporta nozarē ir:

¹⁴ <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-20202030-gadam>

¹⁵ [Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam \(mk.gov.lv\)](https://www.mk.gov.lv/aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021.-2030.-gadam)

- 1) dzelzceļa transporta nozīmes stiprināšana;
- 2) sabiedriskā transporta pieejamības un kvalitātes uzlabošana;
- 3) Latvijas autoparka atjaunošana ar zemu emisiju vai bezemisiju transportlīdzekļiem un pakāpeniska Latvijas autoparka vidējā vecuma samazināšana.

Saskaņā ar aktualizēto NEKP, transporta nozarē, pirmkārt, nepieciešams attīstīt nodokļu politiku, kas stimulē autoparka nomaiņu un stiprina “piesārņotājs maksā” principa piemērošanu. Otrkārt, jāattīsta atbalsta programmas transportlīdzekļu nomaiņai konkrētām mērķa grupām, fokusējoties uz mazaizsargātajiem transporta lietotājiem vai komersantiem (arī pašvaldību komersantiem), fokusējoties uz vieglajiem un kravas transportlīdzekļiem un sabiedrisko transportu. Treškārt, nepieciešams attīstīt transporta enerģijas infrastruktūru ar alternatīvo degvielu uzpildes punktiem. Jāveicina sabiedrības paradumu maiņa, dažādojot sabiedriskā transporta pakalpojumus, attīstot mikromobilitāti un pārveidojot pilsētplānošanas risinājumus. Būtiski ir pielāgot ceļu infrastruktūru klimatisko apstākļu ekstremālajām izpausmēm, kas ir sevišķi svarīgi civilās aizsardzības pasākumu īstenošanas un satiksmes drošības kontekstā.

5. RV – pētniecības un inovāciju izmantošana, pētnieku un politikas veidotāju sadarbība un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošana

5. RV attiecas uz uzdevumiem izglītībai un pētniecībai transporta nozarē. Nepieciešams veicināt pasākumu izpildi, jo netiek sasniegts RR attiecībā uz investīcijām pētniecībā. Kaut arī pētniecības un inovāciju izmantošanai ir būtiska loma transporta nozares attīstībā, piemēram, saistībā ar alternatīvo degvielu izmantošanu, digitalizācijas risinājumiem, secināms, ka iekļautais RV ir tikai deklaratīvs, neparedzot nepieciešamās investīcijas uzdevumu īstenošanai. RV ietver “[...] pētnieku un politikas veidotāju sadarbība [...]”, bet kā līdzatbildīgās institūcijas nav noteiktas augstākās izglītības iestādes un/vai zinātniskās institūcijas, lai veicinātu transporta nozares uzņēmumu sadarbību ar zinātniekiem, piemēram, programmas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros.

Transporta nozarē ir daudz strādājošo un tā dod lielu ieguldījumu tautsaimniecības attīstībā, bet TAP2027 ir iekļauti specifiski pasākumi attiecībā uz atsevišķu transporta apakšnozaru darbinieku izglītību - gaisa pilotu apmācības, jūrnieku sagatavošanu un jūrnieku sertifikāti. Uzdevums būtu papildināms, lai risinātu transporta nozares darbinieku izglītības, prasmju un kompetenču attīstību visai transporta nozarei (piemēram, loģistikas speciālisti).

Daļai no pasākumiem netiek nodrošināts publiskais finansējums to īstenošanai, vai tie vairs nav aktuāli. 5. RV uzdevums/pasākumi lielākoties atspoguļo institūciju noteiktās pamatfunkcijas, tādēļ būtu izvērtējams, vai šādi pasākumi iekļaujami TAP2027. Piemēram, 5.1.1 pasākums nosaka vispārējos principus, kas saistās ar nozares popularizēšanu un izglītojamo skaita pieaugumu nozarē.

Priekšlikumi

TAP2027 uzdevumu izmaiņu prioritātes

Nepieciešams nodrošināt, ka RV tiek plānoti un īstenoti uzdevumi/pasākumi attiecībā uz visiem transporta veidiem, lai nodrošinātu līdzsvarotu transporta nozares attīstību. Būtu izvērtējama virkne pasākumu iekļaušana augsta līmeņa stratēģiskā dokumentā, kā arī pasākumu pārgrupēšana pa RV. Līdzīgi kā ieteikumos attiecībā uz RR, nepieciešams vairāk uzdevumu efektīvas un ekonomiskas sabiedriskā transporta sistēmas attīstībai; nodrošināt efektīvu un dažādu mikromobilitāti; ievērojami palielināt investīcijas pētniecībā; būtiski pārskatīt loģistikas jomas attīstības iespējas, ņemot vērā globālo ģeopolitisko situāciju. Pārskatīt to uzdevumu kopumu, kuri ir norādīti kā klimata mērķu sasniegšanas uzdevumi.

2.3. Finanšu plāna izpildes izvērtējums

Normatīvais regulējums TAP2027 finansējuma noteikšanai un atspoguļošanai

TAP2027 sagatavots saskaņā ar MK 2014. gada 2. decembra noteikumiem Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”¹⁶. Saskaņā ar MK noteikumu 1. pielikumu VI sadaļu (ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetiem) plānotais finansējums norādāms 3 gadu periodam un nepieciešamais papildu finansējums periodam N+1 līdz N+7. Finansējums norādāms pa RV un uzdevumiem. Saskaņā ar MK noteikumiem norādāmi četri finansējuma avoti: vidēja termiņa budžeta ietvars (iekļaujot arī ES fondu finansējumu); publiski atsavinātu personu finansējums; privātā sektora finansējums un pašvaldību budžets.

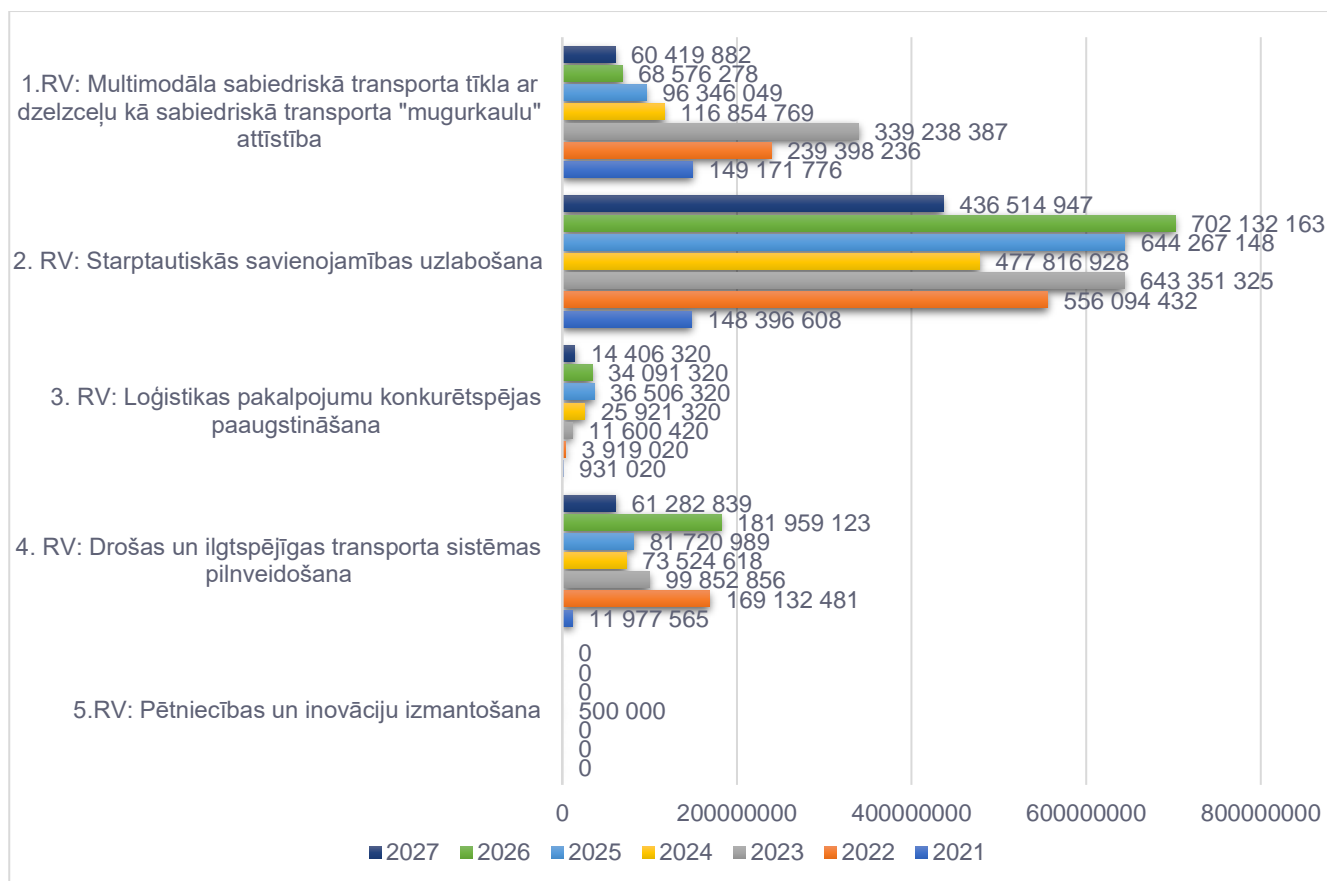
¹⁶ <https://likumi.lv/ta/id/270934-attistibas-planosanas-dokumentu-izstrades-un-ietekmes-izvertesanas-noteikumi>

TAP2027 finansējums norādīts pa RV, uzdevumiem un pasākumiem (TAP2027 uzdevumi tālāk detalizēti pasākumos), tādējādi sniedzot ļoti detalizētu informāciju. Informācija par nepieciešamajām un īstenotajām investīcijām un nepieciešamā papildu finansējuma apmēru iekļauta izvērtējuma ziņojuma 3. pielikumā formā F3.

Kopējais TAP2027 plānotais finansējums septiņu gadu periodam

2021. gadā TAP2027 kopējais plānotais finansējuma apjoms septiņu gadu periodam bija 5 485 905 139 EUR jeb apmēram 5,485 miljardi EUR (plānotais un nepieciešamais papildu finansējums). Vislielākā finansējuma daļa jeb 66 % attiecas uz 2. RV "Starptautiskās savienojamības uzlabošana". Otra lielākā finansējuma daļa jeb 20 % attiecas uz 1. RV "Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība".

2. attēls. Plānotais un nepieciešamais papildu finansējuma apjoms no 2021. līdz 2027. gadam



Datu avots: TAP2027

TAP2027 kā finansējuma avoti norādīti vidēja termiņa budžeta ietvars (5,054 mljrd. EUR jeb 92,1% no kopējā finansējuma), kas tālāk sadalās 3,764 mljrd. EUR jeb 68,6 % no visa plānotā finansējuma attiecas uz ES politiku instrumentiem un ārvalstu finanšu palīdzību), un 1,269 mljrd. jeb 23,1 % attiecas uz valsts pamatfunkciju īstenošanas finansējumu.

Citas finansējuma kategorijas ietver privāto finansējumu (313 milj. EUR jeb 5,7%), publiski atvasināto personu budžets (116 milj. EUR jeb 2,1%), pašvaldību budžets (1,479 milj. EUR jeb 0,01 %). Atsevišķi netiek norādīts, bet iekļauts pie ES politiku instrumentiem, ES tieši administrēto projektu finansējums (piemēram, EISI) un dažādas finanšu instrumentu iespējas, piemēram, EIB finansējums, PPP un citi.

TAP2027 plānotais un investētais finansējums laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam

Tabulā zemāk iekļauta analīze par TAP2027 plānoto un investēto finansējumu sadalījumā pa RV laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam. 2021. un 2022. gadā investētais finansējums bija mazāks par plānoto, bet 2023. gadā investētā finansējuma apjoms bija krietni lielāks par plānoto, kas saistīts ar ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda projektu pabeigšanu. Laika posmā no 2021. gada līdz 2023. gadam vērojama nelīdzsvarota investīciju sadale pa gadiem, kā arī diviem RV (3. un 5. RV) investīciju apjoms ir ļoti neliels.

Kopā laika posmā no 2021. gada līdz 2023. gadam bija plānots investēt apmēram 950 milj. EUR, bet faktiski investēti 1,182 miljardi EUR. Faktisko investīciju apjoms par 24,4% pārsniedza plānoto investīciju apjomu, bet kā redzams no RR analīzes, tas nav nodrošinājis visu RR mērķu sasniegšanu.

6. tabula. TAP2027 plānotais un investētais finansējums katrā no rīcības virzieniem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam

Rīcības virziens	2021		2022		2023	
	Plānotais, EUR	Investētais, EUR	Plānotais, EUR	Investētais, EUR	Plānotais, EUR	Investētais, EUR
1.RV: Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība	149 171 776	119 883 418	93 142 464	154 445 920	102 404 951	105 946 209
2. RV: Starptautiskās savienojamības uzlabošana	148 396 608	84 907 819	204 614 890	142 226 799	60 080 465	225 999 206
3. RV: Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana (saskaņā ar ostu pārvalžu sniegto informāciju)	931 020	10 579 849	825 020	11 954 864	407 220	21 220 422
4. RV: Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana	11 977 565	28 131 762	130 908 070	26 720 981	47 835 685	244 576 999
5.RV: Pētniecības un inovāciju izmantošana	-	1 407 310	-	1 472 784	-	2 741 790
KOPĀ	310 476 969	244 910 158	429 490 444	336 821 348	210 728 321	600 484 625

Datu avots: TAP2027

Tabulā zemāk iekļauts plānotais un investētais finansējums sadalījumā pa finansējuma avotiem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam. Iesniegtajās atskaitēs atbildīgās institūcijas norādīja valsts budžeta finansējumu 477 milj. EUR apmērā, ar to saprotot vidēja termiņa budžeta ietvara finansējumu valsts pamatfunkciju īstenošanai.

TAP2027 nav apzināts plānotais un izlietotais pašvaldību finansējums. Neliels pašvaldību finansējums 0,015 milj. EUR apmērā plānots 3.RV pasākumos par ostu infrastruktūras attīstību, bet faktiskās investīcijas bija ievērojami lielākas jeb 16,16 milj. EUR. Privātā sektora investīcijas bija plānotas 46,7 milj. EUR apmērā, bet faktiskās investīcijas 82,5 milj. EUR apmērā jeb pārsniedz plānotās investīcijas par 76,6%. Publiski atvasināto personu investīcijas bija plānotas 7,7 milj. EUR apmērā un faktiskās investīcijas bija 9,8 milj. EUR jeb par 27% lielākas. Saskaņā ar iesniegto informāciju, vidēja termiņa budžeta ietvarā norādītais ES finansējums bija apmēram 596 milj. EUR jeb 50,4% no visām investīcijām.

7. tabula. TAP2027 plānotais un investētais finansējums sadalījumā pa finansējuma avotiem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam

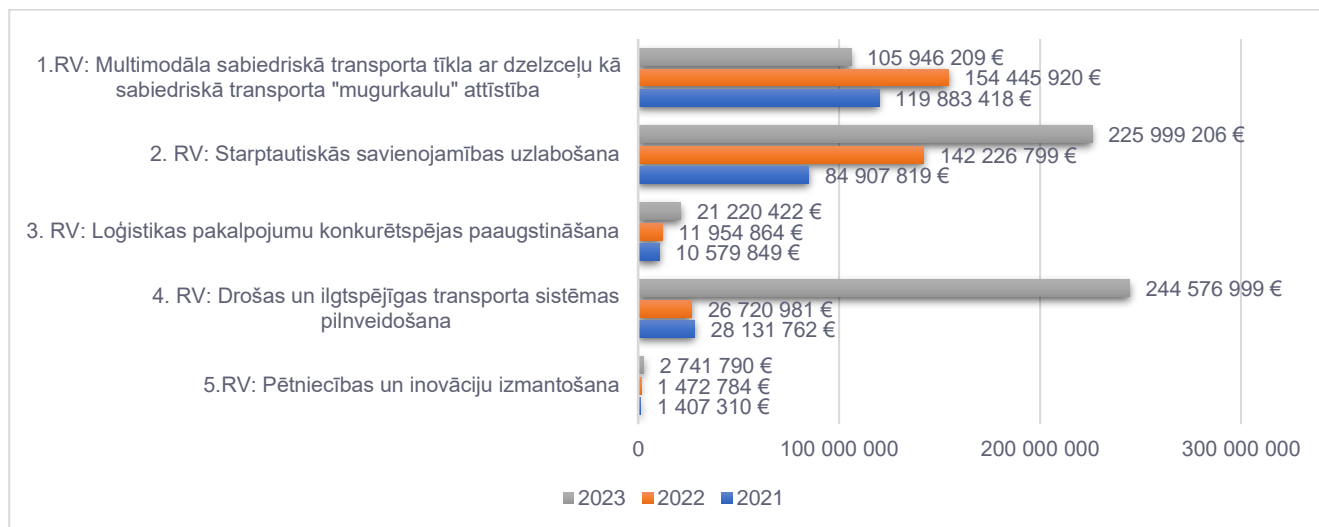
Finansējuma avoti	2021		2022		2023	
	Plānotais, EUR	Investētais, EUR	Plānotais, EUR	Investētais, EUR	Plānotais, EUR	Investētais, EUR
Valsts budžets	-	147 216 485	-	195 837 681	-	133 934 525
Pašvaldību budžets	15 600	3 799 190	-	4 819 516	-	7 548 797
Privātais sektors	14 607 460	7 613 329	17 036 318	8 315 531	15 142 289	66 610 905
Publiski atvasināto personu (izņemot pašvaldības) budžets	2 709 770	2 757 014	2 807 584	2 622 767	2 228 538	4 570 980
Vidēja termiņa budžeta ietvara likums*	293 144 139	83 524 141	409 646 542	125 225 852	193 357 494	387 819 419
t. sk. ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošana	76 243 100	83 524 141	164 343 037	125 225 852	55 954 006	387 819 419
KOPĀ	310 476 969	244 910 158	429 490 444	336 821 348	210 728 321	600 484 625

* t.sk. valsts pamatfunkciju īstenošana un ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošana – saskaņā ar TAP2027

Datu avots: TAP2027

Attēlā zemāk iekļautas kopējās faktiskās investīcijas katrā no RV laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam. Secināms, ka finansējums ir nevienlīdzīgi investēts starp gadiem un rīcības virzieniem. 5. RV (pētniecības un inovāciju izmantošana) ir svarīgs RV efektīvākai politikas īstenošanai, bet faktiskās investīcijas ir ļoti mazas.

3. attēls. Kopējais investētais finansējums katrā no rīcības virzieniem laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam



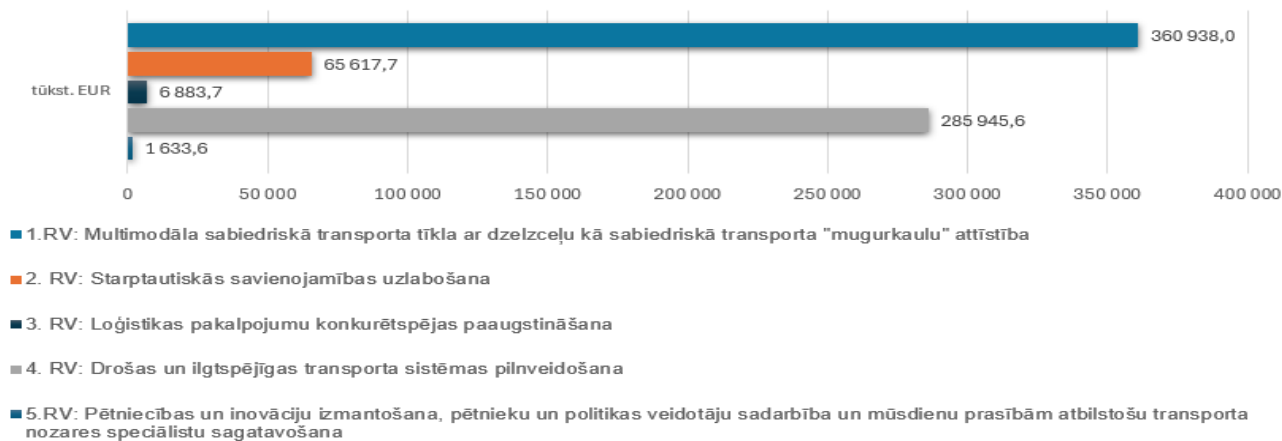
Datu avots: TAP2027 starpposma izvērtējums

TAP2027 plānotais finansējums 2024. gadam

Uz izvērtējuma veikšanas brīdi, 2024. gadā kopējais plānotais finansējuma apmērs ir 721 milj. EUR visu 5 RV pasākumu ieviešanas turpināšanai.

Attēlā zemāk iekļauts kopējais plānotais finansējums katrā no RV 2024. gadam. Daļai pasākumu finansējums 2024. gadā nav plānots, piemēram, 2.5.3. un citiem pasākumiem.

4. attēls. Kopējais plānotais finansējums katrā no rīcības virzieniem 2024. gadā



Datu avots: TAP2027 starpposma izvērtējums

Ņemot vērā, ka 2. RV ietver daudzas projekta Rail Baltica projekta aktivitātes, plānotais finansējums 2. RV 65 milj. EUR apmērā neraksturo kopējo plānoto investīciju apjomu. Līdzīgs risks pastāv arī attiecībā uz citiem RV.

Tai pašā laikā norādāms, ka Rail Baltica turpmākā īstenošana norītēs atbilstoši MK 11.06.2024, izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu" (23-TA-3176) un pieņemtajam MK lēmumam, ka projekts realizējams kārtās, katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinot ar atsevišķu MK lēmumu. SM skaidro, ka par plānoto un nepieciešamo finansējumu Rail Baltica aktivitātēm laika posmā līdz 2027.gadam, informācija var tikt atspoguļota tikai tad, kad ir pieņemti lēmumi valdības līmenī par projekta īstenošanu kārtās ar skaidru tvērumu, finansējuma apmēru un avotiem.

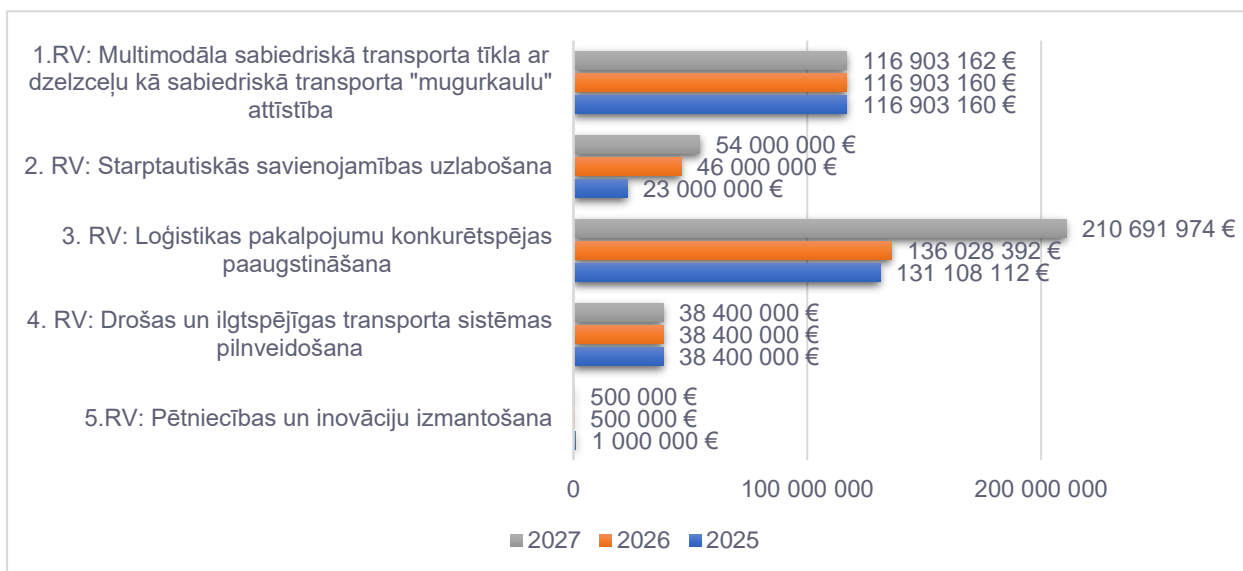
Nepieciešamais finansējums laika periodam 2025.–2027. gadam

Attēlā zemāk iekļauts nepieciešamais finansējums sadalījumā pa RV laika periodam 2025.–2027. gads (dati iekļauti saskaņā ar atbildīgo iestāžu iesniegto informāciju, ietverot gan plānoto, gan papildus nepieciešamo

finansējumu). Kopā pa trīs gadiem nepieciešams finansējums ir 1,1 mljrd. EUR. 2027. gadā nepieciešams vislielākais finansējums – 420,5 milj. EUR, kas no kopējā īpatsvara veido 39%, savukārt vislielākais nepieciešamais finansējuma pa trīs gadiem nepieciešams 3. RV: loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšanai – 477,8 milj. EUR, kas no kopējā īpatsvara sastāda 45%. Aprēķini balstīti uz ostu pārvalžu sniegto informāciju par plānotajiem un nepieciešamajiem ieguldījumiem infrastruktūras attīstībā un izveidē. Jāņem vērā, ka vairāki no projektiem ir tikai ideju līmenī un to īstenošanai nepieciešamais finansējums ir indikatīvs. Tāpat to uzsākšana vai pabeigšana var arī nenotikt vai pārsniegt TAP2027 termiņu, līdz ar to nepieciešamā papildus finansējuma aplēses iekļaujas jau nākošajā plānošanas periodā no 2028.gada.

Dati neiekļauj finansējumu Rail Baltica projektam, jo nav valdības lēmuma par Rail Baltica pirmās kārtas tvērumu, līdz ar to informācija par nepieciešamo finansējumu, kā arī pasākumiem var būtiski mainīties.

5. attēls. Papildus nepieciešamais finansējums sadalījumā pa rīcības virzieniem laika periodam 2025.–2027. gadam



Datu avots: TAP2027

Kopējais TAP2027 īstenošanai nepieciešamais finansējums

Saskaņā ar TAP2027, 2021. gadā nepieciešamais finansējums RV uzdevumu īstenošanai tika plānots 5,485 mljrd. EUR apmērā. Ņemot vērā jau veiktās investīcijas, kā arī atbildīgo institūciju iesniegto finanšu informāciju par nākotnē nepieciešamo finansējumu, aprēķināts uz izvērtējuma brīdi plānotais finansējums TAP2027 īstenošanai, kas ir 4,505 miljardi EUR. Ņemot vērā kopējā finansējuma samazinājumu – TAP2027 sākotnēji plānotais un TAP2027 izvērtējuma laikā precizētais, pastāv risks, ka šobrīd paredzamais finansējums uzdevumu īstenošanai varētu neatbilst reālajai situācijai, jo samazinājums ir par 980 milj. EUR. Tabulā zemāk iekļauts finansējuma sadalījums pa gadiem.

8. tabula Kopējais TAP2027 īstenošanai nepieciešamais finansējums¹⁷

RV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ, EUR
1.RV	119 883 418	154 445 920	105 946 209	186 254 862	322 307 473	295 085 684	240 585 547	1 424 509 114
2. RV	84 907 819	142 226 799	225 999 206	65 617 724	141 565 307	153 451 529	145 123 929	958 892 313
3. RV	10 579 849	11 954 864	21 220 422	6 883 665	161 662 921	169 634 586	233 626 931	615 563 238
4. RV	28 131 762	26 720 981	244 576 999	285 945 607	330 580 166	342 032 735	234 653 484	1 492 641 733
5. RV	1 407 310	1 472 784	2 741 790	1 634 616	2 582 897	1 948 797	1 948 797	13 736 989
KOPĀ, EUR	244 910 158	336 821 348	600 484 625	546 336 474	958 698 763	962 153 330	855 938 689	4 505 343 387

Datu avots: TAP2027 starpposma izvērtējums un SM sniegtā informācija

Priekšlikumi

¹⁷ Uz izvērtējuma veikšanas brīdi, 2024. gada maijs. 2021.-2023. gads – faktiskie ieguldījumi, 2024. – 2027.gads plānotais nepieciešamais finansējums (informācija nav pieejama pa finanšu resursu veidiem).

Īstenoto investīciju efektivitāte

TAP2027 uzdevumu īstenošanā pievērst uzmanību investīciju efektivitātei. Laika periodā no 2021. gada līdz 2023. gadam ir investēts par 24.4% vairāk, nekā bija plānots, bet daudzi RR saistībā ar sabiedriskā transporta tīkla attīstību, loģistikas jomas attīstību un citiem RV nav sasniegti.

Finansējuma plānošana

TAP2027 kopā ir 65 pasākumi un katram pasākumam veikta detalizēta investīciju plānošana pa gadiem un finansējuma avotiem, tādējādi padarot finansējuma formu grūti saprotamu un apgrūtinot īstenoto investīciju kontroli. Iepriekšējās ziņojuma sadaļās izteikti priekšlikumi TAP2027 pasākumu konsolidācijai un skaita samazināšanai.

Saskaņā ar iesniegtajām atskaitēm par plānoto un papildu nepieciešamo finansējumu, pastāv risks, ka iesaistītajām institūcijām nav skaidrs, kāda finanšu informācija ir jānorāda un iesniegtā finanšu informācija neatbilst nepieciešamā finansējuma apjomam.

Pārskatot RR, dažādu projektu tvērumu un sasniedzamās vērtības, ir jāpārskata arī finansējuma apjoms, jāveic pārdales vai arī jānovērtē papildu finansējumu piesaistes iespējas.

Jānodrošina sinerģija ar citiem plānošanas dokumentiem, kas stājušies spēkā pēc TAP2027 pieņemšanas vai stāsies spēkā vēl līdz TAP2027 gala termiņam. Kā piemēru var minēt Indikatīvo plāno dzelzceļa nozarē, kas iezīmē projektus un to finansēšanas avotus.

MK noteikumos iekļautā finanšu forma

MK noteikumos iekļautā forma pamatnostādņu finanšu plānošanai ir ļoti sarežģīta, tādēļ SM pārrunāt ar Valsts kancelejas pārstāvjiem tās iespējamo vienkāršošanu.

TAP2027 īstenošanai nepieciešamā finansējuma apjoms

Daļai no pasākumiem nav iekļauts viss nepieciešamā finansējuma apjoms, lai tos īstenotu, piemēram, Rail Baltica projekta attīstība, dzelzceļa līniju elektrifikācija, reģionālo lidostu attīstība u.c., tādējādi faktiskais nepieciešamā finansējuma apjoms ir ievērojami lielāks, un TAP2027 finanšu forma neatspoguļo faktisko situāciju TAP2027 RR sasniegšanā.

Citu finansējuma avotu piesaiste

RV uzdevumi pamatā (92,1%) tiek finansēti saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvara likumu un 68,8% no ES fondu finansējuma. TAP2027 RV un uzdevumu finansēšana ir izteikti atkarīga no ES finansējuma pieejamības. Saskaņā ar SM sniegto skaidrojumu EK tieši administrētie finanšu instrumenti, piemēram, EISI, ANM, programma "Apvārsnis 2020" un citi finansējuma avoti ir iekļauti pie ES politikas instrumentiem. Finanšu plānā norādīt atsevišķi EISI, ANM un citus ES fondu finansējuma avotus, kas tiek plānoti nacionālā līmenī.

Aktīvāk piedalīties programmas "Apvārsnis Eiropa" projektos, tādējādi veicinot inovatīvu transporta nozares attīstību. Transporta nozares uzņēmumiem sadarboties ar zinātniskām institūcijām projektu pieteikumu sagatavošanā un projektu īstenošanā, kā arī sadarboties ar citu valstu pētniekiem, jo lielākajai daļai programmas "Apvārsnis Eiropa" projektiem nepieciešams izveidot konsorciju.

Palielināt dalību EISI finansētos projektos saistībā ar transporta un digitālās infrastruktūras attīstību, gan piedaloties kā atsevišķām organizācijām, gan kopā ar sadarbības partneriem. SM veicināt dalību CINEA organizētajos projektu atlases pieteikumos.

Papildus finansējuma piesaistei izmantot Inovāciju fonda un Modernizācijas fonda piedāvātās iespējas.

Ieteikumi attiecas ne tikai uz SM, bet uz visiem TAP2027 pasākumu īstenošanā iesaistītajiem.

Privātās investīcijas

Privātā sektora finansējuma apjoms ir neliels (5,7%) un netiek izmantotas visas iespējas, tai skaitā, Eiropas Investīciju bankas finansējums, PPP iespējas u.c.. Izvērtēt, kuru TAP2027 uzdevumu īstenošanai var tikt izmantotas privātās investīcijas, piemēram, piesaistot privātos partnerus.

Investīciju plānošana

Finansējuma sadalījums pa gadiem nav vienmērīgs: ar vismazāko finansējuma apjomu 2021. gadā un ievērojamas starpības starp plānotā un investētā finansējuma apjomu 2022. gadā.

Finansējuma sadalījums starp RV ir ļoti nevienmērīgs. Piemēram, 5. RV (pētniecības un inovāciju izmantošana) kopējais plānotā finansējuma apjoms ir 0,5 milj. EUR. Ja uzdevumi/pasākumi ar mazu

finansējuma apjomu nav saistīti ar svarīgu plānošanas dokumentu izstrādi, bet ar konkrētu projektu īstenošanu, izvērtēt, vai šādi uzdevumi būtu atsevišķi izdalāmi TAP2027.

2.4. Iesaistīto pušu vērtējums par politikas īstenošanas rezultātiem

Aptaujas respondentu kopa

Lai apzinātu iesaistīto pušu viedokli par politikas īstenošanas rezultātiem, izvērtējuma ietvaros aptaujātas pašvaldības, plānošanas reģioni, valsts pārvaldes iestādes un nozaru asociācijas. Aptaujas anketu rezultāti ņemti vērā izvērtējuma ziņojuma izstrādē, un anketu datu apkopojums iesniegts izvērtējuma ietvarā kā datu kopa. Kopumā aizpildītas 43 anketas jeb 40% no visiem (106) respondentiem. Anketēšanas respondentu kopu veido pašvaldības (65% respondentu), NVO (20% respondentu), plānošanas reģioni un citas iestādes (kopā 15% respondentu).

Respondentu kopējais vērtējums

Kopumā respondenti TAP2027 ietvarā īstenoto politiku vērtē ar nelielu ietekmi (53%) vai ietekme nav bijusi vispār vai tā vērtējama kā negatīva (41% respondentu) un tikai 6% respondenti ietekmi vērtē kā būtiski pozitīvu, saskatot būtiskus uzlabojumus transporta nozarē. Zemāk iekļauti piemēri pamatojumam par TAP2027 nelielo ietekmi uz transporta nozares attīstību.

Valsts autoceļu kvalitāte un pieejamais finansējums

TAP2027 pasākumi valsts autoceļu uzturēšanai un sakārtošanai īstenoti vidēja termiņa budžeta piešķirtā finansējuma ietvarā, kā arī par papildus piešķirto finansējumu no programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, kas nodrošinājis ieguldījumus atbilstošā rīcības virziena rezultatīvā rādītāja vērtības sasniegšanai. Reģionālo un vietējo autoceļu attīstība īstenota saskaņā ar informatīvajā ziņojumā “Par Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.–2023. gadam izpildi, valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģiju līdz 2027. gadam, kā arī valsts autoceļu tīkla izvērtējumu”¹⁸ noteikto. Neskatoties uz to, valsts autoceļu uzturēšanai un sakārtošanai piešķirti finanšu līdzekļi nepietiekamā apmērā. Valsts autoceļu tehniskais stāvoklis nenodrošina skolu tīkla ekosistēmas uzturēšanu.

Sabiedriskais transports

Sabiedriskos pārvadājumus izmantojošo iedzīvotāju skaits pieaug, tomēr ceļu infrastruktūra un dzelzceļa staciju pieejamība un labiekārtojums, kā arī pasažieru pārvadājumu pieejamība un atbilstība ES vidējai kvalitātei nav pietiekama. Tiek samazināta sabiedriskā transporta pieejamība reģionālas nozīmes maršruta tīkla maršrutos pārvadājumos ar autobusiem. Nav ieviesta elektroniska identifikācija valsts noteiktajām braukšanas maksas atvieglojuma kategorijām. Nav pilnībā ieviesta vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma.

Zaļais kurss

Netiek risināts jautājums par Eiropas zaļā kursa ieviešanu, jo attiecībā uz komerctransporta zaļināšanu nav paredzēti finanšu līdzekļi. Valstspilsētām apgrūtināti izpildīt kritērijus saistībā ar zaļo kursu.

Analizējot respondentu atbildes, jāņem vērā, ka atbalsti var būt dažādi, piemēram, granti, nodokļu politika, kā arī ir dažādi atbalsta finansējuma avoti, piemēram, Modernizācijas fonds, Emisijas kvotu instruments.

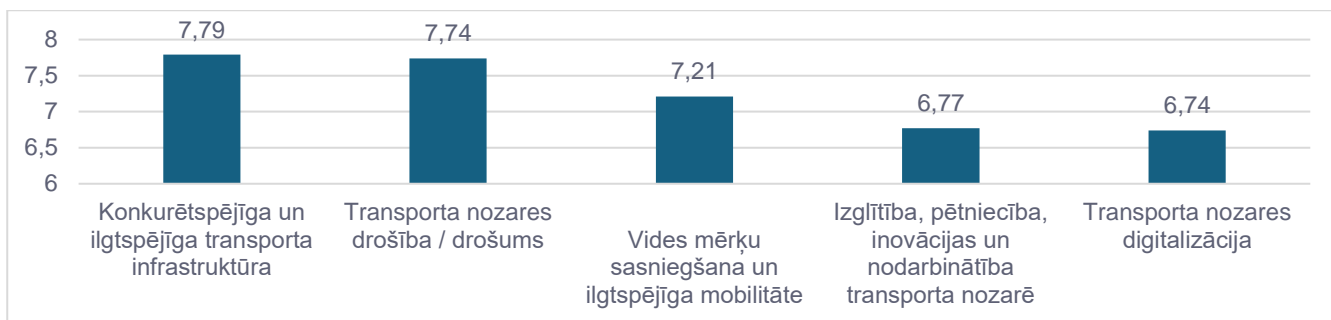
Transporta nozares izaicinājumi

Aptaujas anketā lūgts novērtēt transporta nozares izaicinājumus šobrīd¹⁹. Balstoties uz sniegto vērtējumu, secināms, ka respondenti neizdala kādu vienu izaicinājumu. Sniedzot vidējo vērtējumu 7,25 punkti (10 punktu sistēmā), kā izaicinājumi norādīti - ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana, konkurētspējīgas un ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstība, digitalizācija, drošība, kā arī pasākumi izglītības, pētniecības, inovācijas un nodarbinātības veicināšanai transporta nozarē.

6. attēls. Transporta nozares izaicinājumi (respondentu vērtējums)

¹⁸ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/fe6402ac-be01-49e8-adfc-f7071222da4b

¹⁹ Vērtējums 10 ballu skalā (10 – būtisks jautājums, 1 – nebūtisks jautājums)



Datu avots: Respondentu sniegtās atbildes anketēšanas ietvaros

Zemāk iekļauti piemēri, kas pamato iesaistīto pušu vērtējumu.

Ilgtspējīga mobilitāte

Nepiemēroti peroni Vivi vilcieniem, tiltu un ceļu remontu nenodrošina labu to stāvokli. Nav īstenota transporta sistēmu un infrastruktūru salāgošana ar ilgtspējīgas mobilitātes pakalpojumiem, kas samazinātu sastrēgumus un piesārņojumu. Sastrēgumu īpatsvars arvien turpina pieaugt, radot gaisa piesārņojumu un radot paaugstinātu trokšņu līmeni. Gan sabiedriskā transporta reisi, gan speciālie skolēnu pārvadājumi nav konkurētspējīgi valsts un ES mērogā, jo tie notiek pa valsts vietējiem autoceļiem ar uzturēšanas klasi C.

Digitalizācija

Nav ieviesti braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu modālie punkti; nav vienota sabiedriskā transporta biļete visā Latvijā; būtu nepieciešams ieviest transporta modelēšanas un maršrutu plānošanas sistēmu, lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti un radītu iespējas salāgot dažādu sabiedriskā transporta veidu kustības grafikus. Būtiskākais trūkums - interneta neesamība atsevišķos maršrutu posmos, kā rezultātā autobusos nav iespējams norēķināties ar maksājumu karti.

Transporta nozares drošība / drošums

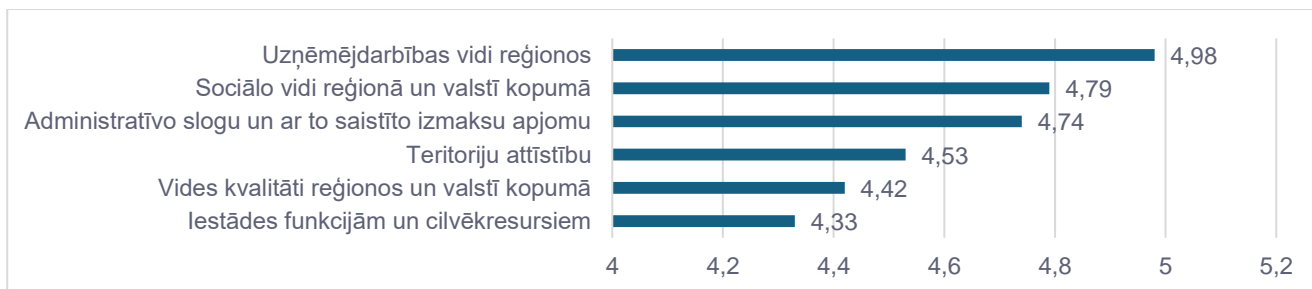
Ir zināmi uzlabojumi drošības jomā (piemēram, drošības jostu lietošana autobusos), bet respondenti uzskata, ka ir pasliktinājusies situācija transportā drošuma jomā kopumā - drošums ir balstīts infrastruktūrā, kas šobrīd ir kritiska.

Izglītība, pētniecība, inovācijas

Transporta zinātne vairāk nodarbojas ar blakus aspektu pētīšanu, piemēram, pētot ietekmi uz sociālajiem un ekonomiskajiem aspektiem, bet vairāk vajadzētu pievērsties tieši tehnoloģisko risinājumu pētniecībai. Neatrūkst loģistikas speciālistu, parādās jaunas tehnoloģijas, bet līdz galam nav atrisināts jautājums par tiešā darba veicējiem - autobusa vadītājiem ar D kategoriju; profesijas ieguve; zems profesijas prestižs; konkurētspējīgs atalgojums. Apgrūtināta datu pieejamība par transporta plūsmām. Divas trešdaļas pasažieru pārvadājumu nozarē autobusu vadītāju ir pirmspensijas vai pensijas vecumā (no 55 gadiem). Līdz ar to būtisks jautājums nākotnē ir par transportlīdzekļu vadītāju ar C, CE, D, kategoriju piesaisti pārvadātāju uzņēmumos.

Vērtējot TAP2027 īstenoto pasākumu ietekmi uz dažādām jomām²⁰, secināms, ka vispozitīvākā ietekme bijusi uz uzņēmējdarbības vidi reģionos, sasniedzot 4,98 punktus (no 10 punktiem), savukārt visnebūtiskākā ietekme bijusi uz iestāžu funkcijām un cilvēkresursiem.

7. attēls. TAP2027 īstenoto pasākumu ietekme



Datu avots: Respondentu sniegtās atbildes anketēšanas ietvaros

TAP2027 kopējā ietekme

²⁰ Vērtējums 10 ballu skalā (10 – būtiski pozitīvu ietekmi, 1 – būtiski negatīvu ietekmi)

Anketēšanas rezultāti liecina, ka nozīmīgu ietekmi respondenti redz aktivitātēs, kas plāno un īsteno infrastruktūras paplašināšanu, aviācijas savienošanu ar dzelzceļu, piesaista kvalificētus autobusu un smago automašīnu vadītājus. Transporta un ceļu infrastruktūras attīstība rada ietekmi uz uzņēmējdarbības attīstību visā valsts teritorijā.

TAP2027 ietekme uz tiesību normu sistēmu

Aptaujas anketā lūgts novērtēt, vai TAP2027 īstenotie pasākumi radīja ietekmi uz tiesību normu sistēmu un Latvijas starptautiskajām saistībām. Respondenti novērtēja šo ietekmi kā vidēji būtisku: ar 4,6 punktiem (no 10 punktiem), norādot uz nepārdomāti veiktiem iepirkumiem par regulāriem un neregulāriem pasažieru pārvadājumiem, pasažieru tiesību jautājumiem un sabiedriskā transporta pieejamību, īpaši attiecībā uz personām ar pārvietošanās ierobežojumiem.

Vērtējot ietekmi uz cilvēktiesībām, jo īpaši fizisku personu tiesībām uz privātās dzīves neaizskaramību attiecībā uz personas datu apstrādi, aptaujas anketā atzīmēti šādi izaicinājumi - braukšanas maksas atvieglojumu sistēmas ieviešana sabiedriskā transportā, kura minimizētu personas dokumentu izmantošanu atvieglojumu saņemšanai un nekustamo īpašumu jautājumi transportbūvju objektu būvniecības veikšanai, novērtējot kopējo ietekmi, kā ļoti zemu – ar 3,3 punktiem (no 10 punktiem).

TAP2027 ietekme uz transporta loģistikas pakalpojumiem

Transporta loģistikas pakalpojumu attīstībā ietekme vērtēta kā vidēji būtiska (5 no 10 punktiem), norādot, ka uz sektoru kopumā ietekme bijusi politiskajiem procesiem pasaulē. Loģistikas sektors tieši saistāms ar ceļu infrastruktūru un tās kvalitāti, īpaši TEN-T koridoru. Tiek atzinīgi novērtēta industriālo teritoriju/parku paplašināšanās un Ķekavas apvedceļa izbūve.

TAP2027 ietekme uz iedzīvotāju mobilitāti

Aptaujas anketā uzdots jautājums, kādu ietekmi radīja TAP2027 īstenotie pasākumi uz iedzīvotāju mobilitātes iespējām, t.sk. sabiedriskā transporta pieejamību. Aptaujas dalībnieku vērtējums 4,5 punkti (no 10 punktiem) un atbildes liecina, ka sabiedriskā transporta pieejamība nav uzlabojusies, nav iespējams palielināt sabiedriskā transporta kustības ātrumu, samazinot ceļā pavadīto laiku, jo liela daļa no valsts reģionālajiem autoceļiem gan ar melno segumu, gan ar grants segumu ir sliktā stāvoklī, tāpat arī valsts vietējie autoceļi un pašvaldību autoceļi ir sliktā stāvoklī un netiek pienācīgi uzturēti.

Pašvaldības saredz izaicinājumus sabiedriskā transporta nodrošinājumā atbilstoši skolu reformai un medicīnas iestāžu izvietojumam, tomēr vienlaikus norādīts, ka atsevišķos maršrutos ir vērojamas pozitīvas izmaiņas, piemēram, regulāra vilciena satiksme Liepāja - Rīgas maršrutā, gājēju un veloceļu izbūve.

Vērtējot īstenoto pasākumu uz savienotajiem mobilitātes risinājumiem (starp dažādiem transporta veidiem) ietekmi, sniegts vērtējums 4,2 punkti (no 10 punktiem), norādot, ka reģionos uzlabojumus neizjūt, netiek uzlabota starptautisko pasažieru prāmju, kas pietur Latvijas ostās, un sabiedriskā autotransporta salāgošana, nav skaidras informācijas par izveidotajiem mobilitātes punktiem, izmaiņas sabiedriskā transporta kursēšanas grafikos, iepriekš nebrīdinot, tomēr kā pozitīvus piemērus minot uzsākto lidostas - dzelzceļa savienošanu un *Park&Ride* stāvlaukumu izbūvi, sabiedriskā maršruta autobusa kursēšanas laiku salāgošanu ar pasažieru vilciena kursēšanas laikiem.

TAP2027 ietekme uz trokšņa samazināšanu

Ar transporta radītā trokšņa samazināšanu saistīto aktivitāšu ietekme vērtēta kā zema (4,2 no 10 punktiem), norādot, ka nav arī jūtama TAP2027 īstenoto pasākumu ietekme uz transporta radītā trokšņa samazinājumu, tomēr elektroauto, elektroautobusu ieviešanu pilsētu transportā, kravas transporta novirzīšanu pa apvedceļiem ap pilsētām var veicināt ietekmes pieaugumu. Papildus kā pozitīvi piemēri trokšņu mazināšanai tiek minēta kvalitatīvāku ceļu segumu nodrošināšana un trokšņu slāpētāju izmantošana.

TAP2027 ietekme uz ceļu satiksmes drošību

TAP2027 īstenotie pasākumi uz ceļu satiksmes drošību vērtējami kā vidēji būtiski (4,8 no 10 punktiem), kā pozitīvus piemērus minot uzstādītās ceļu barjeras, kas uzlabo satiksmes drošību, LVC īstenotos satiksmes uzlabošanas pasākumi vairākos ceļu posmos un satiksmes mezglos. Tomēr ceļu stāvokļa uzlabošana un satiksmes drošības uzraudzības uzlabošanas pasākumi ir nepietiekami, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Vienlaikus, vērtējot transporta plūsmas samazināšanos, TAP2027 pasākumu ietekme vērtējama kā zema (4 punkti no 10), norādot, ka pieaug gan reģistrēto transporta vienību skaits (ne tikai autotransports), gan transporta intensitāte, tādēļ nav pamata uzskatīt, ka TAP2027 īstenotie pasākumi būtu veicinājuši transporta plūsmu samazināšanos.

TAP2027 ietekme uz iestāžu / organizāciju budžetiem

Anketā uzdoti jautājumi arī saistībā ar TAP2027 īstenoto pasākumu ietekmi uz iestādes/organizācijas budžetu. Pašvaldību sniegtais vērtējums liecina, ka ietekme ir vidēja, novērtējot to ar 5,3 punktiem no 10, savukārt NVO – novērtējot ietekmi kā zemu, vidēji vērtējot ar 4,1 punktu. Vislielāko ietekmi jeb 6,8 punktus no 10 norādīja citas iestādes (valsts iestādes). Ietekme tik vērtēta zema vai augsta, jo vērtējot negatīva vai pozitīva tiktu vērtēts vai TAP2027 īstenošanas rezultātā ir nodarīts kaitējums jeb radusies negatīva ietekme.

Respondenti norāda, ka finansējuma piesaiste svarīgu satiksmes projektu īstenošanai ir apgrūtināta. Nav pieejams ES fondu un valsts budžeta finansējums, bet pašvaldības budžetam šādas investīcijas ir papildu slogs (gadā tiek plānoti 10 līdz 12% budžeta). 84% respondentu norādīja, ka budžets nav pietiekams TAP2027 ietvaros plānoto pasākumu īstenošanai, un tikai 16% gadījumos budžets tika vērtēts kā pietiekams.

Kā pasākumi, kuriem prioritāri būtu nepieciešams papildu finansējums, minēti nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība, infrastruktūras būvniecība/atjaunošana integrēšanai TEN-T tīklā, mikromobilitātes attīstība, vieda/digitālā aprīkojuma uzstādīšana satiksmes plūsmu noteikšanai u.tml. datos balstītu lēmumu pieņemšanai, sabiedriskā transporta transportlīdzekļu atjaunošana, elektromobilitātes attīstība (privātā auto veicināšana pārejai uz alternatīviem veidiem, elektrouzlādes infrastruktūras attīstības pilsētās), Zaļā kursa prasību ieviešanai, satiksmes drošības pasākumu īstenošanai, u.c. 64% respondentu norāda, ka ir tikuši piesaistīti citi finanšu resursi TAP2027 ietvaros plānoto pasākumu īstenošanai. TAP2027 ietvaros plānoto pasākumu īstenošanai budžeta plānošana un finansējuma saņemšana vērtēta kā neefektīva un nepārdomāta (80% respondentu).

2.5. Jauni izaicinājumi un prioritātes

OECD ieteikumi

Saskaņā ar OECD pētījumu²¹ Latvijā jauni izaicinājumi un prioritātes ir saistīti ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā. Tas ir veicinājis enerģijas cenu pieaugumu un radījis šķēršļus tirdzniecības un piegādes ķēdēs, negatīvi ietekmējot kopējo ekonomikas izaugsmi. Latvijas ekonomiku negatīvi ietekmēja arī Covid-19 pandēmija.

Priekšlikumi

OECD priekšlikumi

Transporta nozarē nepieciešams samazināt transporta nozares radītās emisijas. Jāveido Rīgas metropoles tranzīta iestāde ar mērķi prioritizēt investīcijas sabiedriskā transporta sistēmā un veicinot koordināciju starp pašvaldībām. Kopš 2000. gadu sākuma kopējās SEG emisijas nav samazinājušās zemu efektīvu oglekļa cenu transporta un būvniecības nozarē dēļ, kas saistītas ar fosilo kurināmo un citām videi kaitīgām subsīdijām un nodokļu atvieglojumiem.

Ieteikumi saistībā ar klimatneitralitātes pasākumiem

Klimata un enerģētikas ministrija sadarbībā ar SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” veica pētījumu par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē, lai sniegtu ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā un klimatnoturības nodrošināšanā. Pētījuma mērķis bija novērtēt pašreizējo izmantoto praksi un izstrādāt vadlīnijas ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstībai pilsētvidē, ņemot vērā nepieciešamību samazināt SEG emisijas, pielāgoties klimata pārmaiņām un nodrošināt oglekļa dioksīda piesaisti²². Pētījumā iekļauti vairāki ieteikumi attiecībā uz TAP2027 plānotajiem uzdevumiem.

Priekšlikumi

Pētījums par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē

Ilgspējīga transporta sistēmas attīstība, t.sk. “transporta pēc pieprasījuma”, risināms ņemot vērā izaicinājumus, kas saistīti ar iedzīvotāju skaita samazināšanos reģionos. Jāizvērtē papildu pasākumi transporta nabadzības riska mazināšanai vietās, kur nav nodrošināti regulārie sabiedriskā transporta maršruti. Informācija iekļauta III sējumā (1.1. sadaļā rekomendācijas – 19.lpp).

Risinājumi “pēdējās jūdzes” kravu piegādes sistēmas ieviešanas veicināšanai pilsētu centros, kas ir būtisks izaicinājums blīvi apdzīvotās pilsētās, kur kravu piegāde konfliktē ar gājēju un velobraucēju infrastruktūru. Urbāno loģistikas centru izbūve.

²¹ <https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/valainis-oecd-secinajumi-un-ieteikumi-latvijas-ekonomikas-izaugsmes-veicinasanai-parsvara-sakrit-ar-valdibas-ricibpolitiku>

²² <https://klimatam.lv/norvegijas-grantu-projekts/publikacijas/petijumi-un-metodiskie-materiali/>

Risinājumi klimatnoturības veicināšanai, piemēram, atvēsināšanās iespējas (piemēram, dzeramā ūdens brīvkrāni) sabiedriskā transporta pieturvietās, dzelzceļa stacijās, autoostās un citur (īpaši nozīmīgi karstuma viļņu laikā).

Izaicinājumi saistībā ar TEN-T regulas prasību izpildi

No normatīvā regulējuma puses galvenie izaicinājumi saistīti ar Eiropas zaļā kursa aktivitāšu īstenošanu un jaunās TEN-T (*Trans-European Transport Network*) jeb Eiropas Transporta tīkla regulas prasību ievērošanu. 2024. gada 18.jūlijā ir stājusies spēkā jaunā TEN-T regula un dalībvalstīm ir svarīgi nodrošināt regulas prasību izpildi. Tabulā zemāk iekļauti izaicinājumi saistībā TEN-T regulas prasību izpildi. Detalizēta informācija iekļauta izvērtējuma ziņojuma 7. pielikumā.

9. tabula. 1. TEN-T regulas prasību izvērtējums

Mērķi	Izvērtējums
Ilgspējība, ko nodrošina bezemisiju mobilitātes veicināšana saskaņā ar attiecīgajiem ES CO ₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem	Lai sasniegtu līdz 45 % CO ₂ emisiju samazinājumu laikposmam no 2030. līdz 2034. gadam, samazinājumu par 65 % no 2035. līdz 2039. gadam un samazinājumu par 90 % no 2040. gada, nepieciešamas ambiciozākas darbības mērķu sasniegšanai.
Ilgspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana, arī turpinot Savienības mērogā attīstīt ātrgaitas tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu	Nemot vērā Rail Baltica projekta nozīmi uz transporta infrastruktūras attīstību un ekonomiskā koridora attīstību, steidzami jārisina virkne izaicinājumu, kas saistīti ar projekta īstenošanu. Piemēram, projekta finansējuma nodrošināšana un iespējas optimizēt nepieciešamo investīciju apjomu, projekta ieviešanas termiņi, reģionālo staciju attīstība, pārvaldības modelis un citi.
Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursefektīvā veidā un saskaņā ar piemērojamām Savienības un valstu vides prasībām	Vispārīgie TEN-T principi, kas jāievēro horizontāli visā nozarē. Jauna prasība – transporta infrastruktūras attīstība jānodrošina saskaņā ar <i>Taxonomy</i> regulas 2020/852 ²³ prasībām.
Alternatīvo degvielu uzlādes un degvielas uzpildes infrastruktūras ieviešana	Uzlādes tīklam jābūt daudz plašāk pieejamam, bet būtiskākais - jāveicina pasākumi atbilstošu transportlīdzekļu iegādes stimulēšanai. Uzdevums skatāms kopējās autoceļu infrastruktūras kontekstā, uzlādes tīklus kā vienu no pakalpojumiem attīstot PPP vai nododot privātajam sektoram. Pamatojoties uz AFIR prasībām, SM ir izveidojusi starpinstitucionālu darba grupu, lai izstrādātu valsts regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus un infrastruktūras attīstību saskaņā ar AFIR 14. panta prasībām.
Jaunu tehnoloģiju un IKT sistēmu ieviešana transportam	Nozarē būtiski strādāt pie IKT ieviešanas transportā kopumā, tai skaitā attiecībā uz ERTMS, ITS multimodālajam transportam, ievērojot arī citu ES tiesību aktu prasības.
Iespējamo sinerģiju ar citiem tīkliem, jo īpaši ar Eiropas enerģētikas vai telekomunikāciju tīkliem	Skatāms kontekstā ar plānotajām aktivitātēm atbilstoši AFIR. Jānodrošina sinerģija ar citiem tīkliem, piemēram, enerģētikas.
Līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošināt infrastruktūru kondicionēta gaisa padevei stacionāriem gaisa kuģiem gaisa kuģu kontaktpunktos, ko izmanto komercpārvadājumiem	Jāveic izvērtējums par prasības piemērošanu. Paredzētas izņēmuma iespējas
Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka ir pietiekama multimodālā kravu termināla jauda	Saistāms ar plānoto SILC. Jāveic izpēte par termināla kravu plūsmu analīzi, plānoto transporta veidu savienojumiem, lieljaudas transportlīdzekļu apkalpošanu, digitālo rīku izmantošanu un citiem jautājumiem. Lēmums par attīstību, t.sk. finansējumu balstāms uz izpētes rezultātiem.
Dalībvalstis nodrošina pilsētu mobilitātes datus	Jauns pasākums – SUMP izstrāde, mobilitātes datu apkopošana par Rīgu pilsētmezgla funkcionālajās robežās.
Dalībvalstis nodrošina multimodālos pasažieru mezglus	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmā ar īstermiņa rīcības plānu 2019.–2025. gadam ir iekļauti projekti regulā minēto prasību īstenošanai. Projektu izstrāde būtu detalizējama plāna atjaunošanā pēc 2025. gada (sadarbojoties pašvaldības, valsts pārvaldes iestāžu un plānošanas reģiona pārstāvjiem).

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020R0852>

Attiecīgās dalībvalstis veic pamattīkla noturības un neaizsargātības novērtējumu pret klimata pārmaiņu sekām, pamatojoties, uz kuru tā var izstrādāt un darīt publiski pieejamu paraugpraksi par iespējamiem pielāgošanās pasākumiem, lai nodrošinātu tīkla noturību	Jānodrošina pamattīkla noturība un aizsargātība pret klimata pārmaiņu sekām. Rezultāts – esošā infrastruktūras atbilstība klimata pārmaiņu sekām vai pasākumi neatbilstību novēršanai. Skatāms kontekstā ar EK aktivitātēm un plānotajiem izvērtējumiem, kuru secinājumi turpmāk ņemami vērā valsts politikā.
Būvējot vai modernizējot infrastruktūru, lai pielāgotos karaspēka un materiālu militārā transporta svaram, izmēram vai mērogam	Jānodrošina TEN-T tīkla transporta infrastruktūras atbilstība karaspēka un materiālu militārā transporta svaram, izmēram vai mērogam. Svarīgi izvērtēt esošās infrastruktūras iespējas pie zināmiem nosacījumiem un vajadzībām, identificējot nepieciešamās aktivitātes un finanšu ieguldījumus.

Priekšlikumi

TEN-T regulas prasību ievērošana

Viens no svarīgākajiem transporta nozares normatīvajiem regulējumiem ir pārskatītā TEN-T regula, kas ir stājusies spēkā 18.07.2024. Dalībvalstīm būs jāveic virkne nozīmīgu pasākumu, lai nodrošinātu atbilstību tās prasībām. Nozarei būs jāstrādā pie TEN-T regulas prasību izpildes izvērtējuma, identificējot nepieciešamās aktivitātes. Jāizvērtē nepieciešamais finansējums TEN-T prasību nodrošināšanai, jo daļa no īstenojamiem projektiem būs nepieciešams ievērojams finansējums. Vairākas rīcības ir ilgtermiņa, kuru pilnīga izpilde var noslēgties pēc TAP2027 darbības termiņa, t.i. nākošajā plānošanas periodā. Tas jāņem vērā izstrādājot transporta nozares politikas plānošanas dokumentu pēc 2027.gada.

Atsevišķos gadījumos izvērtējot esošo situāciju var netikt nodrošināta regulas prasību izpilde, bet šajos gadījumos jāievēro regulā noteiktā izņēmumu apstiprināšanas procedūra. Piemēram, saskaņā ar TEN-T Regulas priekšlikumu dalībvalstīm noteikts pienākums līdz 2026. gadam attiecībā uz ES transporta koridora līnijām, kas neatbilst Eiropas standarta sliežu platumam 1435 mm (Latvijā un Baltijas valstīs esošais 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tīkls), sagatavot migrācijas plānu uz sliežu platumu 1435 mm, iekļaujot sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, t.sk. identificējot tās līnijas, kuru migrācija nav pamatota. Būs jāvērtē šīs prasības piemērošana Latvijas apstākļiem. Būtisks jautājums būs par Austrumu - Rietumu kravu koridora attīstību pēc Ukrainas kara beigām. Plānā būs jāiekļauj ostu prasības attiecībā uz savienojamību ar kravu bāzēm (piemēram, Vidusāzija un Ķīna).

Izaicinājumi saistībā ar ģeopolitisko situāciju

Transporta nozares galvenie izaicinājumi saistīti ar ārējiem un iekšējiem faktoriem. Pie ārējiem faktoriem kā galvenie minami Covid-19 pandēmija un ģeopolitiskie izaicinājumi saistībā ar Krievijas karu Ukrainā. Ārējie izaicinājumi ir ietekmējuši transporta nozares attīstību un tās ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, kravu pārvadājumus, kā arī nepieciešamību vērtēt transporta infrastruktūru no militārās mobilitātes un divējādās izmantošanas skatupunkta. Tabulā zemāk apkopoti nozares izaicinājumi saistībā ar transporta infrastruktūras divējādo izmantošanu un militāro mobilitāti.

Plānojot militārās mobilitātes nodrošināšanas pasākumus, jāņem vērā jaunās TEN-T regulas prasības, piemēram, 48. pants.

10. tabula. Nākotnes izaicinājumi un iespējas saistībā ar globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugumu

Nozares izaicinājums	Situācijas izvērtējums
Divējādā izmantošana (<i>Dual use</i>) transporta nozarē	<p>Dzelzceļš</p> <p>Divējādai izmantošanai ir nepieciešama infrastruktūras atbilstoša pielāgošana - dzelzceļa līniju, staciju un citu infrastruktūras elementu pielāgošanu ar atbilstošu maršrutu izvēli, jaunu staciju izveidi vai esošo staciju modernizāciju ar atbilstošu platformu būvniecību, kurās var notikt militāru kravu iekraušana un izkraušana.</p> <p>Divējādas izmantošanas projekti veicina sadarbību starp civilajiem un militārajiem dzelzceļa operatoriem, kā arī starp valsts aģentūrām un aizsardzības spēkiem. Šeit izaicinājums būtu efektīvas koordinācijas nodrošināšana starp dažādu iesaistīto pušu darbībām un dažādām pārvaldošām organizācijām.</p> <p>Dzelzceļa divējādas pielietojamības projekti ir būtiski, jo tie ļauj optimizēt resursus, uzlabot efektivitāti un nodrošināt elastīgu un reālu reaģēšanu uz gan ikdienas, gan ārkārtas situācijām, tādām kā krīzes vai konflikta gadījumi. Šāda integrēta pieeja infrastruktūras attīstībai sniedz būtisku ieguldījumu gan civilajā, gan militārajā jomā.</p>

	<p>Projekti, lai arī tika novērtēti kā atbilstoši CINEA uzsaukuma kritērijiem, augstā konkursa pieteikumu apjoma rezultātā, atbalstīti netika un līdz ar to LDz izvērtē šobrīd citus finansējuma avotus projektu īstenošanai, taču projektu prioritāte to iespējami ātrākai īstenošanai ir augsta.</p>
Militārā mobilitāte	<p>Saskaņā ar EK 2022. gada 10. novembra Militārās mobilitātes Rīcības plānu 2.0.²⁴, lai tuvinātu transporta un aizsardzības sektorus efektīvāk izmantot pieejamo un plānoto finansējumu, nepieciešams identificēt galvenos un prioritāros koridorus, pa kuriem pārvadāt liela apjoma militārās kravas un to, kādas ir nepilnības transporta infrastruktūrā, par pamatu ņemot TEN-T tīklu. Latvijā nepieciešams veidot sinerģiju ar minēto EK izvērtējumu un vienlaikus ar pārskatītās TEN-T regulas prasībām un nepieciešamo finansējumu tās izpildē.</p> <p>Dzelzceļš</p> <p>LDz pamatā ir stratēģiskās infrastruktūras funkcionalitātes nodrošināšana pasažieru un kravu pārvadājumiem, kā arī militāriem pārvadājumiem un civiliem pārvadājumiem kara situācijās. Krievijas izraisītais karš Ukrainā vēlreiz apliecina, ka krīzes situācijā dzelzceļš ir efektīvākais transporta veids liela apjoma un dažādas militārās tehnikas un kravu pārvadājumu nodrošināšanā maksimāli īsā laika periodā.</p> <p>Dzelzceļa infrastruktūra – gan Latvijas dzelzceļa, gan Rail Baltica - spēj nodrošināt militārās mobilitātes prasības. Militārā mobilitāte Rail Baltica projektā ir ļoti svarīga, jo nodrošina iespēju ātri un efektīvi pārvietot militāro tehniku, karavīrus un militāro kravu starp Baltijas valstīm un citām Eiropas valstīm, izmantojot 1435 mm sliežu platumu. Šī mobilitāte ir būtiska, lai uzlabotu aizsardzības spējas, nodrošinot reģiona drošību un stabilitāti.</p> <p>Rail Baltica infrastruktūras plānošanā un izstrādē tiek ņemti vērā arī militārie aspekti. Tas ietver piemērotu dzelzceļa maršrutu un infrastruktūras izvietojumu, kas atbilst militārās mobilitātes prasībām, kā arī nodrošina iespēju ātri pielāgot infrastruktūru militārajām vajadzībām, piemēram, lai nodrošinātu kravu apkalpošanu vai militāro transportlīdzekļu stāvvietu izveidi. Dzelzceļa līnijas maršrutā ir paredzētas stacijas, kurās var tikt nodrošināta militāru kravu pieņemšana un pārkraušana no un uz dzelzceļa. Ar Rail Baltica projektu Baltijas valstis tiks savienotas ar Poliju, Vāciju un citām Eiropas valstīm vienotā 1435mm tīklā, kas nodrošinās militāru kravu kustību pa dzelzceļu bez pārkraušanas. Turklāt Rail Baltica projekta ietvaros tiek veicināta sadarbība starp valstu aizsardzības spēkiem, lai nodrošinātu efektīvu militāro mobilitāti. Šīs sadarbības rezultātā tiek izstrādāti, un īstenoti kopēji standarti, procedūras un militārās mobilitātes plāni, kas veicina savstarpēju sadarbību krīzes situācijās vai konflikta gadījumā.</p> <p>Autoceļi</p> <p>Nepieciešams nodrošināt atbilstību militārās mobilitātes vajadzībām. Jāveic autoceļu, t.sk. tiltu infrastruktūras izpētes darbi, nosakot to atbilstību militārās tehnikas pārvietošanai. Līdz šim divi projekti saņēmuši militārās mobilitātes finansējuma atbalstu – Salacas tilts²⁵ un apvienotais tilts pār Daugavu²⁶.</p> <p>Aviācija</p> <p>Lidosta Rīga, kā Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrība, pārvalda lēmumus, kas ir stratēģiski svarīgi ekonomikai un drošībai, kā arī atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta 1.punkta noteikumiem, pilda virkni atbalsta funkciju valsts aizsardzības vajadzībām, lidostas teritorija un tās tuvāka apkārtnē ir noteikta kā stratēģiski svarīga zona, kas nodrošina ne tikai civilo aviāciju, bet arī atbalsta valsts aizsardzības spējas, tostarp kalpojot kā NATO rezerves lidlauks. Šī infrastruktūra ir būtiska, lai nodrošinātu ātru un efektīvu reaģēšanu krīzes situācijās valsts aizsardzības vajadzībām. Aviācijas nozares stratēģijas līdz 2050. gadam projektā²⁷ arī reģionālās lidostas plānots attīstīt militārās mobilitātes funkciju izpildei.</p> <p>Ostas</p> <p>Vienlīdz svarīga komponente militāro kravu transportam. Iespējas jauniem attīstības virzieniem un finansējuma piesaistei, ņemot vērā līdz šim ierasto tranzīta kravu samazināšanos.</p> <p>Apstiprināts līdzfinansējums diviem Rīgas brīvostas projektiem, paredzot nozīmīgas investīcijas ostas transporta infrastruktūrā, kas veicinās ne tikai ostas komerciālo darbību, bet vienlaikus palīdzēs pilnveidot Latvijas un sabiedroto militāro mobilitāti un valsts aizsardzības funkcijas. Apstiprinātie projekti ietver gan ostas piestātņu infrastruktūras pilnveidošanu, gan pievadceļu pārbūvi un uzlabošanu, gan dzelzceļa infrastruktūras pārbūvi, gan arī ostas tehniskās flotes papildinājumu ar jaunu un daudzfunkcionālu transporta vienību.²⁸</p>

Priekšlikumi

²⁴ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/action-plan-military-mobility-20_en

²⁵ <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/noslegts-ligums-par-jauna-tilta-izbuvi-salacgriva-darbi-jasak-lidz-10-junijam>

²⁶ <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/rail-baltica-projekts-sanem-5155-miljonus-eiro-militaras-kapacitates-stiprinasanai>

²⁷ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/43d07ab0-1014-4795-bffb-909b0101de8b

²⁸ <https://rop.lv/lv/jaunumi/rigas-osta-stiprina-latvijas-un-sabiedroto-militaras-mobilitates-kapacitati>

Globālie ģeopolitiskie izaicinājumi

Kopš TAP2027 apstiprināšanas ir palielinājusies globālā ģeopolitiskā spriedze, radot ne tikai draudus (energoresursu pieejamība un cenu svārstības), bet arī iespējas attīstīties, piemēram, veidojot alternatīvus transporta maršrutus, veicinot jaunu ceļu, jūras ceļu un dzelzceļa savienojumu izveidi, kā arī veicinot tehnoloģisko attīstību. Situācija ir būtiski ietekmējusi transporta nozares attīstību, noieta tirgu un citus faktorus. Pastāv izaicinājums nodrošināt nozares attīstību atbilstoši sākotnēji plānotajiem politikas rezultātiem, virzot transporta nozares ekonomisko attīstību. Iespējas infrastruktūru attīstīt un pielāgot militārās mobilitātes mērķiem, tā daļēji kompensējot starptautisko notikumu ietekmi Jāturpina sadarbība ar Aizsardzības ministriju.

Citi izaicinājumi

Zemāk uzskaitīti horizontālie priekšlikumi, kas attiecas uz vairākiem vai visiem RV. Detalizētāki priekšlikumi iekļauti izvērtējuma ziņojuma formās F1 un F2 (izvērtējuma pielikums Nr.1 un Nr.2).

Priekšlikumi

Eiropas Zaļā kursa mērķi

Plānotie RV un uzdevumi/pasākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu, jo galvenokārt saistās ar ETL staciju tīklu attīstību un dzelzceļa pakalpojumu palielināšanu (vēl nav ievērojama ietekme, jo notiek tīkla un pakalpojumu attīstība). Identificēt tos pasākumus, kas dod vislielāko ieguldījumu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā un mērīt to ieguldījumu kopējā mērķa sasniegšanā. Izvērtēt iespējas veidot jaunus uzdevumus, kas lielākā mērā veicinātu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu. Ja tiek iniciēti jauni projekti, jāvērtē to finansēšanas avoti. Vienlaikus jāizvairās no pasākumu, kas iekļauti Nacionālā klimata un enerģētikas plānā, dublēšanas.

Projektu ekonomiskais izvērtējums un pamatojums

Plānojot projektus, izvērtēt to ekonomisko pamatojumu, tai skaitā sociālekonomisko ieguvumus un dažādas finansējuma piesaistīšanas iespējas, ņemot vērā faktu, ka pastāv ierobežotas iespējas piesaistīt valsts budžeta finansējumu uzdevumu īstenošanai. Projektiem ar negatīvu finanšu plūsmu jābūt ļoti skaidri noteiktiem sociālekonomiskajiem ieguvumiem, lai tos iekļautu pamatnostādnes. Noteikt valsts budžeta līdzekļu finansēšanas prioritātes, piemēram, pabeigt "Rail Baltica" projektu. Jāizvairās no nepamatotu politisku lēmumu pieņemšanas.

TAP2027 uzdevumu finansēšanas avoti

Saskaņā ar izvērtējuma rezultātiem lielākā daļa atbildīgo par uzdevumu izpildi norāda uz nepietiekamu finansējumu un kā galveno finansējuma avotu norāda valsts budžetu, bet ļoti retos gadījumos tiek izmantotas iespējas piesaistīt ES tieši administrēto programmu finansējumu, piemēram, EISI (izņemot Rail Baltica projektu un alternatīvās degvielas uzlādes staciju projektus) un programmas "Apvārsnis Eiropa" projektu iespējas, tādējādi veicinot inovatīvas transporta nozares attīstību, piemēram, viedais transports, digitalizācija, datu apmaiņa.

Satiksmes nozares reforma

Satiksmes ministrija ir izstrādājusi satiksmes nozares ilgtspējīgas pārvaldības reformas iniciatīvas priekšlikumu (Tiesību akta projekta ID 24-TA-343)²⁹, kas paredz būtiskas pārmaiņas transporta un sakaru nozares esošajā institucionālā ietvarā, investīciju izvērtēšanas un piesaistes metodikā un nozares pārvaldības uzlabošanā, lai tā atbilst valsts attīstības, drošības un investīciju vajadzībām, cilvēku un kravu savienojamībai, nākotnes izaicinājumiem, labas pārvaldības principiem, ekonomiskajai efektivitātei, kā arī valsts budžeta iespējām.

Iniciatīva pamatota ar uzlabojumu nepieciešamību transporta un sakaru nozares pārvaldībā un valsts budžeta plānošanā. Piemēram, pēdējo gadu laikā strauji pieaugoši papildu finansējuma pieprasījumi no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem saistību segšanai. Tāpat dzelzceļa un ostu infrastruktūras nozarē raksturīgi apjomīgi kavējumi investīciju projektu realizācijā. Dzelzceļa un ostu biznesa perspektīvas attiecībā uz austrumu – rietumu tranzīta koridoru kā centrālo elementu vairs nav dzīvotspējīgas un nav paredzams, ka tas varētu atjaunoties pārskatāmā nākotnē. Nozares eksporta bilance iezīmē ļoti būtisku ieņēmumu kritumu šajās nozarēs, vienlaikus iezīmējot arī būtisku darbavietu samazinājumu. Arī Rail Baltica projekta līdzšinējā pārvaldība ir spilgts piemērs nozares pārvaldības sadrumstalotībai.

²⁹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e4f7c4ba-0b65-4c75-806b-c6c5824f9bfa

Rezultatīvo rādītāju noteikšanas principi

Ar RR ne vienmēr tiek atspoguļots tas, ko ar konkrēto rīcībpolitiku nepieciešams sasniegt. Lai sasniegtu labākus rezultātus, jānosaka sasniedzamais mērķis, piemēram, sasniegt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Vienlaikus, ņemot vērā nacionālā līmeņa plānošanas dokumentus, noteikt konkrētus uzdevumus, kas palīdzēs sasniegt mērķi un periodiski mērīt un analizēt progresu galvenā mērķa sasniegšanā (mērīt konkrēto darbību rezultātus). Konkrēti priekšlikumi saistībā ar RR iekļauti citās izvērtējuma ziņojuma sadaļās.

Nosakot RR, izvērtēt, vai tiek mērīts darbības rezultāts vai īstenotā pasākuma ietekme. Esoša sasaiste nenorāda katra atbilstošā uzdevuma ieguldījumu RR vērtības sasniegšanā.

Iesaistīto pušu identificētie nākotnes izaicinājumi

Anketās respondenti (pašvaldības, plānošanas reģioni, NVO) ne tikai novērtēja politikas īstenošanas rezultātus, bet arī norādīja uz nākotnes prioritātēm. Vērtējot būtiskākās transporta nozares nākotnes prioritātes, respondenti minējuši kvalitātes un drošības prasībām neatbilstošu ceļu stāvokli, savukārt ar viszemāko prioritāti novērtējot pasākumus, kas saistīti ar klimata pārmaiņu negatīvās ietekmes mazināšanu.

8. attēls. Transporta nozares nākotnes prioritātes



Datu avots: Respondentu sniegtās atbildes anketēšanas ietvaros

Priekšlikumi

Respondentu norādītās prioritātes

Pašvaldības, plānošanas reģioni un NVO ir norādījuši uz virkni nākotnes izaicinājumu, un, ņemot vērā pieejamo un plānoto finansējumu, par prioritāriem būtu jāuzskata TAP2027 uzdevumi, kas paredz uzlabot ceļu stāvokli, uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību, veicināt digitalizāciju, attīstīt velo satiksmes infrastruktūru un nodrošināt augsti kvalificētus speciālistus.

3. ĪSTENOTĀS POLITIKAS IEGULDĪJUMS STARPTAUTISKO MĒRĶU SASNIEGŠANĀ

3.1. Starptautisko organizāciju un ES plānošanas dokumenti

Sadaļā iekļauts apkopojums par ieguldījumu mērķu sasniegšanā, bet detalizēta informācija iekļauta ziņojuma pielikumā (formas F4 “Plānošanas dokumentos un normatīvajā regulējumā noteiktās prioritātes”). Saistībā ar normatīvā regulējuma prasību izpildi īpaša uzmanība pievērsta vienam no galvenajiem transporta nozari regulējošajam dokumentam: jaunajai TEN-T regulai. Formā F7 (“TEN-T regulas izvērtējums”) iekļauts galveno TEN-T regulas prasību uzskaitījums un izvērtējums attiecībā pret prasību izpildi.

3.1.1. Klimata noturība un pielāgošanās klimata pārmaiņām

Pielāgošanās klimata pārmaiņām

EK 2021. gadā publicējusi ES stratēģiju par pielāgošanos klimata pārmaiņām³⁰, kurā iekļauts vērtējums Eiropai līdz 2050. gadam būt gatavai stāties pretī klimata pārmaiņām. Stratēģija balstās uz četriem galvenajiem principiem: viedāka, ātrāka un sistēmiskāka pielāgošanās, kā arī pastiprināta starptautiskā darbība pielāgošanās jomā.

TAP2027 skaidri un nepārprotami neparedz konkrētas rīcības, kas būtu vērstas uz Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāna laika posmam līdz 2030. gadam mērķu sasniegšanu, attiecīgi TAP2027 būtu jāpapildina ar uzdevumiem, kas definēti kā SM kompetences jautājumi. Pirms konkrētu rīcību definēšanas nepieciešams izprast, kāda veida klimata pārmaiņām ir jāpielāgojas un kādi ir iespējamie rīcības virzieni (darbības), lai tām pielāgotos. Latvijā pieaug vasaras dienu skaits, tropisko nakšu skaits, novērots karstuma viļņu ilguma un biežuma pieaugums, nepārtraukta sausuma periodu biežuma un ilguma palielināšanās, maksimālo vēja brāzmu pieaugums, dienu skaita ar ļoti stipriem nokrišņiem palielināšanās, kā arī maksimālā vienas diennakts nokrišņu daudzuma palielināšanās.³¹ Pašlaik šīs parādības kopumā nerada visaptverošu ietekmi uz transporta infrastruktūru un tā izmantotājiem, tomēr lokāli bojājumi infrastruktūrā tiek novēroti, piemēram, lietavu vai plūdu laikā izskaloti autoceļi. Vienlaikus, klimata pārmaiņām turpinoties, var runāt par būtiskām klimata pārmaiņām periodā pēc 2050. gada³². Jāņem arī vērā, ka pašreiz nav pieejami viennozīmīgi skaidri klimata pārmaiņu attīstības scenāriji un var izdalīt vairākus (nelieli, vidēji, būtiski), kas lielā mērā atkarīgi gan no dabīgajām tendencēm, gan cilvēku darbības. Ņemot vērā, ka norisinās ne tikai aktīva pielāgošanās klimata pārmaiņām, bet arī darbības, lai mazinātu cilvēku darbības ietekmi uz klimata pārmaiņām, ir būtiski izpildīt ES kopējo iniciatīvu mērķus, piemēram, pārejai uz bezemisiju vai mazas emisijas transporta līdzekļiem, alternatīvo degvielu attīstību u.tml.

Priekšlikumi

Klimatneitralitātes nodrošināšana

Lai īstenotu virzību uz klimatneitralitāti, transporta politikas jomā varētu tikt īstenoti virkne pasākumu ne tikai SM, bet arī citu ministriju kompetencē. Priekšlikums vērtēt tādu aktivitāšu kā enerģijas nodokļa, turpmāku alternatīvo degvielu infrastruktūras (izvērtējot kopējās alternatīvo degvielu attīstības tendences AFIR kontekstā) un energoefektivitātes pasākumu ieviešanu. Daļa priekšlikumu iekļauti citās izvērtējuma sadaļās, piemēram, privātās investīcijas alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstībai un veicināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību, lai samazinātu personisko transportlīdzekļu izmantošanu.

3.1.2. Sabiedriskais transports, iedzīvotāju mobilitāte

Regula (ES) 2023/959³³ nosaka prasības uzņēmumiem, kas darbojas degvielas izplatīšanas jomā, ziņojot par tirgū esošo degvielas apjomu, kā arī nosaka maksimāli pieļaujamo emisiju apjomu, iekļaujot arī informāciju par katru degvielas veidu, tostarp tā izcelsmi, sastāvu un daudzumu, kā arī nosaka maksimāli

³⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:82:FIN>

³¹ www.stradavesels.lv/Uploads/2023/11/03/01_Klimata_un_enerģikas_ministrija.pdf

³² https://klimats.meteo.lv/klimats_latvija/klimata_riks/

³³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023L0959>

pieļaujamo emisiju apjomu. Normatīvo dokumentu uzskaitījums un prasību izpildes analīze iekļauta ziņojuma 4. pielikumā.

Regula (ES) 2023/955³⁴ paredz izveidot Sociālo klimata fondu.

Regula (ES) 2023/959 un Regula (ES) 2023/955, lai arī specifiski attiecināmas uz degvielas izplatīšanu un klimata politiku, ir cieši saistītas ar sabiedrisko transportu un iedzīvotāju mobilitāti, jo tās veicina ilgtspējīgu un videi draudzīgu transporta sistēmu attīstību.

Aviācijas nozarē tiek ieviestas Regulas (ES) 2023/2405 prasības par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*)³⁵. airBaltic jau tagad nodrošina ilgtspējīgas degvielas izmantošanu (kā to paredz kopējais Rīcības virziens transporta nozarei)³⁶.

Priekšlikumi

Sabiedriskā transporta izmantošanas un mobilitātes iespēju palielināšana

Daudzi TAP2027 pasākumi veicina sabiedriskā transporta izmantošanas iespēju palielināšanu, taču nepieciešams nodrošināt ciešāku nozaru ministriju sadarbību, izstrādājot politikas plānošanas dokumentus, piemēram, ar Klimata un enerģētikas ministriju un Labklājības ministriju.

TAP2027 jānodrošina ciešāka sasaiste starp mobilitātes pakalpojumiem pilsētās un teritorijās ārpus tām, piemēram, paredzot integrētus sabiedriskā transporta risinājumus, multimobilitātes punktu lielāku attīstību, un nepieciešamību nodrošināt piekļuvi transporta loģistikas objektiem pa ceļiem vai dzelzceļu.

Sociālais klimata fonds

TAP2027 izstrādes posmā nebija zināms par Sociālā klimata fonda iniciatīvu. KEM vadībā top plāns Sociālā klimata fonda administrēšanai. Sociālā klimata fonda iespējas jāizmanto problēmjautājumu risināšanai arī transporta nozarē.

3.1.3. Infrastruktūras izveide

ES dokumentos iekļautas dažādas, dalībvalstīm saistošas prasības, piemēram, infrastruktūras izveides standartu ievērošana attiecībā uz ceļu projektēšanu, dzelzceļa signalizācijas sistēmām, ostas iekārtām un lidostu darbību standartiem.

Regula (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu³⁷ (AFIR) paredz līdz 2030. gadam TEN-T tīklā izveidot publiski pieejamus elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktus, izveidot ūdeņraža uzpildes stacijas, nodrošināt krasta elektroapgādi jūras ostās, stāvošiem gaisa kuģiem kontaktstāvvietās un attālinātās stāvvietās, kā arī noteikts pienākums izstrādāt valsts politikas regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu

Izstrādāti priekšlikumu regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotā Eiropas dzelzceļa telpā, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010. Priekšlikums paredz uzdevumu dalībvalstīm izveidot sistēmu, kas ļautu efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi.

Priekšlikumi

Infrastruktūras attīstība

Pamatnostādnēs iekļaujami pasākumi, plānojot to īstenošanai atbilstošus finanšu resursus, kas saistīti ar TEN-T regulā noteikto prasību izpildi, piemēram, publiski pieejamas lielas noslodzes elektrisko transportlīdzekļu uzlādes stacijas izveidi (tālāk attīstāms 4.3.1. pasākums – plašāks tīkls, privātais finansējums, lielas noslodzes stacijas), krasta elektroapgādes nodrošināšanu kuģiem, elektroapgādes nodrošināšanu stāvošiem gaisa kuģiem attālinātās stāvvietās, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā, pasākumi jūras vides aizsardzībai u.c.

Pieaugot kravu un pasažieru pārvadājumiem un, lai paaugstinātu dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti, ieteicams papildināt TAP2027 ar rīcības virzienu/uzdevumu vai pasākumu “*Izveidot sistēmu, kas ļautu efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi*” paredzot tā īstenošanai

³⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CONSIL:PE_11_2023_INIT

³⁵ <https://op.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/3bec7558-e623-11ee-8b2b-01aa75ed71a1/language-lv>

³⁶ <https://www.airbaltic.com/lv-LV/ilgtspejiga-aviacijas-degviela>

³⁷ <https://op.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/6337734c-58e4-11ee-9220-01aa75ed71a1/language-lv>

uzdevumus un finansējumu uzdevumu īstenošanai. Būtu vērtējams kontekstā ar iecerēm veikt nozares reformu.

Nepieciešamais finansējums

Pasākumi ir uzsākti un turpināmi, tomēr ņemot vērā pieejamos finanšu un tirgus dalībnieku resursus, SM nepieciešams rast risinājumus, piesaistot citus finanšu resursus – projektu veidā. Turklāt attiecībā uz infrastruktūru (krasta elektroapgāde kuģiem jūras ostās) ir jāņem vērā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā..

Sasniegto rezultātu izsekojamība

ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcijā “Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam” noteiktie transporta nozarei adresētie mērķi kopumā ir iekļauti TAP2027 rīcības virzienu sasniedzamajos rādītājos un sasniedzamajos mērķos, tomēr būtu nepieciešams nodrošināt izsekojamību TAP2027 rīcības virzienu, uzdevumu un pasākumu sasaistē ar RR.

3.1.4. Atbalsts intermodālajiem kravu pārvadājumiem

EK ir izstrādājusi priekšlikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK (kombinēto pārvadājumu direktīva) attiecībā uz atbalsta sistēmu intermodālajiem kravu pārvadājumiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījuma aprēķiniem un apkopoto datu ģenerēšanu. Tiek piedāvāts dalībvalstīm pieņemt valsts politikas satvaru intermodālo pārvadājumu, jo sevišķi kombinēto pārvadājumu, apjoma pieauguma veicināšanai. Satvaru ir jāpieņem ar mērķi kopumā vismaz par 10% samazināt kombinēto pārvadājumu kopējās izmaksas attiecīgās dalībvalsts teritorijā, kuras sedz uzņēmumi, kas organizē kombinētos pārvadājumus.

Varētu tikt izvirzīts mērķis dalībvalstīm samazināt kombinēto pārvadājumu izmaksas par 10% uzņēmumiem, kas organizē kombinētos pārvadājumus. Lai to sasniegtu, jāveicina jaunu tehnoloģiju izmantošana, t.sk. jaunu dzelzceļu un jūras ceļu savienojumu attīstība, efektīvu maršrutu plānošana, degvielas patēriņa uzraudzība un jāievieš IT risinājumi.

Priekšlikumi

Kombinēto pārvadājumu direktīva

Tā kā direktīvas grozījumi vēl nav apstiprināti, detalizēts vērtējums par plānoto grozījumu ietekmi uz kravu pārvadājumu nozari TAP2027 izvērtējumā netiek iekļauts. Pēc grozījumu stāšanās spēkā būtu vērtējams, vai TAP2027 nepieciešams atsevišķs pasākums par šiem jautājumiem.

3.1.5. Drošība un drošums

ES politikas dokumenti transporta drošuma un satiksmes drošības jomā iekļauj gan ceļu satiksmes drošību, gan aviācijas, gan kuģniecības nozares.

ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara 2021.-2030. gadam mērķis ir pārskatīt darbības, lai tuvotos noteiktajam ES ilgtermiņa mērķim 2050. gadā līdz nullei samazināt ceļu satiksmē bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. To pakāpeniski paredz ieviest arī TAP2027 iekļautie uzdevumi (par 35 % samazināt bojāgājušo un smagi cietušo skaitu 2027. gadā).

3.2. Makroreģionālie plānošanas dokumenti

Izvērtējuma ietvarā analizēti trīs makroreģionāla līmeņa dokumenti, kas saistīti ar transporta politikas jautājumu ieviešanu.

2009. gada 10. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu par ES Stratēģiju Baltijas jūras reģionam. Tā pamatā ir Rīcība plāns, kas regulāri tiek atjaunots. Rīcības plāns ietver transporta politikas, jūras drošības un kuģošanas politikas jomas. TAP2027 ir ņemti vērā Rīcības plānā izvirzītie mērķi.

Līdzīga situācija ir arī VASAB Ilgtermiņa perspektīvas Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai noteikto rīcības virzienu īstenošanu – tie ir atbilstoši Latvijas transporta nozarē aktuāliem jautājumiem.

Trīs Jūru iniciatīvas deklarācijā norādītais atbalstāmais projekts – Rail Baltica.

Priekšlikumi

Mērķu sasniegšana

VASAB ilgtermiņa perspektīvas ir Baltijas jūras reģiona transporta koridorus attīstīt saskaņā ar noteiktajiem termiņiem un uzturēt atbilstošā kvalitātē.

TAP2027 ietvaros Rail Baltica projekts varētu tikt norādīts kā atsevišķs pasākums vai atsevišķs RV.

3.3. Nacionālie plānošanas dokumenti

2010. gadā apstiprinātajā Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam³⁸ (turpmāk – Stratēģija), kā viens no valsts attīstības mērķiem ir noteikta nepieciešamība radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus, iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu. Savukārt, lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, Stratēģija paredz, ka par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2021.–2027. gadam (turpmāk – NAP2027) ar transporta nozares attīstību saistāmi šādi rīcības virzieni – rīcības virziena "Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi" mērķis - integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, kā arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (*Rail Baltica*) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti, rīcības virziena "Līdzsvarota reģionālā attīstība" viens no uzdevumiem nodrošināt mobilitāti nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru un sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem.

Salīdzināšanai, Lietuvas un Igaunijas pieredze attiecībā uz transporta attīstības dokumentiem iekļauta Ziņojuma 13.pielikumā.

3.4. Reģionālie plānošanas dokumenti

2019. gadā apstiprinātās Reģionālās politikas pamatnostādnes (turpmāk – pamatnostādnes) nosaka Latvijas reģionālo politiku, aptverot laika periodu līdz 2027. gadam, tās detalizē Nacionālā attīstības plāna 2021.–2027. gadam uzstādījumus, rīcības virzienus un uzdevumus reģionālajā politikā. Saistībā ar transporta jomu definēti vairāki pamatnostādņu rīcības virzieni un tiem atbilstoši uzdevumi – piemēram, sasniedzamība starp reģioniem, transports pēc pieprasījuma pašvaldībās, valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā, mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā, pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība un mobilitātes uzlabošana, kā arī ilgtspējīga publiskās ārtelpas attīstība, paredzot piesaistīt gan ES fondu, gan valsts budžeta resursus uzdevumu īstenošanai.

Īpaša nozīme transporta politikas īstenošanā ir Rīgas plānošanas reģionam, kurā koncentrēta valstiski nozīmīga transporta infrastruktūra un tas vērtējams kā valsts un starptautiskas nozīmes kravu un pasažieru transporta organizācijas mezgls. Vērtējot no šāda aspekta, aktualizējot TAP2027 būtu plašāk jāņem vērā ne tikai Rīgas plānošanas attīstības dokumentos, bet arī citu plānošanas reģionu un pašvaldību attīstības plānošanas dokumentos iezīmētās vietēja mēroga transporta nozares iniciatīvas gan sabiedriskā transporta plānošanas un pieejamības jautājumos, gan autoceļu un dzelzceļa infrastruktūra, gan reģionālās piekļuves transporta loģistikas infrastruktūras objektiem nodrošināšanai, kas veicina TAP2027 mērķu sasniegšanu. Kaskadējot plānošanas dokumentos iekļautos pasākumus, pašvaldībām, savukārt, izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus, salāgot tajās iekļautos rādītājus ar nozares attīstības vajadzībām, kas noteiktas nozares plānošanas dokumentos.

Priekšlikumi

³⁸ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323>

Izmaiņas reģionālajos plānošanas dokumentos

Nepieciešams pārskatīt TAP2027 iekļautos mērķus saistībā ar konkrētu projektu īstenošanu, salāgojot tos ar aktuālajiem un prioritāri svarīgiem mērķiem, kas noteikti plānošanas reģionu dokumentos, ņemot vērā t.sk. izmaiņas ģeopolitiskajā situācijā pierobežas reģionos.

4. POLITIKAS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

4.1. Politikas ietekme uz makroekonomisko vidi

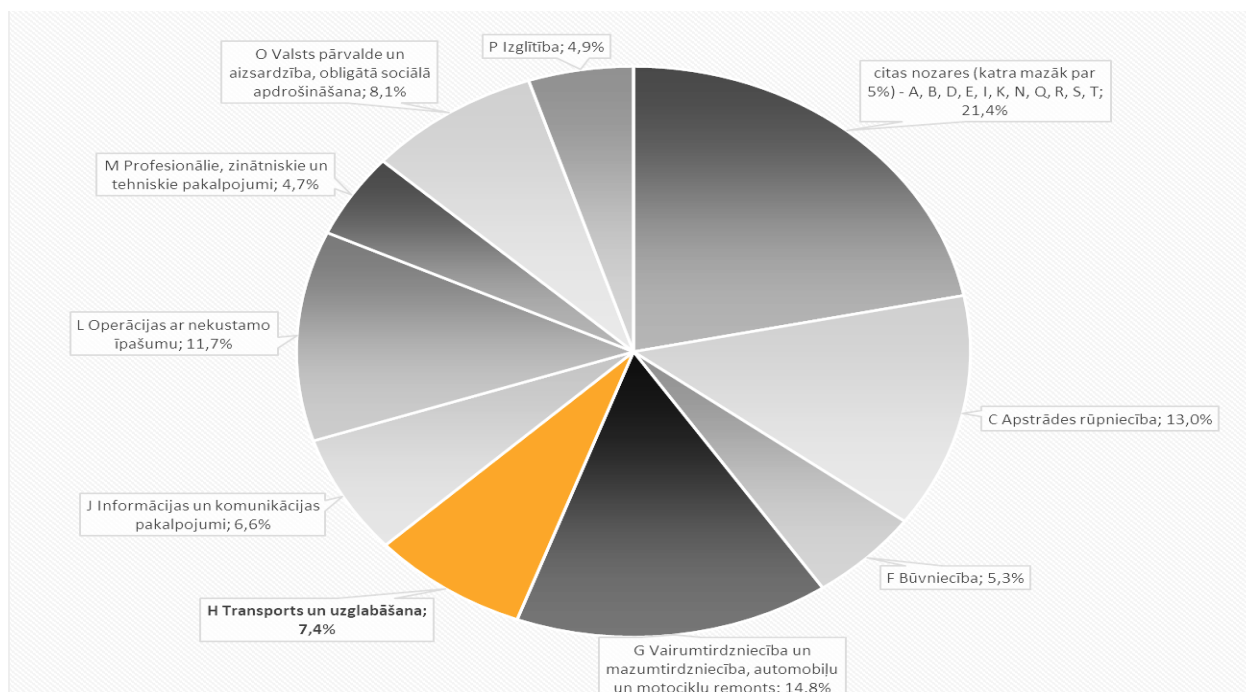
Makroekonomikas vides definīcija

Ar terminu “makroekonomikas vide” šajā izvērtējumā tiek saprasti galvenie Latvijas tautsaimniecību raksturojošie rādītāji un to izmaiņas. Šie rādītāji ietver iekšzemes kopproduktu, atbilstoši pieejai, kas tiek izmantota, piemēram, Latvijas Bankas³⁹, Ekonomikas ministrijas⁴⁰ un Finanšu ministrijas⁴¹ makroekonomikas analīzes, pārskatu un apskatu sagatavošanai.

Transporta nozares pievienotā vērtība Latvijas IKP

Transporta nozare ir viena no vadošajām tautsaimniecības nozarēm Latvijā. 2023. gadā transporta nozares bruto pievienotā vērtība Latvijas iekšzemes kopproduktā veidoja 7,4% un tā bija piektā nozīmīgākā nozare valsts tautsaimniecībā aiz vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības (14,8%), apstrādes rūpniecības (13%), operācijām ar nekustamo īpašumu (11,7%) un valsts pārvaldes un aizsardzības (8,1%).

9. attēls. Nozaru bruto pievienotā vērtība Latvijas iekšzemes kopproduktā 2023. gadā (2015. gada salīdzināmajās cenās)



Datu avots: CSP⁴²

Ilgākā laika posmā transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecībā ir mazinājusies. 2023. gadā transporta nozares īpatsvars atbilstoši bruto pievienotajai vērtībai iekšzemes kopprodukta veidošanā ir viszemākais kopš 1995. gada un, lai arī pamazām, bet lejupslīdoša tendence būtībā ir vērojama visā šajā laika periodā. Salīdzinājumā ar 2021. gadu nozares īpatsvars samazinājies par 0,6 procentpunktiem, savukārt salīdzinājumā ar 2012. gadu pat par 2,6 procentpunktiem. Būtiskākais samazinājums pēdējo gadu laikā novērots kopš 2019. gada, kad transporta nozares pievienotā vērtība vēl bija 9,5% pretstatā pašreizējiem 7,4%.

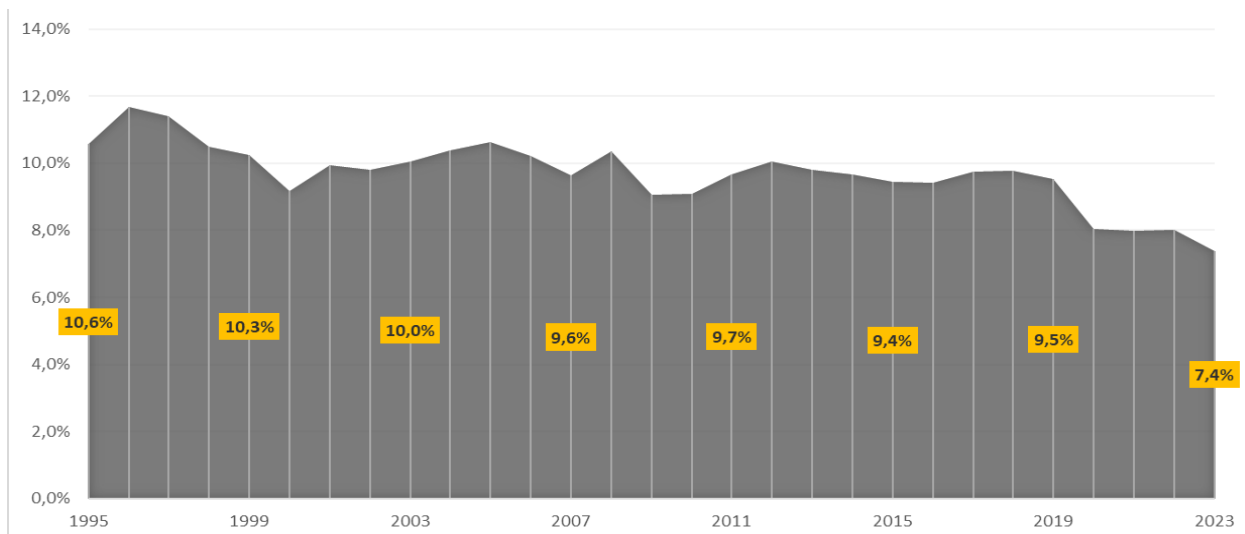
³⁹ <https://www.makroekonomika.lv/economic-indicators>

⁴⁰ <https://www.em.gov.lv/lv/latvijas-makroekonomiskais-apskats>

⁴¹ <https://www.fm.gov.lv/ikmensa-makroekonomikas-un-kopbudzeta-apskats>

⁴² https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_VEK_IK_IKP/IKP050/table/tableViewLayout2/

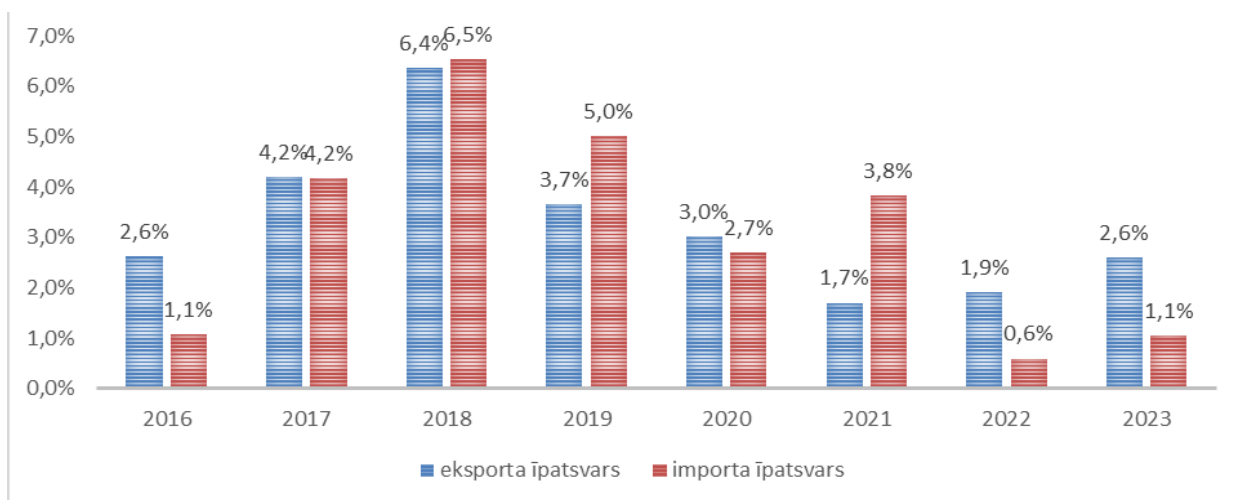
10. attēls. Transporta nozares bruto pievienotā vērtība valsts iekšzemes kopproduktā laika periodā no 1995. līdz 2023. gadam (2015. gada salīdzināmajās cenās)



Datu avots: CSP⁴³

Gadu laikā ir samazinājies ne tikai transporta nozares ieguldījums IKP, bet arī transporta nozares eksporta un importa īpatsvars kopējā eksporta un importa apjomā, sasniedzot vēsturiski zemākās vērtības 2022. un 2023. gadā.

11. attēls. Transporta nozares eksporta un importa īpatsvars kopējā eksporta un importa apjomā no 2016. līdz 2023. gadam (izņemot pasta un kurjeru pakalpojumus)



Datu avots: Oficiālā statistikas portāla⁴⁴ dati

Transporta pieejamība un kvalitāte ietekmē arī citas tautsaimniecības nozares, līdz ar to transporta nozares loma iekšzemes kopprodukta veidošanā noteikti skatāma plašākā kontekstā. Piemēram, gan vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības, gan apstrādes nozares sekmīgai funkcionēšanai nepieciešama iespēja nogādāt preces vai izejvielas no to ražošanas uz noieta tirgiem, kur transportam ir izšķiroša loma. Sakārtota un efektīva transporta sistēma ir viens no sekmīgas uzņēmējdarbības stūrakmeņiem. Arī iedzīvotāju ikdienas nodrošināšanā transportam ir būtiska loma.

Tomēr, vērtējot transporta nozares ietekmi uz makroekonomisko vidi, svarīgi ir paturēt prātā, ka daudzu citu faktoru ietekme uz tādiem rādītājiem kā iekšzemes kopprodukta apjoms un izaugsmes tendences, inflācija un patēriņš, nodarbinātība un bezdarbs, eksporta un importa izmaiņas ir daudzkārt būtiskāka un jebkādas attiecīgo rādītāju izmaiņas skatāmas tikai un vienīgi kopsakarībās gan ar valsts iekšienē notiekošajiem procesiem, gan ārpus tās robežām notiekošo. Gan ģeopolitisks konteksts, gan arī sociāli – ekonomiskie, vides un citiem aspekti, ietekmē procesus dažādās sabiedrības darbības sfērās.

⁴³ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_VEK_IK_IKP/IKP050/table/tableViewLayout2/

⁴⁴ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_TIR_AT_ATN/ATN010/table/tableViewLayout1/

TAP2027 ieguldījums

Vērtējot TAP2027 ieguldījumu līdz 2023. gada nogalei, var secināt, ka būtisku ieguldījumu makroekonomiskās vides uzlabošanā transporta nozare nav sniegusi. TAP2027 iekļautie uzdevumi, kas saistāmi ar NAP2027 un citiem plānošanas dokumentiem, vai nu nav uzsākti, vai ir īstenošanas stadijā. Ietekme no TAP2027 pasākumu īstenošanas sagaidāma vienīgi pēc to pabeigšanas, turklāt nevis uzreiz, bet vairāku gadu garumā.

Priekšlikumi

Nozares noturības stiprināšana, tirgus un pakalpojumi diversifikācija

Transporta nozares ieguldījums katru gadu samazinās un 2023. gada nogalē ir sasniedzis vēsturiski zemāko punktu. Covid-19 pandēmija un Krievijas izraisītais karš Ukrainā ir būtiski negatīvi ietekmējis Latvijas tautsaimniecības attīstību, tai skaitā arī transporta nozari. Lai nākotnē no šādas situācijas izvairītos, jāmeklē risinājumi transporta nozares noturības stiprināšanai (piemēram, loģistikas nozares stratēģisko virzienu pārskatīšana, Rail Baltica projekta ātrāka pabeigšana), tirgus un pakalpojumu diversificēšanai, inovāciju plašākai pielietošanai un zaļā transporta veicināšanai.

Nepieciešams palielināt dzelzceļa iekšzemes kravu pārvaldījumus, izveidot stimulējošus mehānismu kravu pārvaldījumu pārceļšanai uz dzelzceļu no autotransporta.

4.2. Politikas ietekme uz uzņēmējdarbības vidi

Uzņēmējdarbības vides definīcija

Ar uzņēmējdarbības vidi šajā izvērtējumā tiek saprasts uzņēmējdarbības uzsākšanai, veikšanai un attīstībai nepieciešamo apstākļu kopums atbilstoši Pasaules Bankas uzņēmējdarbības veikšanai salīdzinošajai metodoloģijai (*Doing Business*)⁴⁵, kas tiek izmantota arī Ekonomikas ministrijas sagatavotajā Uzņēmējdarbības vides pilnveidošanas pasākumu plānā.⁴⁶

Uzņēmējdarbības vērtēšanas indekss

Transporta politikai ir tieša ietekme uz uzņēmējdarbības vidi, jo tā nodrošina uzņēmējdarbības veikšanai nepieciešamās transporta infrastruktūras pieejamību.

“*Doing Business*” indekss paredz uzņēmējdarbības uzsākšanai, veikšanai un attīstībai nepieciešamo apstākļu grupēšanu vairākās grupās – uzņēmējdarbības uzsākšana, būvatļaujas saņemšana, elektrības pieslēgšana, īpašumtiesību reģistrēšana, kredīta saņemšana, mazākuma investoru aizsardzība, nodokļu maksāšana, pārrobežu tirdzniecība, līgumu izpildes nodrošināšana, maksātspējas pieteikšana. Ar transporta nozari saistāms vairāki aspekti – uzņēmējdarbības atbalsts, ostu un lidostu attīstība un pārrobežu tirdzniecība.

Saskaņā ar “*Doing Business*” metodoloģiju, pārrobežu tirdzniecības kritērijā tiek iekļauts laiks un izmaksas, kas saistītas ar preču loģistiku to eksportēšanai un importēšanai, konkrēti ar izmaksām un laiku kas nepieciešamas dokumentu atbilstības (pārrobežu tirdzniecības noteikumiem) nodrošināšanai, robežšķērsošanai prasību izpildei un iekšzemes transporta nodrošinājumam, lai precī nogādātu no tās sākotnējā punkta (piemēram, preces ražošanas vietas) līdz atbilstošam robežas punktam. Atbilstoši, tikai viens no šiem apakškritērijiem - iekšzemes transporta nodrošinājums ir tieši saistīts ar transporta nozari.

Metodoloģijā iekļauta atruna, ka (preces transportēšanas) laiku un izmaksas iekšzemē ietekmē daudzi ārēji faktori, piemēram, attiecīgās teritorijas ģeogrāfija un topogrāfija, ceļu kapacitāte un vispārējā infrastruktūra, tuvākās ostas vai robežas tuvums, kā arī tranzīta teritorijas atrašanās vieta, noliktavas, kurās tiek glabātas tirgotās preces, un tāpēc tās tieši neietekmē ekonomikas tirdzniecības politika un reformas. Datus par pārrobežu tirdzniecību apkopo, izmantojot anketu, kas tiek nosūtīta vietējiem kravu ekspeditoriem, muitas brokeriem, ostu iestādēm un tirgotājiem.

2020. gadā⁴⁷ Pasaules bankas eksperti sagatavoja “*Doing Business*” pārskatus par 190 pasaules valstīm un teritorijām pirms tās lēmuma pārskatīt pētījumā izmantoto metodoloģiju⁴⁸. Latvija ierindojās 19. vietā, savukārt pārrobežu tirdzniecības komponentē – 28. vietā starp visām pētījumā aptvertajām ekonomikām.

⁴⁵ <https://archive.doingbusiness.org/en/methodology>

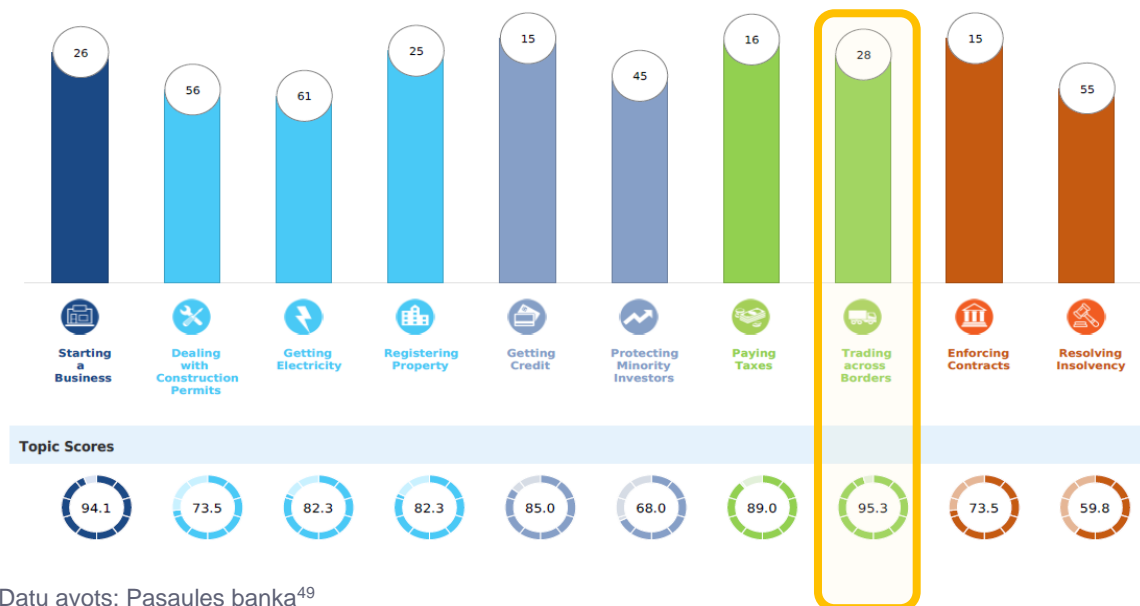
⁴⁶ <https://likumi.lv/ta/id/307037-par-uznemejdarbibas-vides-pilnveidosanas-pasakumu-planu-2019-2022-gadam>

⁴⁷ Uz izvērtējuma veikšanas brīdi (2024. gada maijs) pēdējais pieejamais pētījums

⁴⁸ <https://www.worldbank.org/en/news/statement/2021/09/16/world-bank-group-to-discontinue-doing-business-report>

Eiropas valstu vidū Latvija ierindojās augstajā 6. vietā, tūlīt aiz Dānijas, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes, Dānijas, Lietuvas un Igaunijas, apsteidzot Somiju, Vāciju, Īriju, Austriju un daudzas citas lielākas ekonomikas.

12. attēls. Latvijas rādītāji 2020. gada "Doing Business" indeksā



Datu avots: Pasaules banka⁴⁹

Uzņēmējdarbības vērtēšanas indekss – Latvijas rādītāju aprēķins

Iekšzemes transporta apakškritēriju novērtē pēc 3 rādītājiem – laika un izmaksām sūtījuma iekraušanai vai izkraušanai noliktavā vai ostā/robežā, laiku un izmaksām transportēšanai no noliktavas uz ostu/robežu un laiku un izmaksām, kas saistītas ar satiksmes aizkavēšanos un ceļu policijas pārbaudēm, sūtījumam esot ceļā. 2020. gada indeksā iekšzemes transportu raksturoja šādas vērtības: kokmateriālu eksportam uz Zviedriju – ceļā pavadītais laiks no robežas 7 km attālumā – 2 stundas (līdz Rīgas ostai) un izmaksas 150 ASV dolāri, mehānisko transporta līdzekļu detaļu importam no Vācijas – ceļā pavadītais laiks no (Latvijas – Lietuvas) robežas 100 km attālumā – 4 stundas un izmaksas 115 ASV dolāru.

Salīdzinājumā ar 2016. gadu⁵⁰, kopējais Latvijas rādītājs 2020. gadā ir uzlabojies par 3 pozīcijām – no 22. vietas, savukārt komponentē pārrobežu transports vērojama lejupslīde par 6 pozīcijām – arī no 22. vietas 2016. gadā (vērtība 95,26 gan ir līdzvērtīga 2020. gada vērtībai šajā kritērijā). Gan laiks, gan izmaksas abiem 2020. gada ziņojumā minētajiem piemēriem ir nemainīgs. 2016. gada ziņojumā iekļautas papildu detaļas – transportēšanas ātrums – kokmateriālu eksporta uz Zviedriju – 3,5 km/stundā ar izmaksām 21,4 ASV dolāri par 1 km, savukārt detaļu importam no Vācijas – 25 km/stundā ar izmaksām 1,2 ASV dolāri par 1 km.

Salīdzinājumam jāmin, ka abām pārējām Baltijas valstīm – Igaunijai un Lietuvai šai rādītāja 2020. gada indeksā ir 100,0 punkti pretstatā Latvijas 95,3 punktiem, kas abas kaimiņvalstis pārrobežu transporta jomā ierindo attiecīgi 17. un 19. vietā visu pētījumā iekļauto ekonomiku vidū. Abu valstu indeksā iekļautie piemēri norāda uz atšķirībām salīdzinājumā ar Latviju. Piemēram, Igaunijā indeksā iekļautajos piemēros elektronisko iekārtu detaļu eksporta preču nogādāšanai uz Igaunijas (Paldiski) ostu nepieciešamas 2 stundas, 6 km un 229 ASV dolāri, savukārt transportlīdzekļu importam uz Vāciju 4 stundas, 190 km līdz (Igaunijas – Latvijas) robežai un 265 ASV dolāri, kas ir salīdzinoši dārgāk, bet laika ziņā līdzīgi kā Latvijā. Lietuvai indeksā iekļautajā piemērā transporta līdzekļu rezerves daļu eksporta preces uz Krieviju nogādāšanai līdz (Medininku) robežšķērsošanas punktam nepieciešama 1 stunda, jāmēro 35 km garš ceļš un tas izmaksā 73 ASV dolārus, savukārt transportlīdzekļu detaļu importam no Vācijas no (Polijas – Lietuvas) robežas nepieciešamas 4 stundas, jāmēro 160 km un izmaksā 260 ASV dolārus, kas importa ziņā ir dārgāk salīdzinājumā ar Latviju, bet importa gadījumā lētāk, laika apjomam esot kopumā vienlīdzīgam. Arī abās kaimiņvalstīs pētījumā nav konstatēti iekšzemes transporta šķēršļi, kas kavē pārrobežu tirdzniecību

TAP2027 ieguldījums

⁴⁹ <https://archive.doingbusiness.org/en/doingbusiness>

⁵⁰ <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/13b94031-f72a-534b-bc20-bf1ca49abf88/content>

Uzņēmējdarbības vides kontekstā var minēt TAP2027 1.2.3. pasākumu pilsētu infrastruktūras sasaistei ar TEN-T tīklu; 2.2.4. pasākumu uzturēt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru starptautiskā lidostā "Rīga"; 3.1.3. pasākumu nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu "VIA LATVIA"; 3.2.4. pasākumu TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi, digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju; 3.2.5. pasākumu TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru un 3.2.6. pasākumu ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru. Visu šo pasākumu izpilde ir uzsākta un turpinās, tomēr pašlaik vēl ir pārāgri runāt par to ietekmi. Jāņem vērā, ka daudzi šie pasākumi paši par sevi nesekmēt uzņēmējdarbības attīstību un skatāmi kopsakarībā ar vispārējām valsts ekonomikas un/vai atsevišķu reģionu ekonomiskajām, demogrāfiskajām un vides izmaiņām, tomēr vienlaikus tie uzskatāmi par nepieciešamajiem priekšnosacījumiem uzņēmējdarbības veikšanai.

Transporta nozares pievienotā vērtība valsts iekšzemes kopproduktā ir samazinājusies novērtējumā aptvertajā laika periodā. Mainoties globālajām tendencēm, tā ar lielu ticamību turpinās samazināties arī turpmākajos gados. Būtiskākais iemesls ir transporta loģistikas nozares samazinājums Krievijai un Baltkrievijai noteikto sankciju saistībā ar Krievijas izraisītā un īstenotā kara Ukrainā rezultātā. Līdz šim loģistikas nozarei t.s. Austrumu – Rietumu koridorš bijis galvenais ienākumu avots, kā dēļ samazinājums skāris pilnīgi visas transporta jomas – kravu pārvadājumus pa autoceļiem, jūru un gaisu. Tāpat jāņem vērā, ka, Latvijas ekonomika ir salīdzinoši neliela, kā dēļ loģistikas pakalpojumi iekšējā patēriņa nodrošināšanai nespēj kompensēt samazinājumu Krievijas tirgus vajadzību apmierināšanai. Tas pats attiecināms arī uz eksporta apjomiem – Latvijā netiek saražots pietiekams preču apjoms sekmīgai nozares attīstībai ilgtermiņā.

Priekšlikumi

Administratīvā sloga mazināšana

Abi "*Doing business*" ziņojumi norāda uz to, ka tieši saistībā ar iekšzemes transportu Latvijā nepastāv šķēršļu, kas kavētu pārrobežu tirdzniecību – salīdzinoši zemā kritērija vērtība skaidrota ar muitas prasību izpildei nepieciešamajiem dokumentiem un ar to noformēšanu saistītajām izmaksām, kā arī ar ostās pavadīto laiku un izmaksām, t.sk. dažādu dokumentu noformēšanas prasību izpildei.

Jauni tirgi un augstas pievienotās vērtības preču ražošana

Paredzams, ka, turpinoties valsts tautsaimniecības pārorientācijai no ražošanas uz pakalpojumu sektoru (kas gan ietver arī transporta loģistiku), kravu apgrozījums Latvijā, visticamāk, turpinās samazināties arī nākotnē (jāņem vērā, veicot projektu ekonomiskā pamatojuma izvērtējumu), ja vien nozare spēs atrast jaunus tirgus preču tranzītam caur Latvijas teritoriju, jaunas pārvadājamo preču grupas, vai arī abus kopā. Būtiski ņemt vērā Rail Baltica projekta potenciālo piensumu un vērtēt šīs iespējas kontekstā ar šīs dzelzceļa līnijas attīstību. Ņemot to vērā, Latvijas kā tranzītam pievilcīgas valsts tēls jāreklamē jaunos tirgos, tā mēģinot aizstāt līdzšinējo virzienu un/no Austrumiem. Jāveicina Latvijas kā eksportētājvalsts pievilcīgums (popularizējot Latvijas priekšrocības ko tā var piedāvāt potenciālajiem uzņēmumiem), kāpinot, piemēram, eksportētspējīgas augstas pievienotās vērtības preču ražošanu.

4.3. Politikas ietekme uz administratīvo slogu un ar to saistīto izmaksu apjoms

Administratīvā sloga definīcija

Ar administratīvo slogu un ar to saistītajām izmaksām izvērtējumā tiek saprastas tādas darbības un to izpildei nepieciešamie resursi, laiks un administratīvās izmaksas, kas veidojas un izriet no aktivitātēm, ko persona brīvprātīgi neveiktu (atbilstoši Valsts kancelejas definīcijai⁵¹), ar to saprotot tādas darbības, kas kādai no personām noteiktas, vai izriet no TAP2027 iekļautajiem rīcības virzieniem un uzdevumiem, ko citādā gadījumā attiecīgās personas nebūtu veikušas.

Administratīvais slogs un ar to saistīto izmaksu apjoms

⁵¹ <https://www.mk.gov.lv/lv/administrativa-sloga-un-normativisma-mazinasana>

Izvērtējumā nav konstatēts, ka kāds no TAP2027 iekļautajiem uzdevumiem ir radījis papildu administratīvo slogu trešajām pusēm, ar to saprotot tās personas, kas nenodrošina attiecīgā uzdevuma izpildi, bet ir, piemēram, attiecīgā uzdevuma rezultāta lietotāji – piemēram, uzņēmēji, iedzīvotāji, valsts viesi.

TAP2027 ieguldījums

Atsevišķu TAP2027 iekļauto uzdevumu izpilde var veicināt administratīvā sloga mazināšanu tām institūcijām, kas iesaistītas attiecīgā uzdevuma izpildē. Kā piemērus var minēt TAP2027 1.1.4. pasākumu atjaunot datu pārraides pamattīklu un paplašināt funkcijas, nodrošinot vilcienu kustības vadību un citus dzelzceļa tehnoloģiskos procesus dzelzceļa stacijās, parkos, posmos un citos objektos; 1.3.2. pasākumu izveidot un uzturēt transporta nozares datu nacionālā (valsts) piekļuves punktu; 1.3.3. pasākumu nodrošināt statistiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus; 1.3.4. pasākumu ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu; 1.3.5. pasākumu ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu; 2.3.2. pasākumu attīstīt gaisa satiksmes vadības sistēmu un tās atbalsta sistēmas; 4.1.1. pasākumu izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānu.

Priekšlikumi

Uzsākto uzdevumu īstenošanas turpināšana

Būtiska daļa TAP2027 uzdevumu, kas attiecas uz administratīvā sloga mazināšanu, ir uzsākta, un to īstenošana turpinās, līdz ar to pašlaik nav iespējams novērtēt, kāda tieši varētu būt to radītā ietekme uz administratīvā sloga mazināšanu. Svarīgi, lai plānotie uzdevumi savlaicīgi tiktu īstenoti.

4.4. Politikas ietekme uz sociālo vidi

Sociālā vides definīcija

Ar sociālo vidi šajā pētījumā tiek saprasta cilvēka veidotā vide (pretstatā dabiskajai videi), kas definēta kā telpa, kurā īstenojas indivīdu, grupu, sabiedrības slāņu mijiedarbība, ietverot personiskās un sociālās attiecības, individuālo kultūru, cilvēkam tuvāko apkārtni un sociālo tīklojumu, kopienas vidi un attiecības, pārvaldību un vispārējos pakalpojumus (piemēram, sabiedrisko transportu, sakari), sociālos un veselības pakalpojumus, sabiedrības struktūru, kultūru un fiziskos objektus, politiskās varas sadali, cilvēku darbībai nepieciešamos resursus, sociālos un ekonomiskos procesus, industriālo un nodarbinātības struktūru, darba tirgu (atbilstoši Labklājības ministrijas izmantotajai sociālās vides definīcijai⁵²).

Sabiedriskais transports

TAP2027 norādīts, ka Latvijā sabiedriskā transporta pakalpojumi pilda sociālu funkciju, nodrošinot iedzīvotāju tiesības uz brīvu pārvietošanos un iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību un pieprasījuma pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem apmierināšanu. Tas ir būtisks instruments ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā. Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums⁵³ garantē, ka iedzīvotājiem tiek nodrošināta iespēja nokļūt uz izglītības iestādēm, ārstniecības iestādēm, darbavietām un valsts un pašvaldību institūcijām to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Sabiedriskais transports ir arī alternatīva privātā transporta izmantošanai, tādēļ ir nepieciešams nodrošināt konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu, tā vienlaikus veicinot ietekmes uz vidi mazināšanu.

Lai nodrošinātu pēc iespējas racionālāku, optimālu un izmaksu efektīvu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kurā tiek nodrošināti visiem pieejami un noteikta apjoma valsts garantēti sabiedriskā transporta pakalpojumi, maršrutu tīklu pilsētas nozīmes maršrutos pārzina republikas valstspilsētas un pilsētas, savukārt reģionālajos pārvadājumos, atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes uzdevumam pārzina un organizē VSIA Autotransporta direkcija (turpmāk – ATD).

Sociālās vides kontekstā pētījumā plašāk apskatīts sasniedzamības aspekts – konkrētāk iedzīvotāju iespējas sasniegt tiem ikdienā nepieciešamos pakalpojumus (izglītības un veselības) un nokļūšanu darba vietā. CSP veiktajā aptaujā "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte"⁵⁴, kas veikta 2017. un 2021. gadā (nākamā plānota 2025. gadā), attiecīgi 39,4% un 36,2% aptaujāto Latvijas iedzīvotāju vecumā no 15 līdz 84 gadiem ikdienā darba dienās pārvietojās darba vajadzībām šajos braucienos (mazāk nekā 300 km – attiecināsim šos rezultātus uz Latvijas teritoriju šī pētījuma vajadzībām) (brīvdienās attiecīgi 14,1% un 7,5%), izglītības

⁵² <https://www.lm.gov.lv/lv/socialas-vides-izpete>; Baiba Bela un Līga Rasnača (zin. red.). Sociālā darba vārdnīca. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2023. 640 lpp., pieejama <https://www.lm.gov.lv/lv/media/23154/download?attachment>

⁵³ <https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums>

⁵⁴ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/QSP_OD/QSP_OD_apsekojumi_mobilitate/MOB202.px/table/tableViewLayout1/

nolūkos ikdienā darba dienās pārvietojās 5,4% un 1,6%, savukārt iepirkšanās vajadzībām darba dienās pārvietojās attiecīgi 21,1% un 26,3% (brīvdienās attiecīgi 32,9% un 34,9%), bet atpūtas nolūkos darba dienās pārvietojās attiecīgi 14,1% un 17,7% (brīvdienās attiecīgi 41,8% un 47,7%). Aptaujas rezultāti uzrāda situāciju gada griezumā, sezonāli, protams, iespējamās atšķirības, piemēram, pārvietošanās vajadzībai darba, izglītības vai atpūtas nolūkā.

Aptaujas rezultātā noskaidrots, ka vidēji tās bijušas 2,8 pārvietošanās reizes katrā darba dienā gan 2017., gan 2021. gadā, veiktais attālums vidēji ir attiecīgi 28 km un 28,6 km, ceļā pavadītais laiks attiecīgi 78,8 min. un 74,4 min. (brīvdienās tās ir attiecīgi 2,3 un 2,6 reizes dienā, veicot attiecīgi 34,3 km un 42 km attālumu 81,6 un 95,4 minūtēs)⁵⁵. Atšķirīgas ir tendences atbilstoši izmantotajam pārvietošanās veidam: ar kājām darba dienās vidēji pārvietojušies 2,2 reizes abos aptaujas veikšanas gados attiecīgi mērojot 2,7 km un 2,9 km garu ceļu attiecīgi 45,4 un 46,6 minūtēs, brīvdienās tās bijusi 1,9 reize, veicot 2,8 km un 3,6 km garu ceļa posmu attiecīgi 56,8 un 62,9 min. Ar automašīnu tās darba dienās bijušas attiecīgi 2,6 un 2,7 reizes, veicot 42,4 un 42,8 km 64,8 un 65,9 min, savukārt brīvdienās attiecīgi 2,3 un 2,5 reizes, veicot 56,3 km un 66,3 km garu posmu attiecīgi 71 un 78,9 min.

Tālāki ceļa posmi mēroti ar vilcienu – darba dienās veicot attiecīgi 1,7 braucienus attiecīgi 47,2 km un 63,4 km attālumā, veltot tam 78,3 un 86,4 min, brīvdienās – 1,4 braucienus 2017. gadā, veicot 47,2 km 83,4 min. (2021. gada aptaujā trūkst datu par respondentu skaitu, kas brīvdienās pārvietojušies ar vilcienu). Ar autobusu darba dienās veikti attiecīgi 1,8 un 1,7 braucieni 19,8 km un 18 km attālumā, ceļā pavadot 68,5 min un 58,5 min attiecīgi, brīvdienās tie bijuši attiecīgi 1,8 un 1,6 braucieni 22,1 un 46 km attālumā, ceļā pavadot attiecīgi 67,5 un 86,6 min. Tramvajs un trolejbuss vidēji izmantots 1,7 reizi, veicot īsākus ceļa posmus un patērējot mazāk laika ceļā (ap 7 - 8 km vidēji 45 minūtēs), 2021. gadā ar tramvaju un trolejbusu veiktajam attālumam nedaudz pieaugot (līdz 9 km).

Sadalījumā pa transporta veidiem darba dienās populārākais pārvietošanās veids bijis vieglā automašīna attiecīgi 46% un 52,5% (kā vadītājam attiecīgi 37,9% un 43,9%) un ar kājām – attiecīgi 33,2% un 35,5%. Sabiedriskais transports ticis izmantots 16,2% un 8,2% gadījumu. Brīvdienās vieglā automašīna izmantota attiecīgi 50,3% un 53% (kā vadītājam 34,4% un 37,9%), ar kājām iets 34,4% un 36,9% attiecīgi, savukārt ar sabiedrisko transportu attiecīgi 12,1% un 5,8%. Vērtējot šos datus, jāņem vērā, ka 2021. gada veiktās aptaujas laikā valstī aktuāla bija Covid-19 pandēmija. Velosipēds darba dienās izmantots attiecīgi 3,9% un 2,6% un brīvdienās attiecīgi 2,6% un 2,9%, savukārt mikromobilitātes rīki – 0,5% gadījumu 2021. gadā (2017. gada aptaujā tie netika izdalīti kā atsevišķs pārvietošanās veids).

Apkopojot var secināt, ka:

- Latvijas iedzīvotāju iecienītākais pārvietošanās veids ir vieglā automašīna, pastaiga ar kājām, kā arī sabiedriskais transports;
- darba dienās galvenais pārvietošanās iemesls ir darbs un iepirkšanās, savukārt brīvdienās – atpūta un iepirkšanās;
- brīvdienās veiktais pārvietošanās ilgums un garums ar automašīnu ir lielāks nekā darba dienās;
- ar vilcienu veicam garākus pārbraucienus kā ar autobusu (vēl īsākus ar tramvaju un trolejbusu);
- ar velosipēdu veiktais pārbrauciens ir garāks nekā ar tramvaju vai trolejbusu;
- taksometrs tiek izmantots salīdzinoši visretāk;
- ar kājām veicam salīdzinoši īsus maršrūtus – aptuveni 3 km robežās.

TAP2027 ieguldījums

Daudzi TAP2027 uzdevumi veicina sabiedriskā transporta attīstību, piemēram, 1.2.2. pasākums - valsts reģionālos autoceļu pārbūve, stiprinot to virsmas nestspēju un vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu; 1.2.3. pasākums - pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu. Vērtējot sasniedzamību, šie TAP2027 uzdevumi jāskatās kopsakarībā ar plānotajām reformām skolu tīkla un veselības pakalpojumu pieejamības reformu kontekstā.

⁵⁵ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD_apsekojumi_mobilitate/MOB204.px/table/tableViewLayout1/

Priekšlikumi

Sabiedriskā transporta izmantošanas iespēju veicināšana

Daudzi TAP2027 uzdevumi veicina sabiedriskā transporta izmantošanas iespēju palielināšanu, bet ir jāveicina iedzīvotāju informēšana par sabiedriskā transporta iespējām un esošo paradumu maiņa, kā arī vēl plašāk jāattīsta sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas.

4.5. Politikas ietekme uz vidi

Vides definīcija

Ar terminu vide šajā izvērtējumā tiek saprasta dabas, antropogēno un sociālo faktoru kopums, t.sk. dabiskā vide, kas ietver dabas resursus (dabas sastāvdaļas, tai skaitā gaiss, ūdeņi, flora, fauna, augsne, zemes dzīles) un Vides aizsardzības likumā⁵⁶ noteikto mērķi nodrošināt vides kvalitātes saglabāšanu un atjaunošanu, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu.

Eiropas iniciatīvas klimatneitralitātes un klimatadaptācijas nodrošināšanai

Lielā mērā pateicoties tieši ES kopējām iniciatīvām un it īpaši Eiropas zaļajam kursam, kas izstrādāts, lai ieviestu dzīvē Parīzes nolīgumā – ANO kopīgā rīcības plānā globālās sasilšanas mazināšanai paredzētos mērķus un līdz 2050. gadam nodrošinātu klimatneitralitāti visā ES teritorijā, arī Latvijā pēdējās desmitgades laikā vērojama arvien lielāka izpratne par videi draudzīgu risinājumu ieviešanu ikdienā. Eiropas zaļais kurss paredz vismaz 55% neto emisiju samazinājumu līdz 2030. gadam.

Kontekstā ar Eiropas zaļo kursu skatāmas arī citas ES politikas iniciatīvas, kas kādā noteiktā mērā arī ietekmē un tuvākajās desmitgadēs ietekmēs transporta sektoru – ES klimatadaptācijas stratēģija līdz 2030. gadam, kuras fokusā ir civilās aizsardzības pielāgošanai ekstrēmiem laika apstākļiem, ES Biodaudzveidības stratēģija līdz 2030. gadam, kas paredz paplašināt aizsargājamas sauszemes un jūras teritorijas, stratēģija “No lauka līdz galdam”, kas paredz nodrošināt pietiekamu, cenas ziņā pieejamu un uzturvielām bagātu pārtiku planētas iespēju robežās, nodrošināt ilgtspējīgu pārtikas ražošanu, veicināt ilgtspējīgāku pārtikas patēriņu un veselīgu uzturu, ES industriālā stratēģija, kas paredz Eiropas rūpniecības virzību uz klimatneitralitāti, Aprites ekonomikas rīcības plāns, kas veicina ekonomikas izaugsmes atsaistīšanu no resursu izmantošanas un ražošanas un patēriņa ķēdē pārkārtojoties uz aprites sistēmām u.c.

TAP2027 ieguldījums

No vides kvalitātes saglabāšanas un atjaunošanas, kā arī dabas resursu ilgtspējīgas izmantošanas skatupunkta raugoties, visi tie TAP2027 pasākumi, kas vērsti, piemēram, uz gaisu salīdzinoši mazāk piesārņojošo transporta risinājumu attīstību vērtējami īpaši pozitīvi. Piemēram, 4.2.1. pasākums īstenot infrastruktūras projektus velosipēdu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai; 4.3.1 pasākums. alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņražā, CNG un LNG uzpildes stacijas); 4.3.2. pasākums organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri); pasākums 4.3.3. atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu; 4.5.1. pasākums atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai, 4.5.2. pasākums jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomainīšana; 4.5.3. pasākums atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu; un pasākums 4.5.4. dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija, kā arī atsevišķi citi. Jāpiebilst, ka šo uzdevumu izpildes veikšanai nepieciešamās rīcības ir salīdzinoši finansiāli ietilpīgas, kas vēl jo vairāk nosaka nepieciešamību to finansēšanai izmantot ES finansējuma iespējas.

TAP2027 īstenoto uzdevumu piemēri – velosipēdu ceļu infrastruktūras izveide

TAP2027 4.2.1. pasākums paredz īstenot infrastruktūras projektus velosipēdu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai. Īpaši nozīmīgi būtu šī pasākuma ietvaros nodrošināt atbilstošas velosipēdiem piemērotas infrastruktūras izveidi starp pilsētām.

⁵⁶ <https://likumi.lv/doc.php?id=147917>

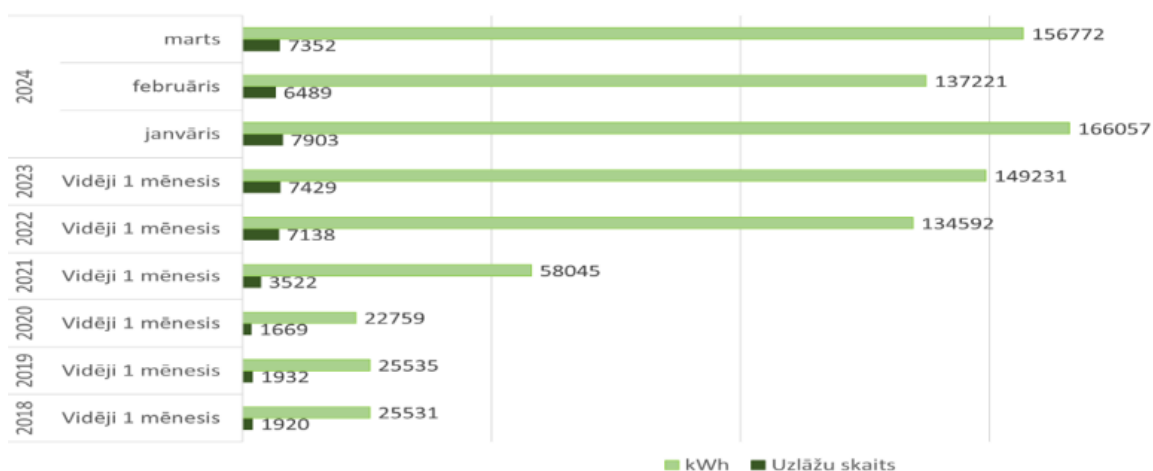
Šis pasākums ļautu paaugstināt satiksmes drošību gan pilsētās, gan vietās, kur tiktu izbūvēti velosceļi, tai skaitā ārpus apdzīvotām vietām. Velo infrastruktūras izveide savukārt ļautu attīstīt velotūrisma valsts mērogā, gan arī mazināt nepieciešamību izmantot citus transporta veidus nokļūšanai uz citām apdzīvotām vietām, kur iespējams saņemt pakalpojumus, kas indivīda dzīvesvietā nav pieejami.

Tomēr no ietekmes uz vidi viedokļa ietekme no šādu pasākumu īstenošanas būs viennozīmīgi pozitīva vien tad, ja vienlaikus tiek īstenoti pasākumi, piemēram, alternatīvo degvielu transportlīdzekļu skaita pieaugumam, tiem piedaloties autosatiksmē vai arī, piemēram, radikālā veidā, ierobežojot transportlīdzekļu ar iekšdedzes dzinējiem pārvietošanos noteiktās teritorijās, vai arī veicinot iedzīvotājus, piemēram, apdzīvotās vietās pārvietoties kājām vai izmantot sabiedrisko transportu. Ja pasākumi tiek īstenoti atrauti viens no otra – to sagaidāmā ietekme visdrīzāk būs salīdzinoši mazāk nozīmīga.

TAP2027 īstenoto uzdevumu piemēri – elektrotransporta līdzekļu izmantošana

Saskaņā ar nacionālā ātrās uzlādes tīkla e-mobi tīmekļa vietnē pieejamo kartogrāfisko informāciju, Latvijā šobrīd darbojas 84 “Elektrum drive” un 141 CSDD uzturēta elektrotransporta līdzekļu uzlādes stacija. CSDD informācija⁵⁷ liecina, ka kopš 2020. gada būtiski pieaudzis gan kopējais uzlāžu skaits, gan elektromobiļu uzlādei izmantotā elektroenerģija (kWh) e-mobi uzlādes tīklā, tomēr, sākot ar 2022. gadu, pieaugums būtībā vairs nav novērojams.

13. attēls. Elektroauto uzlāžu reižu skaits un uzlādes jauda laika periodā no 2018. līdz 2024. gadam nacionālā uzlādes tīkla stacijās

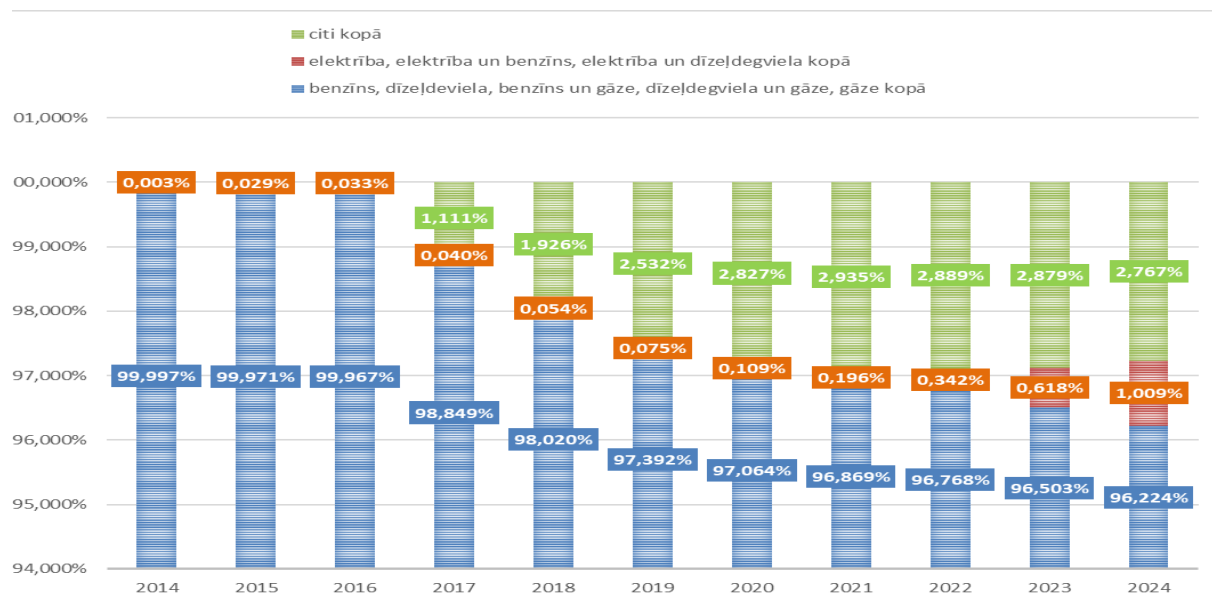


Datu avots: e-mobi

Lai arī lēnām, bet vienmērīgi pieaudzis reģistrēto vieglo automobiļu ar elektrisko dzinēju īpatsvars – ja 2014. gadā viegļie automobiļi ar elektrisko dzinēju (kopā ar hibrīda modeļiem) veidoja vien 0,003% no kopējā reģistrēto vieglo automobiļu skaita, tad 2024.gada jūlijā tas sasniedza 1%, kas ir vairāk nekā pieckāršs pieaugums kopš 2021. gada, kad to īpatsvars bija 0,196%.

⁵⁷ <http://www.e-transport.org/index.php/statistika/32-e-mobi-uzlades-tikls>

14. attēls. Reģistrēto vieglo automobiļu pēc motora veida īpatsvars laika posmā no 2014. līdz 2023. gadam



Datu avots: Oficiālā statistikas portāla informācija

Pat neskatoties uz pēdējo pāris gadu laikā novēroto pieaugumu, kopējais reģistrēto vieglo automobiļu ar elektrisko dzinēju īpatsvars ir vien 1% no kopējā valstī reģistrēto vieglo automobiļu skaita. 2024. gada sākumā joprojām populārākie bija viegļie automobiļi ar benzīna, dīzeļdegvielas, gāzes vai kombinētie viegļie automobiļi, kas veidoja 96,2% (pretstatā 99,997% 2014. gadā). Kopš 2014. gada straujāk pieaudzis ar citām degvielas sistēmām aprīkoto vieglo automobiļu īpatsvars, kas 2023. gadā veidoja 2,77% jeb 3 x vairāk kā ar elektromotoru aprīkoti viegļie automobiļi. No jauna reģistrēto vieglo automobiļu kopskaitā, vieglo automobiļu ar elektrisko dzinēju īpatsvars 2023. gadā veidoja 6,4% pretstatā 0% 2014. gadā (2,6% 2021. gadā).

No turpmāk plānotajām rīcībām pozitīvi vērtējamas ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas periodā paredzētā aktivitātes specifiskā atbalsta mērķa (turpmāk – SAM) 2.4.1. “Elektrotransportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti”, kam saskaņā ar ES kohēzijas politikas programmas Latvijai 2021. - 2027. gadam papildinājumu pieejams finansējums 37,7 milj. EUR apmērā⁵⁸. Saskaņā ar informatīvā ziņojuma “Par Finanšu ministrijas pārziņā esošo ES fondu un ārvalstu finanšu palīdzības aktualitātēm līdz 2024. gada 1. martam (pusgada ziņojums)” 5. pielikumu⁵⁹ projektu pieteikumu atlases uzsākšana ir paredzēta 2025. gada otrajā ceturksnī.

Klimata un enerģētikas ministrija pilnveido un paplašina atbalsta programmu jaunu un lietotu elektroauto un jaunu hibrīdauto iegādei, kas arī dos ieguldījumu pārejai uz mazākas emisijas radošiem un bezemisiju transporta līdzekļiem.⁶⁰

Uzsvaram klimata neitralitātes jomā jābūt ne tikai uz ETL skaita palielināšanu, bet arī un pat iespējams lielākā mērā uz izplūdes gāzu / emisiju samazināšanu, lai, attīstoties tehnoloģijām, panāktu jebkāda veida bezizmešu vai zemu izmešu transportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu. No šāda viedokļa savu artavu pozitīvai ietekmei uz vidi, it īpaši gaisa kvalitātes uzlabošanā, pilsētās deva par ES fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda finansējumu iegādātie kopumā 26 tramvaju vagoni, 145 autobusa iegāde un jaunu tramvaja līniju izbūve Liepājā un Daugavpilī un esošo uzlabošana gan šajās abās pilsētās, gan arī valsts galvaspilsētā. Kā būtisks šai sakarā vērtējams apstāklis, ka elektriskās uzlādes, hibrīda vai alternatīvo degvielu autobusi iegādāti un kursē lielāko Latvijas pilsētu ielās (Rīgā, Jūrmalā, Valmierā, Ventspilī, Daugavpilī, Jelgavā, Rēzeknē un Jēkabpilī), kā arī izbūvēta tiem nepieciešamā uzlādes infrastruktūra. Lai uzsāktu turpinātu, nepieciešama arī turpmāka atbilstošu bezizmešu vai zemu izmešu sabiedriskā transporta līdzekļu – autobusu iegāde arī citās Latvijas pilsētās, kā arī bezizmešu sabiedrisko autobusu ieviešana starppilsētu maršrutos.

Papildu pozitīvi minami Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna (turpmāk – ANM plāns) 3.komponentē plānoto 24 bezemisiju autobusu iegāde skolēnu pārvadāšanas vajadzībām un ES fondu 2021.–2027. gadam plānošanas perioda 6.1.1. SAM „Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko,

⁵⁸ https://www.esfondi.lv/assets/pl%C4%81not%C4%81s_atlases/es_fondi/2024/01_03_2024/programmas-papildinajums_01.03.2024.xlsx

⁵⁹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7749f93f-d1ed-447a-ad79-178a61ce9971

⁶⁰ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/f8228762-7773-42f2-bcde-93950223cbfe

sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos” 6.1.1.6 pasākumā "Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās” plānoto 38 bezemisiju transportlīdzekļu iegāde dažādām mērķa grupām (piemēram, pašvaldību izglītības iestāžu izglītojamiem, sociālo pakalpojumu, sociālās palīdzības un sociālās aprūpes saņēmējiem, pašvaldības kultūras darbiniekiem, u.c.).

Jāpiemin, ka ES mērogā ir izstrādāta Direktīva 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu⁶¹, kuras mērķis ir sekmēt un stimulēt “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu tirgus attīstību ES. Direktīva nosaka “tīro” transportlīdzekļu valsts iepirkuma minimālos mērķrādītājus. Šie mērķrādītāji ir noteikti kā minimālais “tīro” transportlīdzekļu īpatsvars to transportlīdzekļu kopskaitā, kurus dalībvalstī izmanto valsts iestādes un noteikti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji. Latvijā Publisko iepirkumu likuma 54. pantā un Sabiedrisko pakalpojumu iepirkumu likuma 21. pantā pārņemtas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu prasības.

TAP2027 īstenoto uzdevumu piemēri – bezemisiju vilcieni

Pozitīva ietekme uz vidi turpmākajos gados sagaidāma no ES fondu 2021.–2027. gada plānošanas perioda 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa ietvaros plānotajām investīcijām bezemisiju vilcienu iegādei.

Priekšlikumi

Kompleksāki un ietilpīgāki pasākumi

Lielākā daļa no iepriekš uzskaitītajiem TAP2027 uzdevumiem šobrīd ir uzsākti un ir īstenošanas stadijā, vai arī to faktiskā uzsākšana paredzēta tuvākajā laikā. Vienlaikus jāpiebilst, ka, lai gan daudzi pasākumi sniegs ieguldījumu kopējā valsts virzībā uz klimatneitralitāti, tomēr to ietekme ir neliela, un, lai sasniegtu šo mērķi, turpmākajos gados jāparedz ievērojami kompleksāki un ietilpīgāki pasākumi.

Uzsvaram klimata neitralitātes jomā jābūt ne tikai uz ETL skaita palielināšanu, bet arī un pat iespējams lielākā mērā uz izplūdes gāzu/emisiju samazināšanu, lai, tādējādi, attīstoties tehnoloģijām, panāktu jebkāda veida bezizmešu vai zemu izmešu transportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu.

Pieprasījuma un piedāvājuma sabalansēšana

Pašreizējā virzība uz klimatneitralitāti sastāv no dažādiem ES finansētiem pasākumiem šajā jomā. Ieteicams salāgot pieprasījumu un piedāvājumu, piemēram, lai arī iegādāti videi draudzīgi autobusi, tomēr lielākā daļa iedzīvotāju joprojām pilsētās un ārpus tām pārvietojas ar savu privāto automašīnu. Iedzīvotāju autoparks ir kļuvis videi nedaudz draudzīgāks, tomēr statistikas dati liecina, ka būtisks uzlabojums virzībā uz klimatneitralitāti, un gaisa kvalitātes uzlabošanu nav sasniegts, piemēram, gaisa kvalitātes rādītājiem (slāpekļa dioksīda un citās daļiņas PM2,5) paliekot nemainīgiem.⁶²

4.6. Politikas ietekme uz teritoriju attīstību

Teritorijas attīstības definīcija

Ar teritoriju attīstību šajā pētījumā tiek saprasta sabiedrībai labvēlīgas dabas vides, kultūrvides, sociālās vides un saimnieciskās darbības virzība kādā noteiktā ģeogrāfiskā teritorijā (t.i., definīcija, kas lietotas spēku zaudējušajā Teritoriju attīstības plānošanas likumu⁶³).

Teritoriju attīstība

Teritoriju attīstība ir komplekss jautājums, un tas skatāms daudzu un dažādu faktoru ietekmē. Transports, tā pieejamība un kvalitāte ir būtiska gan attiecīgās teritorijas iedzīvotājiem, gan viesiem, gan uzņēmējiem un to sadarbības partneriem. Transporta loma teritorijas attīstības nodrošināšanā apskatāma gan no transporta pieejamības, gan no tā kvalitātes, gan citiem aspektiem. Tomēr no teritoriju attīstības viedokļa raugoties, transports nav vērtējams kā viennozīmīgs priekšnosacījums kādas teritorijas attīstībai. Turpinās pārmaiņas ekonomikā, piemēram, sabiedrībai aizvien vairāk virzoties zaļās domāšanas, kā arī resursu un

⁶¹ <https://eur-lex.europa.eu/LV/legal-content/summary/clean-and-energy-efficient-road-transport-vehicles.html>

⁶² https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_ENV_GP_GPK/GPK010/table/tableViewLayout1/

⁶³ <https://www.vestnesis.lv/ta/id/51526-teritorijas-attistibas-planosanas-likums>

klimata ilgtspējas virzienā, attīstās inovatīvas tehnoloģijas, piemēram, mākslīgais intelekts. Visi šie aspekti, lai arī, pirmsšķietami var nebūt saistīti ar teritoriju attīstību, tomēr kopumā tiem un arī daudziem citiem ir sava loma teritoriju attīstībā.

TAP2027 ieguldījums

Teritoriju attīstības princips noteikts kā viens no TAP2027 pamatprincipiem⁶⁴ un tā ievērošana transporta nozarē nozīmē sasniedzamības un mobilitātes iespēju uzlabošanu visiem Latvijas iedzīvotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā vai veselības stāvokļa. TAP2027 pausts, ka transporta nozarē ir būtiski nodrošināt transporta infrastruktūru līdzsvarotai valsts un tās teritoriju attīstībai un cilvēku labklājības nodrošināšanai.

TAP2027 paredz, ka reģionālās attīstības nodrošināšanai ir būtiski ieguldīt sabiedriskā transporta attīstībā, tādējādi radot iespējas cilvēkiem reģionos būt mobiliem, reizē samazinot transporta radīto negatīvo ietekmi uz vidi. Arī TAP2027 nosaka multimodāla sabiedriskā transporta tīkla izveidi, galveno lomu tajā piešķirot dzelzceļam. Prioritāri multimodāls transports attīstāms Rīgas metropoles areālā, kurā notiek ievērojamākā cilvēku svārstmigrācija.

TAP2027 1.2.2. pasākums paredz līdz 2027. gada beigām pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai. Šī pasākuma īstenošana paveicama kopsakarībā ar VARAM izstrādāto informatīvo ziņojumu "Par investīciju programmas valsts autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā īstenošanu"⁶⁵. Šajā informatīvajā ziņojumā iekļauti ceļu posmi dažādās Latvijas vietās, kas izbūvējami vai atjaunojami saistībā ar īstenoto administratīvi teritoriālo reformu. Reforma paredzēja pāreju no 119 pašvaldībām uz 43, izveidojot ekonomiski attīstītās spējīgas administratīvās teritorijas ar vietējām pašvaldībām. Savukārt finansējuma piešķiršanas mērķis autoceļu pārbūvēšanai un atjaunošanai bija viena no prioritātēm sekmīgai administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, lai uzlabotu iedzīvotāju ikdienu, nodrošinot novadu administratīvo centru labāku sasniedzamību, sekmējot piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem un darbavietām. Finansējuma piešķiršanas mērķis autoceļu pārbūvei un atjaunošanai tādējādi skatāms ne tikai ekonomiskās vides jeb teritoriju attīstības (piemēram, darba vietu radīšanas vai uzņēmējdarbības uzsākšanas un attīstības) kontekstā, bet arī kontekstā ar sociālo vidi (pakalpojumu sasniedzamību).

Priekšlikumi

Transporta vajadzību noteikšana

Analizējot teritoriju attīstību, ir vērts palūkoties uz transporta vajadzībām no teritoriju lietotāju viedokļa, kur katrai lietotāju grupai – iedzīvotājiem, viesiem, uzņēmumiem un to sadarbības partneriem, valsts pārvaldes iestādēm, pakalpojumu sniedzējiem - ir atšķirīgas vajadzības. Analizējot šo aspektu, jāņem vērā dažādu e-risinājumu attīstība, kas nosaka, piemēram, to, vai attiecīgais pakalpojums ir saņemams klātienē vai arī to iespējams sasniegt attālināti, izmantojot citus, ar transportu tieši nesaistītus veidus.

Administratīvi teritoriālā reforma

Īstenojot TAP2027 pasākumus, ņemt vērā administratīvi teritoriālās reformas mērķus un ar īstenotajiem projektiem atbalstīt mērķu sasniegšanu, piemēram, nepieciešamā autoceļu infrastruktūra.

4.7. Politikas ietekme uz pārvaldes iestāžu funkcijām un cilvēkresursiem

Pārvaldes iestāžu funkciju un cilvēkresursu definīcija

Ar pārvaldes iestāžu funkcijām šajā pētījumā tiek saprastas tās funkcijas, ko pilda Valsts pārvaldes iestādes Valsts pārvaldes iekārtas likuma⁶⁶ ietvarā. Savukārt ar cilvēkresursiem saprotot šajās iestādēs nodarbinātos un viņu iespējas.

Valsts pārvaldes iestāžu uzdevumi

Valsts pārvaldes iestādēm TAP2027 iekļautos uzdevumus būtu jāīsteno tādā apmērā, kā tas norādīts TAP2027, lai nodrošinātu attiecīgā rezultāta (rādītāja) sasniegšanu. Tomēr, jāņem vērā, ka TAP2027 (līdzīgi citiem attiecīgā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem) neparedz ne konkrētā uzdevuma

⁶⁴ TAP2027, 13. lpp.

⁶⁵ https://tap.mk.gov.lv/doc/2021_03/VARAMzin_120321_ATRceli_prec.390.docx

⁶⁶ <https://likumi.lv/ta/id/63545-valsts-parvaldes-iekartas-likums>

izpildes plānu (veicamās darbības), ne arī nodrošina tā īstenošanai pieejamo finansējumu. Tāpat nevar izslēgt situācijas, kad, mainoties politiskajai varai vai arī citiem apstākļiem, kāda noteikta uzdevuma izpildes prioritāte var mainīties, piemēram, kļūstot mazāk aktuālai (vai pat nevajadzīgai), savukārt kādam citam uzdevumam kļūstot būtiskākam. Tas ir īpaši aktuāli nestabilā vidē, par kādu var uzskatīt šo laiku, kad, pēc Covid-19 pandēmijas sekoja Krievijas iebrukums Ukrainā. Attiecīgi jāsaprot, ka šādi notikumi ietekmē to, vai un kādā apjomā attiecīgais uzdevums tiks izpildīts.

Valsts pārvaldes iestāžu funkcijas TAP2027 noteiktu uzdevumu īstenošanai ir atbilstošas noteiktajiem mērķiem, kā arī atbilstoši savai kompetencei. Savukārt kādu noteiktu TAP2027 uzdevumu izpilde vai tās kavēšanās nav saistāma ar pārvaldes iestāžu funkcijām, bet skatāma saistībā ar citiem ārējiem iemesliem. TAP2027 kā atbildīgās institūcijas par attiecīgā TAP2027 uzdevuma izpildi nosaka tikai tās iestādes, kas ir atbildīgas par attiecīgo jomu.

Saskaņā ar izvērtējuma laikā veiktajām intervijām, secināms, ka valsts pārvaldes iestāžu rīcībā esošie cilvēkresursi, attiecīgi valsts pārvaldes iestādēs nodarbinātie un viņu iespējas, ir bijušas atbilstošas TAP2027 iekļauto rīcības virzienu un uzdevumu izpildes nodrošināšanai. Neviena no aptaujātajām institūcijām nav norādījusi, ka to rīcībā būtu nepietiekams cilvēkresursu apjoms. Tā vietā iestādes ir norādījušas uz būtisku finansējuma iztrūkumu, kas ir bijis un turpina būt galvenais šķērslis dažādu iniciatīvu īstenošanai transporta nozarē, sākot ar ceļu kvalitātes uzlabojumiem, būtiskiem ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā un citviet.

TAP2027 rīcības virzienu detalizācijas līmenis

TAP2027 pasākumu detalizācija ir ļoti atšķirīga. TAP2027 iekļauti gan ļoti detalizēti un šauri specifiski pasākumi ar neliela finansējuma apjoma nepieciešamību, gan arī vairāki liela apjoma pasākumi, kuru izpildei nepieciešams būtisks finansējuma apjoms. TAP2027 iekļauti pasākumi, par kuru izpildi atbildīga noteikta viena institūcija un mazs līdzatbildīgo institūciju skaits, kā arī tādi TAP2027 uzdevumi, par kuru izpildi nereti līdzatbildīgs un pat reizēm atbildīgs ir lielāks skaits institūciju.

Priekšlikumi

TAP2027 rīcības virzienu un uzdevumu formulējumi

Nodrošināt TAP2027 iekļauto uzdevumu un pasākumu vienādu detalizācijas līmeni un skaidri noteiktas atbildības jomas katrai no izpildes nodrošināšanā iesaistītajām institūcijām. Svarīgi apzināt nepieciešamo finansējumu un tā avotus pasākumu izpildei.

TAP2027 atbildību noteikšana

Gadījumos, kad par TAP2027 rezultātu sasniegšanu atbildīgas vairākas iestādes, var veidoties situācija, kurā katras iesaistītas puses izpratne par tās lomu un atbildības robežām uzdevuma izpildes nodrošināšanai var atšķirties, tā kavējot uzdevuma izpildi, vienlaikus radot neskaidrības par finansējuma pieejamības jautājumiem katrā no institūcijām šī uzdevuma izpildei. Ieteikums precizēt katras iesaistītās institūcijas atbildību un budžeta resoru.

4.8. Politikas ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem

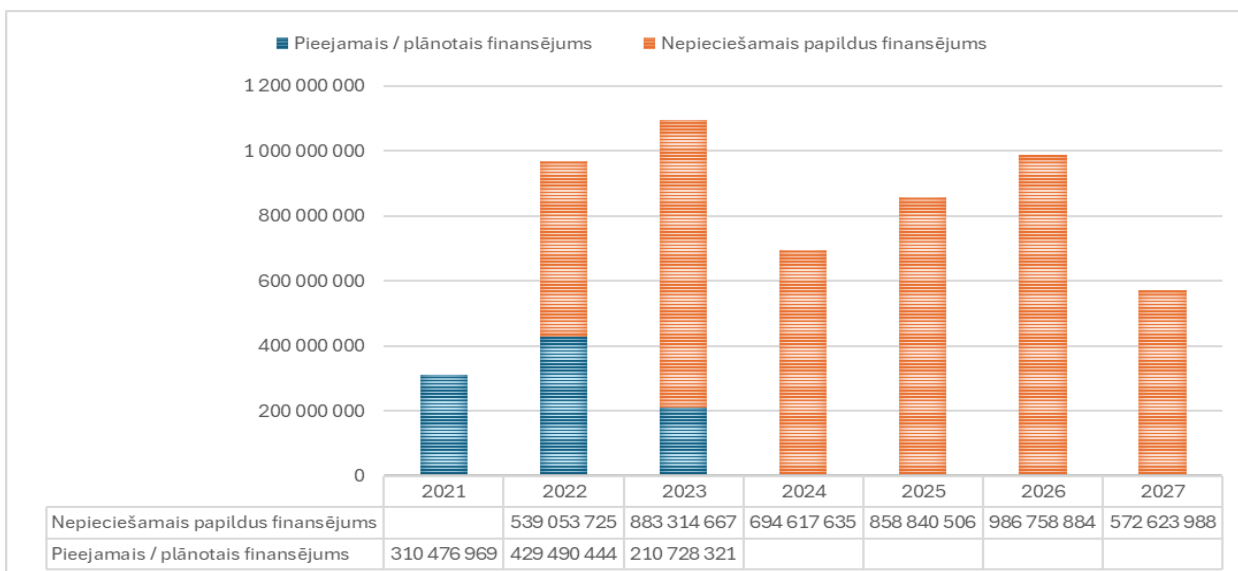
Valsts un pašvaldību budžeta definīcija

Ar valsts un pašvaldību budžetu pētījumā tiek saprasts Likumā par budžeta un finanšu vadību⁶⁷ kārtībā sagatavotos valsts un pašvaldību budžetus, ņemot vērā likumā iekļauto budžeta definīciju un tā izstrādes mērķus. Budžets ir līdzeklis politikas realizācijai ar finansiālām metodēm, un tā mērķis ir noteikt, kādi finanšu līdzekļi nepieciešami valdībai, citām valsts institūcijām un pašvaldībām to pienākumu izpildei, kuru finansēšana noteikta ar likumdošanas aktiem, nodrošinot, lai tajā laikposmā, kuram šie līdzekļi paredzēti, izdevumus segtu atbilstoši ieņēmumi.

TAP2027 izstrādes laikā tajā kopumā tika iekļauti rīcības virzieni un uzdevumi **5,485 miljrd. EUR apmērā**, no kuriem tā brīža budžeta ietvarā bija pieejami vai plānoti **950 milj. EUR. 2022. un 2023. gadam vien papildus nepieciešamā summa veidoja 1,42 miljrd. EUR.**

15. attēls. TAP2027 iekļauto rīcības virzienu un uzdevumu īstenošanai nepieciešamais un plānotais finansējums

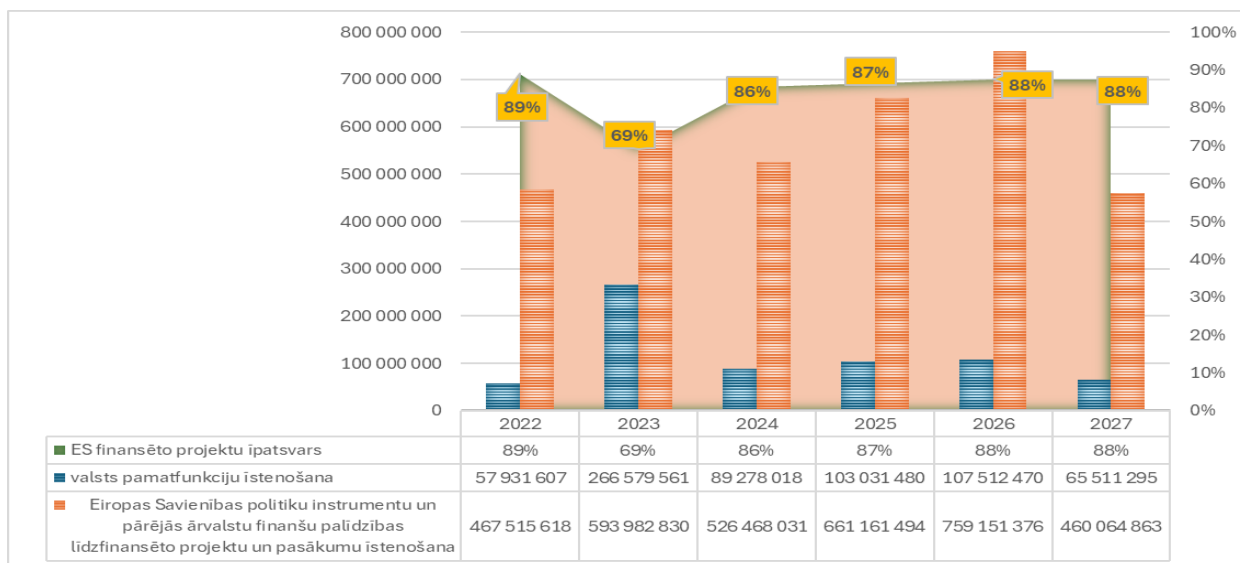
⁶⁷ <https://likumi.lv/ta/id/58057-likums-par-budzetu-un-finansu-vadibu>



Datu avots: TAP2027

TAP2027 paredz, ka Latvijas transporta nozares un saistītās infrastruktūras attīstībā **nozīmīga loma ir ES Kohēzijas politikai**, kas ir uzskatāma par galveno ES investīciju politiku, atbalstot dalībvalstu un to reģionu harmonizētu attīstību – attiecīgi jau TAP2027 izstrādes gaitā bija skaidrs, ka ar valsts budžeta finansējumu īstenojot visus TAP2027 iekļautos uzdevumus nebūs iespējams un būs nepieciešamība piesaistīt papildu finanšu resursus to īstenošanai, kā galveno papildus nepieciešamā finansējuma avotu norādot ES fondu finansējumu. Turklāt pie ES fondu finansējuma jāņem vērā, ka TAP2027 iekļauta vien no budžeta līdzfinansējamā projektu īstenošanai nepieciešamā daļa, kas nozīmē, ka faktiskais transporta nozarei nepieciešamais finansējums ir ievērojami lielāks.

16. attēls. TAP2027 iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamā papildu finansējuma sadalījums pa budžeta pozīcijām, ieskaitot "Rail Baltica" īstenošanai nepieciešamo finansējumu



Datu avots: TAP2027

ES fondu plānošanas periodā no 2021. līdz 2027. gadam, tāpat kā iepriekšējos ES fondu plānošanas periodos, Satiksmes ministrija noteikta kā atbildīgā iestāde transporta un sakaru jomā, kā rezultātā Satiksmes ministrijas pārraudzībā esošo nozaru attīstībai **ES fondu plānošanas periodā no 2021. līdz 2027. gadam Kohēzijas politikas darbības programmā** pieejams finansējums 891,7 milj. EUR apmērā. **Projektiem transporta nozarē finansējums ir 881,0 milj. EUR**, savukārt projektiem sakaru nozarē - 11,1 milj. eiro. ES investīcijas transporta un sakaru nozarē paredzēts novirzīt trīs Eiropas līmeņa mērķiem – "Viedāka Eiropa", "Zaļāka Eiropa" un "Ciešāk savienota Eiropa".⁶⁸

No **Atvēršanas fonda jeb Atvēršanas un noturības mehānisma finansējuma** - Eiropas Komisijas centralizēti pārvaldīta budžeta programmas, kas izveidota papildu 2021.–2027. gada plānošanas

⁶⁸ <https://www.sam.gov.lv/lv/eiropas-savienibas-fondu-2021-2027-gada-planosanas-periods>

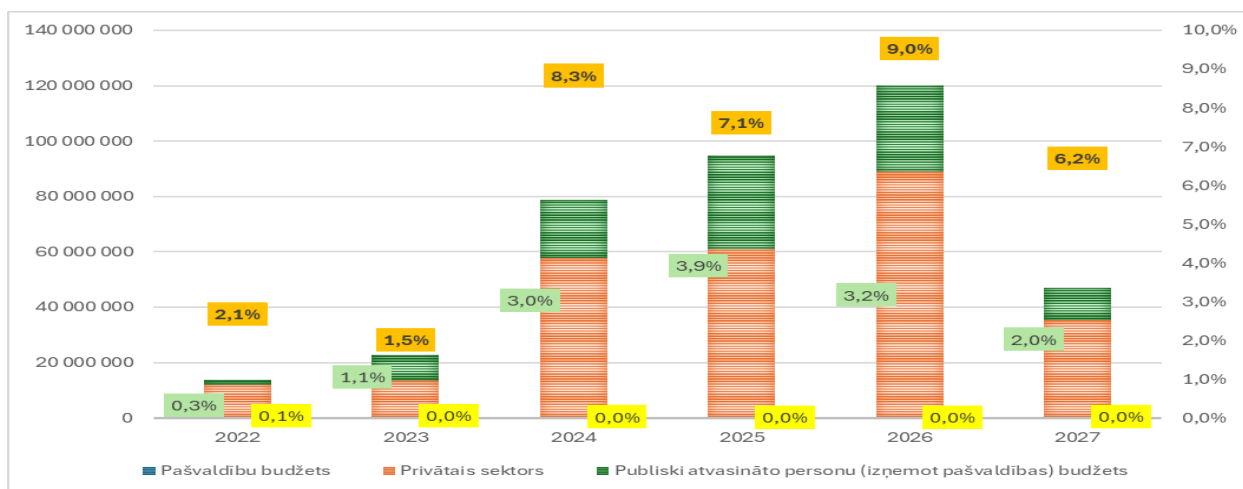
perioda ES daudzgadu budžetam – **finansējums nepilnu 312 milj. EUR apmērā** ar mērķi novērst Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu ekonomikai un sociālajai jomai, atbalstīt reformas un investīcijas, kas saistītas ar pāreju uz zaļo un digitālo ekonomiku, kā arī mazināt krīzes radīto sociālo un ekonomisko ietekmi. Satiksmes ministrijas pārraudzībā plānotas šādas investīcijas un pasākumi:

- 1.1.1.1.i. investīcija "Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmā – 147,1 milj. EUR t.sk. 1.1.1.1.i.1. pasākums bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras iespējošanai 74,4 milj. EUR un 1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. pasākumi dzelzceļa elektrifikācijai 72,7 milj. EUR.
- 1.1.1.2.i. investīcija "Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" – 113,9 milj. EUR, t.sk. 1.1.1.2.i.1. pasākums elektroautobusu iegādei, elektroautobusu uzlādes infrastruktūras iegādei un izbūvei 14,27 milj. EUR un 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. pasākumi mobilitātes punktu un 7. tramvaja līnijas pagarinājumam 99,6 milj. EUR,
- 1.1.1.3.i. investīcija "Pilnveidota veloceļu infrastruktūra" – 34,5 milj. EUR,
- 2.4.1.2.i. investīcijas "Platjoslas jeb ļoti augstas veiktspējas tīklu "pēdējās jūdzes" infrastruktūras attīstība" – 16,5 milj. EUR.

Uzmanības vērts ir fakts, ka ES fondu finansējumu paredzēts izmantot tieši Latvijas starptautisko saistību izpildei attiecībā uz ES regulējumā – it īpaši TEN-T regulā un ar Zaļā kursa īstenošanu saistītajos tiesību aktos - noteiktajām prasībām. Attiecīgi, ja arī par šo finansējumu iespējams īstenot citus projektus, tad tikai tādā mērā, lai tie sasauktos ar attiecīgā regulējuma prasībām. Vienlaikus tomēr jāuzsver, ka, arī ieskaitot visu pieejamo ES fondu finansējumu, **finansējums transporta nozarei jebkurā gadījumā nav pietiekams, un salīdzinājumā pret TAP2027 iekļauto finanšu nepieciešamību tas veido deficītu jeb izrūkumu vismaz 3,96 mljrd. EUR apmērā** ieskaitot ar "Rail Baltica" saistīto finansējumu jeb 1,6 mljrd. EUR deficītu, ja "Rail Baltica" finansējuma vajadzības netiek ņemtas vērā. ES fondu plānošanas periodam no 2021.–2027. gadam, ko attiecīgi nepieciešams segt ar valsts budžeta apjoma palielinājumu transporta nozarei, citiem finansējumu avotiem vai arī būtiski pārskatīt transporta nozares politikas mērķus un sasniedzamos rezultātus. Būtiski uzsvērt, ka papildus nepieciešams finansējums jau izveidotās infrastruktūras uzturēšanas darbiem var prasīt ievērojamus papildus finanšu resursus valsts pamatbudžetā.

Papildus iepriekš minētajiem finanšu avotiem būtisks finansējuma avots transporta nozarē ir arī Eiropas infrastruktūras apvienošanas instruments (plašāk pazīstams kā CEF – *Connect Europe Facility*), kas izveidots ar mērķi finansēt Eiropas transporta un komunikāciju tīklu infrastruktūras pamattīklu, kuru nepieciešams izveidot līdz 2030. gadam. No šī finansējuma avota, kas finansē projektus infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomās Latvijai būtiskākais ir **Rail Baltica projekta īstenošanai piešķirtais finansējums vairākos posmos (kārtās) 961 milj. EUR vērtībā**⁶⁹ šī lgaunijas, Latvijas un Lietuvas kopprojekta finansēšanai. Papildus tam projekta *Rail Baltica* īstenošanai no Latvijas valsts budžeta līdz šim piešķirts finansējums 303 milj. EUR apmērā.

17. attēls. TAP2027 iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamā papildu finansējuma sadalījums pa budžeta pozīcijām, ieskaitot "RailBaltica" īstenošanai nepieciešamo finansējumu



Datu avots: TAP2027

No kopējā TAP2027 iekļautā finansējuma plāna, ļoti neliela ir pašvaldību finanšu daļa – lielākoties nepārsniedzot 0,1% no kopējā finansējuma, savukārt privātā sektora finansējums iezīmēts robežās no

⁶⁹ <https://www.railbaltica.org/lv/par-projektu/finansejums/>

1,5% līdz pat 9% no attiecīgajā gadā plānotā. Finanšu līdzekļu izteiksmē pašvaldības budžeta maksimālais finansējums kādā no budžeta gadiem nepārsniedz 420 000 EUR kopā pa visām pašvaldībām, savukārt privātais finansējums maksimāli kādā no gadiem ir līdz 88 milj. EUR. Pie šāda finansējuma apjoma pašvaldību ieguldījums nav liels transporta nozares jautājumu risināšanā, lai gan daudzos TAP2027 uzdevumos pašvaldības iekļautas kā vienas no līdzatbildīgajām par attiecīgā uzdevuma izpildi.

Par nepietiekošu finansējuma transporta nozarei norādīja burtiski visi pētījuma laikā aptaujāto iestāžu pārstāvji, t.sk., par finansējuma nepieciešamību TAP2027 iekļauto uzdevumu sekmīgai izpildei, gan arī par kapitālieguldījumiem attiecīgajā transporta jomā pēc būtības.

Priekšlikumi

Finansējuma palielināšana

Uz nepietiekošu finansējumu transporta nozarei norādīja visi pētījuma laikā aptaujāto iestāžu pārstāvji, t.sk., par finansējuma nepieciešamību TAP2027 iekļauto uzdevumu sekmīgai izpildei, gan arī par kapitālieguldījumiem attiecīgajā transporta jomā pēc būtības. Tādējādi nepieciešams izvērtēt iespējas piesaistīt dažādus finansējuma avotus, t.sk. privāto finansējumu un finanšu institūciju nodrošināto finansējumu.

Pašvaldību finansējums

No kopējā TAP2027 iekļautā finansējuma plāna, neliela pašvaldību finanšu daļa – lielākoties nepārsniedzot 0,1% no kopējā finansējuma – plānota TAP2027 uzdevumu izpildei. Finanšu līdzekļu izteiksmē pašvaldības budžeta maksimālais finansējums katrā no budžeta gadiem nepārsniedz 420 tūkst. EUR kopā visām pašvaldībām. Ņemot vērā pašvaldību skaitu un ierobežotās iespējas apzināt katras pašvaldības budžeta resursus, TAP2027 finanšu pārskats nesniedz pilnu informāciju par pašvaldību ieguldījumu pasākumu īstenošanā. Daudzos TAP2027 uzdevumos pašvaldības iekļautas kā vienas no līdzatbildīgajām par attiecīgā uzdevuma izpildi, tādēļ iespējas palielināt pašvaldību finansējuma apjomu TAP2027 uzdevumu īstenošanai ir vērtējams kā nozīmīgs apstāklis transporta politikas īstenošanā.

4.9. Politikas ietekme uz tiesību normu sistēmu un Latvijas starptautiskajām saistībām

Tiesību normu sistēmas un Latvijas starptautisko saistību definīcija

Ar tiesību normu sistēmu izvērtējumā tiek saprasti Latvijas Republikas tiesību akti - konstitūcija, likumi, noteikumi, rīkojumi u. c. dokumenti, ko izdod kompetentas valsts iestādes un kas satur tiesību normas jeb vispārobligātus uzvedības noteikumus ar mērķi noregulēt sabiedriskās attiecības⁷⁰. Savukārt ar Latvijas starptautiskajām saistībām tiek saprastas tās saistības, ko Latvija kā valsts uzņēmusies, pievienojoties konvencijām un citiem daudzpusējiem starptautiskiem līgumiem vai noslēgusi ar kādu citu starptautisko tiesību subjektu – valsti.

TAP2027 ietekme uz tiesību normu sistēmu

Transporta politika tāpat kā jebkura joma iekļaujas valsts kopējā rīcībpolitikas ietvarā un pastāvošajā tiesību normu sistēmā, līdz ar to transporta joma pati par sevi nekādā veidā nevar ietekmēt pastāvošo tiesību normu sistēmu kā kopumu. Tiesību normu sistēmu valstī nosaka lēmējvara – Latvijas Republikas Saeima, savukārt par tās pieņemto lēmumu izpildi – izpildvara jeb valsts pārvalde. Ir iespējams runāt vienīgi par izdotajiem tiesību aktiem, to hierarhiju, savstarpējo saistību un to ieviešanas sekām – paveikto rezultātu.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu⁷¹, teritorijas attīstību plāno, izstrādājot šādus savstarpēji saskaņotus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus:

- 1) nacionālajā līmenī — Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un Nacionālo attīstības plānu;
- 2) reģionālajā līmenī — plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un attīstības programmu;
- 3) vietējā līmenī — vietējās pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, attīstības programmu, teritorijas plānojumu, lokālplānojumu un detālplānojumu.

⁷⁰ <https://lvportals.lv/e-konsultacijas/20777-ne-tikai-likumi-ir-tiesibu-akti-2020>

⁷¹ <https://likumi.lv/ta/id/238807-teritorijas-attistibas-planosanas-likums>

Attīstības plānošanas sistēmas likums⁷², kas nosaka attīstības plānošanu un tās sistēmu, nosaka, ka attīstības plānošana ir principu, mērķu un to sasniegšanai nepieciešamās rīcības izstrāde nolūkā īstenot politiski noteiktas prioritātes un nodrošināt sabiedrības un teritorijas attīstību un ka tā aptver politikas un teritorijas attīstības plānošanu, kā arī nodrošina attīstības plānošanas sasaisti ar finanšu plānošanu un valsts un pašvaldību institūciju pieņemto lēmumu savstarpējo saskaņotību.

Attīstības plānošanas veikšanai izstrādā attīstības plānošanas dokumentus, kuros izvirza mērķus un sasniedzamos rezultātus attiecīgā politikas jomā vai teritorijā, apraksta noskaidrotās problēmas un paredz to risinājumus, izvērtē šo risinājumu iespējamo ietekmi, kā arī plāno turpmāko politikas īstenošanai un rezultātu novērtēšanai nepieciešamo rīcību. Likumā ir noteikts, ka attīstības plānošanas rezultāti ir attīstības plānošanas dokumentu īstenošanas gaitā valsts un pašvaldību institūciju izstrādātie produkti un pakalpojumi, kā arī sabiedrībā un tautsaimniecībā panāktās pārmaiņas. Rezultātu noteikšanai izmanto rezultatīvos rādītājus. Rezultātu un rezultatīvo rādītāju sistēmu un tās darbības kārtību nosaka Ministru kabinets.

TAP2027 ietekme uz starptautiskajām saistībām

Analizējot transporta politikas ietekmi uz Latvijas starptautiskajām saistībām, jāņem vērā Latvijai saistoši ES līmeņa tiesību akti – regulas un direktīvas. Jāievēro arī jebkādi citi starptautiskie līgumi, ja tie skar kādu no transporta jomām, piemēram, starptautiskie nolīgumi un konvencijas. Tomēr uz šo jautājumu jāskatās nevis no tā, kā transporta politika ietekmē Latvijas starptautiskās saistības, bet gan no pretējās puses – kā Latvijas starptautiskās saistības ietekmē transporta politiku Latvijā. Un, ja analīze tiek veikta no šāda skatupunkta, tad ietekme ir ļoti būtiska, it īpaši no ES līmeņa tiesību aktu – regulu un direktīvu - izpildes nodrošināšanas. Īpaša nozīme TEN-T regulai, kā arī direktīvām un regulām saistībā ar Eiropas zaļo kursu, kas vistiešākajā veidā ietekmē to, kādai jābūt transporta nozarei Latvijā, nosakot kādi projekti uzskatāmi par prioritāriem, kādi nosacījumi un prasības jāievēro to izpildē un kādi politikas rezultāti jāveicina vai jāsasniedz ar šo dokumentu īstenošanu saistīto projektu īstenošanā.

TAP2027 ietekme Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanai

Ar Eiropas zaļo kursu un tā praktisku ieviešanu saistīti daudzi TAP2027 rīcības virzieni un uzdevumi. Saskaņā ar TAP2027 kopējais transporta politikas mērķis ir nodrošināt integrētu transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni.

TAP2027 mērķis noteikts saskaņā ar vienu no Eiropas zaļā kursa elementiem – paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti. Saskaņā ar TAP2027 transports rada ceturtdaļu ES SEG emisiju, un to apjoms aizvien palielinās. Lai panāktu klimatneitralitāti, līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas jāsamazina par 90 %.

TAP2027 izpratnē ilgtspējīgs transports nozīmē to, ka transporta lietotāju vajadzības tiek liktas pirmajā vietā, piedāvājot tiem izmaksu ziņā pieņemamākas, pieejamākas, veselīgākas un tīrākas pašreizējo mobilitātes paradumu alternatīvas. Tāpat viena no transporta lietotāju vajadzībām ir pārvietošanās ātrums.

TAP2027 minēts, ka ambiciozie ES klimata mērķi līdz 2050. gadam ir jāsalāgo ar Latvijas ekonomikas konkurētspēju, izvērtējot visu rīcību sekas. Minēts, ka ES fondu 2021. – 2027. gada plānošanas periodā uz ES ilgtermiņa mērķa sasniegšanu būtu jāvirzās ar tādām iniciatīvām, kā mobilitātes punktu attīstība, pāreja uz mazāk piesārņojošiem un energoefektīvākiem transporta veidiem, veicinot alternatīvo degvielu transportlīdzekļu īpatsvara, sabiedriskā transporta lietotāju skaita, kā arī mikromobilitātes rīku izmantotāju un gājēju skaita palielināšanos, vienlaikus uzlabojot attiecīgo infrastruktūru.

TAP2027 norāda, ka Eiropas zaļais kurss paredz stimulēt multimodālo transportu, tā uzlabojot transporta sistēmas efektivitāti. Eiropas līmeņa prioritāte ir 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem.

TAP2027 paredz, ka būtiski ir attīstīt pārrobežu transporta savienojumus, nodrošinot sasniedzamību. Kā risinājumi minami transporta plūsmas “šauru vietu” un trūkstošo savienojumu izbūve, lai pilnvērtīgi integrētos TEN-T tīklā, tajā skaitā prioritāri īstenojot Rail Baltica dzelzceļa līnijas attīstību.

Eiropas zaļais kurss paredz, ka arvien lielāka nozīme būs automatizētai un satīklotai multimodālai mobilitātei, kā arī viedām satiksmes vadības sistēmām, ko nodrošinās digitalizācijas risinājumu ieviešana. TAP2027 norādīts, ka arī šajā kontekstā Latvijā būs svarīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība ar dzelzceļu kā tās mugurkaulu, mobilitātes punktu attīstība, vienlaikus veicinot iedzīvotāju mikromobilitātes (velosipēdi, arī skrejriteņi, līdzsvara un balansa riteņi u.c. rīki, pārvietošanās ar kājām) īpatsvara pieaugumu kopējā mobilitātē.

⁷² <https://likumi.lv/ta/id/175748-attistibas-planosanas-sistemas-likums>

Papildus Eiropas zaļais kurss nosaka, ka transporta izmaksām būtu jāatspoguļo tā ietekme uz vidi un veselību, ka būtu jāizbeidz subsidēt fosilās degvielas, līdz ar to būtu jāpaātrina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana. Ņemot to vērā, TAP2027 paredz, ka arī Latvijā ir jāturpina darbs pie alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšanas un šo degvielu izmantošanas popularizēšanas.

Eiropas zaļā kursa mērķu īstenošanā izšķirīga nozīme ir jaunām tehnoloģijām, ilgtspējīgiem risinājumiem un inovācijām, lai nezaudētu savas konkurences priekšrocības tīro tehnoloģiju jomā. TAP2027 paredz, ka arī Latvijā ir jāveicina valsts, uzņēmēju un pētnieku sadarbība dažādu viedo transporta un mobilitātes risinājumu izveidē un ieviešanā gan pilsētvidē, gan arī pārējā teritorijā.

TAP2027 ietekme TEN-T politikas mērķu sasniegšanai

ES Eiropas transporta tīkla politika: TEN-T politika, ir galvenais instruments saskaņotas, efektīvas, multimodālas un kvalitatīvas transporta infrastruktūras attīstībai visā ES. Tajā ietilpst dzelzceļi, iekšējie ūdensceļi, tuvsatiksmes kuģošanas ceļi un ceļi, kas savieno pilsētu mezglus, jūras un iekšzemes ostas, lidostas un termināļus. Tā veicina cilvēku un preču efektīvu transportēšanu, nodrošina piekļuvi darbvietām un pakalpojumiem un veicina tirdzniecību un ekonomikas izaugsmi. Tā stiprina ES ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un rada vienotas pārrobežu transporta sistēmas bez fiziskām nepilnībām, vājās vietas vai iztrūkstošiem savienojumiem. Tās mērķis ir arī samazināt transporta ietekmi uz vidi un palielināt Eiropas transporta tīkla drošību un noturību. Latvijas transporta nozares sākotnējais novērtējums attiecībā pret TEN-T regulu iekļauts arī izvērtējuma ziņojumā.

Priekšlikumi

Zaļā kursa mērķu sasniegšana

Zaļā kursa mērķi ir TAP2027 vadmotīvs, bet īstenojamie pasākumi tikai ierobežotā apmērā veicina Zaļā kursa mērķu sasniegšanu un pastāv risks, ka ar plānotajiem pasākumiem netiks sasniegti Zaļā kursa mērķi. Piemēram, zaļā kursa mērķu sasniegšanai tiek attīstīts ETL uzlādes tīkls, bet tas ir tikai 1% no visiem autotransporta līdzekļiem, sabiedriskā transporta izmantošanas intensitāte būtiski nav mainījies, ļoti augsts līmenis personiskā transporta izmantošanai.

ES prasību izpilde

ES prasību izpilde sekmē Latvijas transporta infrastruktūras sakārtotību un iekļaušanos TEN-T kopējā politikā, Eiropas vērtību pārņemšanu satiksmes drošības, kvalitātes un ilgtspējas jomā – vērtību, kas bez šāda regulējuma esamības visdrīzāk tiktu pārņemtas daudz lēnāk vai daļā gadījumu netiktu pārņemtas vispār. Tajā pašā laikā ES prasību izpilde ir milzīgs finansiālais slogs transporta nozarei kopumā, kā rezultātā nacionālā līmeņa stratēģiskās prioritātes, piemēram, ceļu tīkla kvalitātes uzlabošanu, atvirza otrajā plānā, finansējuma ziņā prioritāri īstenojot ar ES līmeņa normatīvo aktu izpildi saistītus pasākumus. Lai šo divējādo ietekmi mainītu, ir būtiski jāpalielina transporta nozarei pieejamo finansējumu, rodot iespējas gan veikt transporta infrastruktūras primāros izbūves un atjaunošanas darbus, gan arī īstenojot ES līmeņa prioritātes.

4.10. Politikas ietekme uz cilvēktiesībām

Cilvēktiesību definīcija

Ar cilvēktiesībām saprot tos pamatstandartus, kas cilvēkiem ir svarīgi, lai dzīvotu drošu un cienīgu dzīvi. Tās aizsargā mūsu fizisko drošību un garīgo labklājību no kaitējuma, sniedzot mums iespēju dzīvot kā brīvām personām un ļaujot dažādos veidos sevi īstenot – izteikties, uzzināt jaunu informāciju, tikties ar draugiem un līdzīgi domājošiem cilvēkiem utt.⁷³ Ņemot vērā, ka tas ir plašs jēdziens un ar transporta nozari kā tādu saistīts visnotaļ pastarpināti, tad cilvēktiesības šajā izvērtējumā skatītas tikai kā fizisku personu tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību attiecībā uz personas datu apstrādi, t.i., atbilstoši šī pētījuma darba uzdevumā noteiktajam.

Vispārīgās datu aizsardzības regulas prasības

Vispārīgā datu aizsardzības regula⁷⁴ (turpmāk – VДАР) sniedz definīciju, ka personas datu apstrāde ir jebkura ar personas datiem vai personas datu kopumiem veikta darbība vai darbību kopums, ko veic ar vai bez automatizētiem līdzekļiem. Piemēram, personas datu vākšana, reģistrācija, organizēšana, strukturēšana, glabāšana, pielāgošana vai pārveidošana, atgūšana, aplūkošana, izmantošana, izpaušana,

⁷³ Latvijas Republikas Tiesībsargs <https://www.cilvektiesibugids.lv/lv/temas/kas-ir-cilvektiesibas>

⁷⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0679>

nosūtot, izplatot vai citādi darot tos pieejamus, saskaņošana vai kombinēšana, ierobežošana, dzēšana vai iznīcināšana.

Saskaņā ar VDAR, "personas dati" ir jebkura informāciju, kas attiecas uz identificētu vai identificējamu fizisku personu ("datu subjekts"); identificējama fiziska persona ir tāda, kuru var tieši vai netieši identificēt, jo īpaši atsaucoties uz identifikatoru, piemēram, minētās personas vārdu, uzvārdu, identifikācijas numuru, atrašanās vietas datiem, tiešsaistes identifikatoru vai vienu vai vairākiem minētajai fiziskajai personai raksturīgiem fiziskās, fizioloģiskās, ģenētiskās, garīgās, ekonomiskās, kultūras vai sociālās identitātes faktoriem. VDAR paredz, ka personas dati ir jāapstrādā likumīgi, godprātīgi un datu subjektam pārredzamā veidā un dati vācami konkrētos, skaidros un leģitīmos nolūkos. VDAR par likumīgu atzīst personas datu apstrādi, ja apstrāde ir vajadzīga, piemēram, lai izpildītu uz pārzini attiecināmu juridisku pienākumu, aizsargātu datu subjekta vai citas fiziskas personas vitālas intereses, lai izpildītu uzdevumu, ko veic sabiedrības interesēs vai īstenojot pārzinim likumīgi piešķirtās oficiālās pilnvaras. Šādos gadījumos nav nepieciešama fiziskas personas piekrišana personas datu apstrādei.

Attiecīgi visos gadījumos, kad valsts pārvalde veic fiziskas personas datu apstrādi, lai izpildītu juridisku pienākumu, aizsargātu personas vitālas intereses, vai pildītu uzdevumu sabiedrības interesēs, fiziskas personas datu apstrāde ir likumīga. Tai pašā laikā datu apstrādei ir jābūt arī pamatotai, t.i., to apstrādei jānodod konkrēts labums attiecīgajām personām, kuru dati tiek apstrādāti sabiedrības interešu vajadzību izpildīšanai. Datu apstrāde nedrīkstētu radīt fiziskās dzīves neaizskaramības pārkāpumus.

TAP2027 ieguldījums

No TAP2027 iekļautajiem uzdevumiem pēc būtības ar personas datu apstrādi saistāms vienīgi pasākums 1.3.5. ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu, kura īstenošanai nepieciešams apstrādāt personas datus, lai identificētu, vai konkrēta fiziskā persona ir tiesīga saņemt braukšanas maksas atvieglojumu.

Citos TAP2027 uzdevumos iespējama pastarpināta personas datu apstrāde, t.i., konkrēti neidentificējot attiecīgo fizisko personu, bet gan šo personu paveiktās darbības. Piemēram, 1.3.2. pasākums izveidot un uzturēt transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu; 1.3.3. nodrošināt statistiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus; 1.3.4. pasākums ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu). Nevienu no šiem uzdevumiem nebūtu pamatota personas datu apstrāde un būtu izmantojama anonimizēta pieeja. Izņēmums varētu būt vienīgi tie transporta nozares pasākumi, kas saistāmi ar fizisku personu izdarīto pārkāpumu novēršanu vai identificēšanu, piemēram, videonovērošana sabiedriskajā transportā, videonovērošana uz valsts autoceļiem, fotoradari u.tml. darbības. Šajos piemēros runāt par fiziskas personas tiesībām uz privātās dzīves neaizskaramību nevar.

Apkopojot secināms, ka TAP2027 iekļautie rīcības virzieni un uzdevumi nerada ietekmi uz fizisku personu tiesībām uz privātās dzīves neaizskaramību attiecībā uz personas datu apstrādi.