

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Sākotnējā (*ex-ante*)
izvērtējuma rezultāti

Saturs

Ievads.....	3
Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam izstrādes pamatojums.....	4
Transporta nozares ietekme uz makroekonomisko vidi	5
Transports un Latvijas klimata politikas mērķi	5
TAP2020 starpposma izvērtējuma secinājumi	6
Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam.....	7
Aptauja par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbības rezultātu analīze	7
Teritoriālā attīstība.....	9
Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī	11
Pētījumi transporta nozarē	12
Koronavīrusa negatīvā ietekme uz transporta nozari	13
Iespējamie plānotās politikas ietekmējošie faktori.....	13
Rīcības un pasākumi transporta nozarē	14

Ievads

Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam (turpmāk – TAP 2027) sākotnējais (*ex-ante*) izvērtējums veikts, lai identificētu politikas ietekmes objektus un iespēju robežās novērtētu plānotās politikas ietekmi.

Transporta ir stratēģiska ES ekonomikas nozare, kas tieši ietekmē visu ES iedzīvotāju ikdienu un nodrošina preču plūsmu pie patērētājiem no vairāk nekā 11 miljoniem ES ražotāju un izgatavotāju. Laba transporta sistēma ir Eiropas integrācijas stūrakmens, jo pārdomāti, ilgtspējīgi un pilnībā savstarpēji savienoti transporta tīkli ir nepieciešams nosacījums Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanai un pareizai darbībai.

Efektīvi transporta pakalpojumi un infrastruktūra ir nepieciešami lai izmantotu visu ES reģionu ekonomiskās priekšrocības, atbalstītu iekšējo tirgu un izaugsmi un veicinātu ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju. Ņemot vērā transporta svarīgo lomu, tam ir cieša saikne ar tādām politikas jomām kā vide, izaugsme un nodarbinātība, konkurence, sociālā politika un digitalizācija.¹

Arī Latvijā, tāpat kā citur Eiropā un pasaulē, transporta nozare ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām tautsaimniecības nozarēm. Transporta infrastruktūra, kā arī transporta un loģistikas pakalpojumi atstāj tiešu iespaidu uz konkurētspēju un ekonomikas izaugsmi, radot priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai un investīciju piesaistei, dodot būtiskus ieņēmumus no eksporta pakalpojumiem un radot pozitīvu ietekmi uz valsts attīstību kopumā.

Šobrīd tādi faktori kā globalizācija, strauja tehnoloģiju attīstība, nepieciešamība piemēroties klimata pārmaiņām un paaugstināt produktivitāti, ierobežots finansējums, kā arī epidemioloģiskās drošības draudi saistībā ar Covid-19 infekcijas izplatību pieprasa jaunus un elastīgus risinājumus transporta politikas plānošanā.

¹Eiropas Revīzijas palāta, 2018. Preses relīze: Ceļā uz veiksmīgu transporta nozari Eiropas Savienībā: risināmās problēmas.

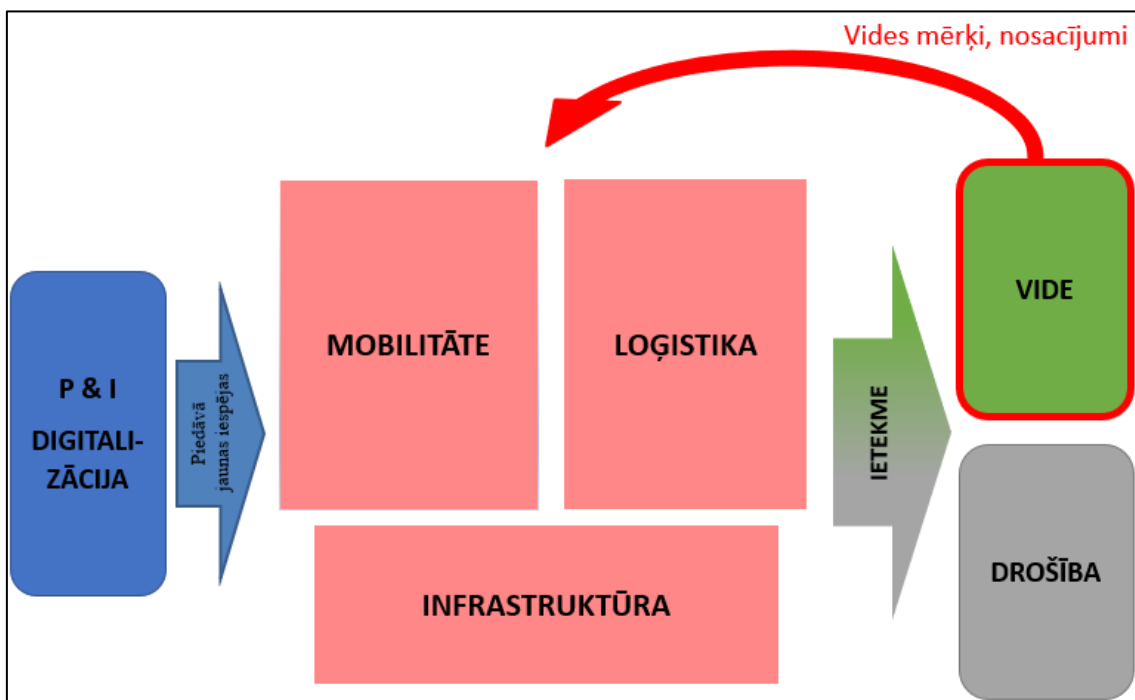
https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INLR_TRANSPORT/INLR_TRANSPORT_LV.pdf

Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam izstrādes pamatojums

Pirms TAP2027 izstrādes tika vērtēta virkne dokumentu (plašāk skatīt 2.pielikumā), bet nozīmīgākie bija:

- ES Transporta Baltā grāmata Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu;
- ES politikās, proti “Zaļāka Eiropa” un “Ciešāk savienota Eiropa” definētie mērķi attiecībā uz klimata pārmaiņām, drošību/drošumu un digitalizācijas sniegto iespēju izmantošanu, kas kardināli maina pieeju transporta politikas plānošanā;
- Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam (turpmāk – TAP2020) starpposma izvērtējums;
- 2018.gadā veiktā aptauja par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbību rezultātu analīzi;
- Nacionālā attīstības plānā 2021.-2027. gadam definētie transporta mērķi un uzdevumi un citu nozaru politikas plānošanas dokumenti (tajā skaitā atbilstība klimata un enerģētikas plāniem);
- Pētījumi transporta nozarē.

Uzsākot darbu pie TAP2027, tika izveidots shematisks attēlojums (1.attēls), lai palīdzētu definēt galvenos rīcības virzienus.



Avots: LR Satiksmes ministrija
1.attēls TAP2027 shematisks attēlojums

Transporta nozares ietekme uz makroekonomisko vidi

Transporta ir stratēģiska ES ekonomikas nozare, un transporta pakalpojumi 2018.gadā ES nodrošināja aptuveni 5 % no ES bruto pievienotās vērtības un 5,3 % (jeb aptuveni 10,3 miljonus) no visām darbvietām. Transporta nozare tieši ietekmē visu ES iedzīvotāju ikdienu un nodrošina preču plūsmu pie patērētājiem no vairāk nekā 11 miljoniem ES ražotāju un izgatavotāju. Laba transporta sistēma ir Eiropas integrācijas stūrakmens, jo pārdomāti, ilgtspējīgi un pilnībā savstarpēji savienoti transporta tīkli ir nepieciešams nosacījums Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanai un pareizai darbībai.

Efektīvi transporta pakalpojumi un infrastruktūra ir nepieciešami lai izmantotu visu ES reģionu ekonomiskās priekšrocības, atbalstītu iekšējo tirgu un izaugsmi un veicinātu ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju. Transportam ir cieša saikne ar tādām politikas jomām kā vide, izaugsme un nodarbinātība, konkurence, sociālā politika un digitalizācija.

Transporta ir nozare, kas rada multiplicējošu efektu uz citām tautsaimniecības nozarēm, piemēram, nodrošina izejvielu un gatavās produkcijas plūsmu starp izejvielu piegādātājiem, rūpniekiem un tirgotājiem, eksportētājiem/ importētājiem, paaugstina darbaspēka mobilitāti un produktivitāti, dod plašākas iespējas tūrismam, pastam, kurjeru pakalpojumiem u.tml.

Pētījumā par Transporta nozares lomu Latvijas tautsaimniecībā², kā galvenie ieguvumi Latvijas ekonomikai no transporta nozares attīstības tiek minēti:

- IKP - +1% pieaugums transporta nozarē palielina kopējo pievienoto vērtību par 0,2% jeb 41,6 milj. eiro;
- nodarbinātība - +1% pieaugums transporta pievienotajā vērtībā palielina kopējo nodarbinātību par 0,2% jeb 1,6 tūkst. nodarbināto;
- eksports - +1% pieaugums transporta pakalpojumu eksportā palielina kopējo preču un pakalpojumu eksportu par 0,125% jeb 18,7 milj. eiro.

Pirms Covid-19 izraisītās pandēmijas, kas turpina ietekmēt arī Latvijas transporta nozari, tās struktūrā pieauga pasažieru pārvadājumu, kā arī autotransporta un aviācijas daļa, kas pēdējos gados deva lielāko ieguldījumu transporta izaugsmē, tai pat laikā samazinoties kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu un caur ostām.

Ģeopolitiskās situācijas pasliktināšanās ir viens no būtiskākajiem riskiem transporta nozares izaugsmei, jo tas var samazināt jau tā krītošos kravu pārvadājumu apjomus no Krievijas. Ņemot to vērā, nepieciešams meklēt jaunus kravu avotus, īpaši uzmanība pievēršama augstākas pievienotās vērtības kravām, un uzlabot Latvijas tranzīta koridora efektivitāti un konkurētspēju un rūpīgi vērtēt jebkuras nozīmīgas ilgtermiņa investīcijas kravu pārvadājumu infrastruktūrā.

Transporta un Latvijas klimata politikas mērķi

Latvijas klimata politikas mērķi ir saistīti ar ES klimata politikas mērķiem, kā arī ar starptautisko klimata politiku – ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, tās Kioto protokolu un Parīzes nolīgumu, kā arī ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķi Nr. 13 – rīcība klimata pārmaiņu jomā.

Klimata mērķu sasniegšana kļuvusi par nozīmīgu ES politikas sastāvdaļu, ko apliecina arī ES apņemšanās virzīties uz klimatneitrālu ekonomiku, kur viens no risinājumiem ir ieviest tīru, drošu un satīklotu mobilitāti. Mazemisiju mobilitātes īstenošanas nepieciešamību ES mērogā apliecina izstrādātā Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija. Mobilitātes sektora

² Transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecībā, 2018 (SIA JAZZ COMMUNICATIONS)

attīstība ir būtiska transporta nozares ilgtspējas izveidošanā. SEG emisiju samazināšana un AER īpatsvara palielināšana transporta sektorā būs būtisks nākamā plānošanas perioda uzdevums, jo Latvijai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīvas 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK tieši šajā sektorā visām ES dalībvalstīm 2030.gadā jānodrošina 14% AER īpatsvars enerģijas galapatēriņā, uzliekot pienākumu degvielas piegādātājiem (2020.gadā šī īpatsvara mērķis ir 10%). Par atjaunojamās enerģijas īpatsvara palielināšanu un infrastruktūras attīstīšanu norādīts arī ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķos.

Transporta sektors ir lielākais energoresursu patērētājs. 2019. gadā transports patērēja 31% no kopējā enerģijas galapatēriņa un patēriņam ir tendence pieaugt. Savukārt no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma 2019.gadā 83,5% veidoja energoresursu patēriņš autotransportā, 12,2% starptautiskais gaisa transports un 4% dzelzceļa transports, 0,25% ūdens transports, bet atlikušos - iekšzemes gaisa transportā un cauruļvadu transportā izmantotā enerģija. Dīzeļdegviela bija galvenais transportā izmantotais energoresurss, un tās īpatsvars 2019. gadā bija 64,9%.³ Statistikas dati liecina, ka uz 01.10.2020. vairāk nekā 94% no Latvijas autoparka veido ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi transportlīdzekļi, no tiem 66,6% ir ar dīzeļdegvielu darbināmie transportlīdzekļi. Gandrīz visu transportā patērēto degvielu Latvijā importē (izņemot daļu biodegvielas).

Attiecīgi lielākās SEG emisijas Latvijā rada tieši enerģētikas nozare – 2018.gadā tie bija 65,8 %, no kurām transports emitēja 43,8 %.⁴

Līdz ar to ir secināms, ka autotransports ir galvenais transporta apakšsektors, kurā ir nepieciešams veikt būtiskākos pasākumus energoefektivitātes uzlabošanai un alternatīvo degvielu plašākai izmantošanai, t.sk. AER īpatsvara palielināšanai.

TAP2020 starpposma izvērtējuma secinājumi

TAP2020 starpposma izvērtējumā⁵ secināts, ka līdz izvērtējuma veikšanas brīdim pilnībā nav atrisinātas visas problēmas, kuru risināšanai izvirzīts TAP2020 mērķis:

- ne visos transporta veidos var runāt par kvalitatīvu infrastruktūru;
- satiksmes drošības līmenis paaugstinās, tomēr to nevar uzskatīt par augstu;
- transporta un loģistikas pakalpojumi tiek sniegti, tomēr vēl ir iespējas uzlabojumiem;
- noteikti uzlabojama un pilnveidojama ir sabiedriskā transporta sistēma.

TAP2020 starpposma izvērtējumā secināts, ka jaunajā transporta politikas plānošanas dokumentā:

- jāliek uzsvars uz vides (klimata pārmaiņu) aspektiem, izvērtējot kādi uzdevumi/pasākumi izriet no pēdējos gados pieņemtiem ES dokumentiem;

³ Centrālā statistikas pārvalde. Statistika: Latvijas energobalance 2019. gadā.

<https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/vide-energetika/energetika/meklet-tema/429-latvijas-energobalance-2019-gada>

⁴ LATVIA'S NATIONAL INVENTORY REPORT 1990 – 2018.

<https://www.meteo.lv/lapas/sagatavotie-un-iesniegtie-zinojumi?&id=1153&nid=393>

⁵ LR Satiksmes ministrija, 2017. Informatīvais ziņojums: Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam starpposma izvērtējums. <http://polsis.mk.gov.lv/documents/4607>

- jāizvairās no TAP2020 pieļautajām nepilnībām attiecībā uz rīcības virzienu sabalansēšanu – vienlīdz liela uzmanība jāpievērš gan pakalpojumu eksporta nodrošināšanai, gan iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai;
- jānodrošina velotransporta un pilsētu mobilitātes jautājumu pilnvērtīga integrēšana kopējā transporta sistēmā;
- jāizvērtē nozares vajadzības izglītības un pētniecības jomā;
- mērķis jādefinē, uzsverot transporta nozīmi citu nozaru attīstībā, jo esošais nepietiekami izceļ transporta lomu uzņēmējdarbības vides pieejamības nodrošināšanai.

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam

Izstrādājot TAP2027, jāņem vērā arī Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2021.-2027. gadam (turpmāk – NAP2027)⁶ definētie valsts attīstības stratēģiskie mērķi līdz 2027.gadam.

Transports Latvijā ir lielākais enerģijas patērētājs, kā arī nozīmīgs SEG emisiju un gaisa piesārņojuma avots. Tāpēc, reaģējot uz sociālekonomiskās un tehnoloģiskās vides izmaiņām, tiks attīstīta integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, kā arī nodrošina starptautisko sasniedzamību. Turklāt pārvietošanās būs droša, un transporta sistēma - ekoloģiski, sociāli un ekonomiski ilgtspējīga. Ieguldot resursus reģionālajā infrastruktūrā, t.sk. piemērojot inovatīvus risinājumus, tiks sniegts atbalsts ekonomiskās aktivitātes centru turpmākai attīstībai un atvieglota darbaspēka iekšējā mobilitāte, lai iedzīvotāju skaita samazināšanās apstākļos apmierinātu sabiedrības mobilitātes vajadzības visā Latvijā.

Aptauja par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbības rezultātu analīze

2018.gadā tika veikta aptauja mērķa grupām (plānošanas reģioni, transporta jomas NVO u.c. organizācijas) par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbību. Aptauja nosūtīta 22 adresātiem (Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions, Kurzemes plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Latvijas Loģistikas asociācija, Baltijas asociācijai - Transports un loģistika, Latvijas Ostu asociācija, Latvijas mazo ostu asociāciju, Latvijas Ceļinieku asociācija, Latvijas Riteņbraucēju apvienība, Latvijas Auto, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, Latvijas Aviācijas asociācija, Latvijas Jūrniecības savienība un Ārvalstu investoru padome). Saņemtas 20 atbildes (atbildi nesniedza LLPA, bet sniedza atsevišķas pilsētas, savukārt papildus plānošanas reģioniem atbildi sniedza atsevišķas pašvaldības. Atbildes netika saņemtas no LTRK, BATL, LTBA, LLA, Transports un loģistika, LOA, LMOA, LCA, LA, LDZB, LAA).

Apkopojot mērķa grupu sniegtos viedokļus, secināts, ka kopumā tiek akceptēts anketā piedāvātais TAP2027 mērķis: “Transporta sistēma, kas nodrošina efektīvu (ilgtspējīgu, drošu, gudru) kravu un cilvēku pārvietošanu, tādējādi veicinot valsts ekonomisko izaugsmi, cilvēku

⁶ Latvijas nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam

https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

mobilitātes iespējas un dodot ieguldījumu pārejā uz zema emisiju līmeņa sabiedrību”. Priekšlikumos parādās atsevišķas nianse, kas pēc būtības ir ietvertas mērķī – “vispirms cilvēki, tad kravas”, “lai efektivitāte iekļauj drošību”, vides jautājumi, uzņēmējdarbības veicināšana, iekļaušanās ES transporta tīklā, informētība, “visam pamats veselība”.

Anketā tika uzdots jautājums, kādas tēmas būtu jāapskata TAP2027. Apkopojot rezultātus (1.tabula), salīdzinoši maz aptaujāto uzskata, ka TAP2027 būtu jāapskata nodarbinātības, izglītības, kā arī transporta un ārējās drošības jautājumi. Liela daļa priekšlikumu ir papildinoši piedāvātajam. Būtiski kā atsevišķas tēmas piedāvātas: elektromobilitāte un nacionālā enerģētiskā neatkarība; transports un sabiedrības veselība; kibernetikas transporta sakaros; bezpilota un pašgājēju satiksme; ĢIS rīku ieviešana transporta plānošanā un uzraudzībā.

1.tabula

Kādas tēmas būtu jāapskata TAP2021+?	
Infrastruktūra (ceļi, dzelzceļš, ostas, lidostas)	100%
Transporta un loģistikas pakalpojumi	90%
Sabiedriskais transports / mobilitāte kā pakalpojums	100%
Satiksmes drošība	70%
ITS, kas infrastruktūru un transporta pakalpojumus saista vienotā sistēmā	85%
Pilsētu mobilitāte (pilsētas kā nozīmīgi transporta sistēmas mezgli)	95%
Velotransports un kājāmgājēji	85%
Transporta izglītība un pētniecība (profesionālā, augstākā, valsts pasūtītie pētījumi, starptautiskā sadarbība (STRIA))	55%
Nodarbinātība transportā (t.sk. dzimumu līdztiesības jautājumi)	30%
Transports un vide	65%
Transports un ārējā drošība	50%

Tāpat anketā tika lūgts sniegt viedokli par rīcības virzieniem. 80% aptaujāto atbalstīja piedāvātos rīcības virzienus: TEN-T koridoru attīstība; Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstība; Starptautiskā sasniedzamība; Iekšējā sasniedzamība un mobilitāte.

Citus variantus (2.tabula) vai papildus iepriekš minētajam piedāvāja 30% aptaujāto, bet piedāvātie varianti pamatā ir precizējoši – veids, kā uz problēmu skatīties.

2.tabula

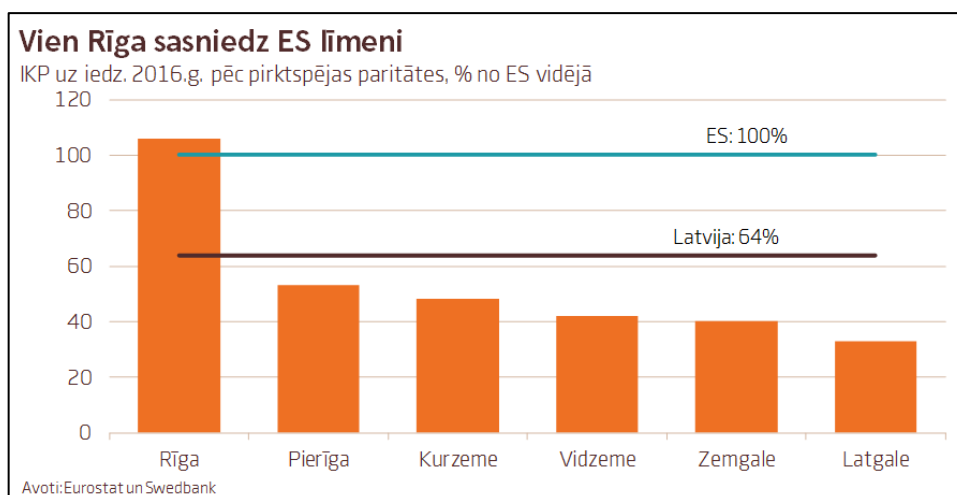
Loģistikas attīstība (domāts papildus piedāvātajam)
1. TEN-T tīkla un koridoru attīstība
2. Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstība
3. Starptautiskā sasniedzamība
4. Vajadzību un pakalpojumu racionāla un efektīva sasniedzamība

<p>1. Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstība</p> <p>2. Iekšējā sasniedzamība un mobilitāte</p> <p>3. Starptautiskā sasniedzamība un TEN-T tīkla un koridoru attīstība</p>
<p>1. Dažas no tēmām ir uzskatāmas par horizontālajām –jāņem vērā visā dokumentā, piemēram, “Satiksmes drošība”, “Transports un vide”, “Transporta izglītība un pētniecība” u.c.</p> <p>2. Tēmas “Pilsētu mobilitāte” un “Sabiedriskais transports” ir jāskata vienoti.</p>
<p>Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstība papildināt ar:</p> <p>- Ilgtspējīga/vieda nacionāla līmeņa mobilitāte</p> <p>- Rīgas aglomerācijas iekšējā mobilitāte</p>
<p>Iekļaut un uzsvērt videi draudzīga transporta attīstību</p>
<p>Ceļu, satiksmes, informācijas pārraides, savienotu transporta veidu un mezglu vietu formās nepieciešami, lai samazinātu “attālumu laikā”, radītu pakalpojumu pieejamību, drošību un ātru komerciālās darbības apriti. Transporta, sakaru, sociāli, biznesa tīkli - jaunu risinājumu un nākotnes pieejas pamats.</p> <p>Ātra un neapgrūtināta cilvēku, preču un pakalpojumu plūsma kā viena no svarīgākajām labi strādājošas ekonomiskās sistēmas sastāvdaļām.</p> <p>ES ārējās pierobežas un robežas infrastruktūra</p>

Savukārt uz jautājumu, vai caur TAP2027 iespējams veidot sinerģiju ar plānošanas reģioniem, 80% atbildēja apstiprinoši.

Teritoriālā attīstība

Dati liecina, ka reģionālās attīstības atšķirību mazināšana ir ilgtermiņa izaicinājums. Augstākais IKP nemainīgi ir Rīgas plānošanas reģionā (18 223 euro uz vienu iedzīvotāju) - Rīgas statistiskais reģions ir arī vienīgais reģions, kurš ir sasniedzis ES vidējo līmeni IKP uz 1 iedzīvotāju (*2.attēls*). Latgales plānošanas reģionā ir zemākais IKP uz vienu iedzīvotāju Latvijā (6 992 euro uz vienu iedzīvotāju) un Latgales plānošanas reģiona IKP uz vienu iedzīvotāju 2016.gadā ir tikai 38% no Rīgas plānošanas reģiona IKP uz vienu iedzīvotāju. Vienlaikus tas ir vērā ņemams uzlabojums salīdzinājumā ar 2006.gadu, kad Latgales plānošanas reģiona IKP uz vienu iedzīvotāju bija tikai 32% no Rīgas plānošanas reģiona IKP uz vienu iedzīvotāju.



Avots: Eurostat un AS "Swedbank" dati, sagatavots pēc VARAM pasūtījuma dalībai reģionālajos semināros
2.attēls. IKP uz vienu iedzīvotāju pēc pirktspējas paritātes 2016.gadā, % no ES vidējā

Līdz ar TAP2027 izstrādi VARAM īsteno administratīvi teritoriālo reformu, kuras mērķis ir izveidot ekonomiski attīstīties spējīgas administratīvās teritorijas ar vietējām pašvaldībām, lai pašvaldības spētu nodrošināt tām likumos noteikto autonomo funkciju izpildi salīdzināmā kvalitātē un pieejamībā, kā arī spētu sniegt iedzīvotājiem kvalitatīvus pakalpojumus par samērīgām izmaksām. Atbilstoši Saeimas lēmumam ir uzsākta reformas īstenošana, paredzot stiprināt vietējo pašvaldību kapacitāti, radīt pašvaldībām lielākas iespējas veicināt ekonomisko aktivitāti savā teritorijā un tādējādi mazināt starp reģioniem pastāvošo sociālekonomisko nevienlīdzību. Balstoties uz iecerēto administratīvi teritoriālo iedalījumu, Saeimā 2020.gada 10.jūnijā ir pieņemts Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums, paredzot izveidot spēcīgas, ekonomiski attīstīties spējīgas pašvaldības, kas var nodrošināt līdzvērtīgus pakalpojumus salīdzināmā kvalitātē visiem Latvijas iedzīvotājiem neatkarīgi no dzīvesvietas.

Sasniedzamība starp reģioniem

Lai cilvēki par savu dzīves vietu izvēlētos reģionus un samazinātos emigrācija no tiem, būtiski ir risināt jautājumus, kas skar iedzīvotāju ikdienas mobilitāti. Ir jārada drošas, ērtas un ātras pārvietošanās iespējas vispirms jau novadu un reģiona ietvaros. Lai uzlabotu reģionālo sasniedzamību, svarīgi nodrošināt iekļaujošus sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai no attālām apdzīvotām vietām varētu nokļūt uz novada centru. Mērķa sasniegšanai būtisks ir ne tikai valsts atbalsts, bet arī plānošanas reģionu un pašvaldību savstarpējā sadarbība, tai skaitā plānojot infrastruktūras risinājumus.

Saskaņā ar likumu "Par autoceļiem" reģionālie autoceļi ir autoceļi, kas novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar republikas pilsētām, vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem, vai reģionālajiem autoceļiem, vai savā starpā republikas pilsētas. Vietējie autoceļi ir autoceļi, kas novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem, vai atsevišķu novadu administratīvos centrus savā starpā. Kā liecina valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" dati, no valsts reģionālajiem autoceļiem ar melno segumu sliktā stāvoklī ir 39,6%, no valsts reģionālajiem autoceļiem ar grants segumu - 58,9%; 41,5% valsts vietējo autoceļu ar melno segumu un 50,5% valsts vietējo ceļu ar grants segumu ir sliktā stāvoklī (2019.gada dati). Neapmierinošā autoceļu kvalitāte ir viens no būtiskiem ceļu satiksmes drošības riskiem, kā arī, ja autoceļi netiek pienācīgi uzturēti, tiek radīti papildus izdevumi autoceļu lietotājiem. Lai nodrošinātu ilgtspējīgu iedzīvotāju mobilitāti un novadu centru sasniedzamību, tādējādi

nodrošinot gan darba vietu, gan pakalpojumu sasniedzamību, ir jāuzlabo transporta infrastruktūras stāvoklis.

Ņemot vērā, ka valsts autoceļu tīkla attīstība ir saistīta ar administratīvo iedalījumu, tad turpmākās darbības šajā sakarā īstenojamās kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu jauno novadu kritiskāko ceļu posmu uzlabošanu.

Svarīga loma būs arī Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas 2021.-2030.gadam (dzelzceļš ir kā sabiedriskā transporta sistēmas "mugurkauls" un autobusi papildina dzelzceļa pārvadājumus) ieviešanai. Ir jāattīsta mikromobilitātes iespējas, tai skaitā jārada tālākas velotransporta un citu videi draudzīgu pārvietošanās veidu izmantošanas iespējas. Lai iedzīvotājiem būtu ērtāk pārsēsties no viena sabiedriskā transporta citā, ir nepieciešams risināt jautājumus par vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešanu.

Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī

Lai nodrošinātu ES fondu 2021.-2027.gada plānošanas perioda Kopējā fondu regulā⁷ noteiktā 3.politiskā mērķa "Ciešāk savienota Eiropa" ieguldījumu priekšnosacījuma "Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī" izpildi, paredzēts veikt pētījumu par ieguldījumu priekšnosacījumu izpildi visaptverošas transporta plānošanas sistēmas ieviešanai, kas ietvers ieguldījumu kartēšanu un ieguldījumu novērtēšanas metodikas izstrādi. Infrastruktūras multimodālajam kartējumam:

- jāatbilst valsts enerģētikas un klimata plāniem;
- jāietver ieguldījumus TEN-T pamattīklu koridoros saskaņā ar attiecīgiem TEN-T tīkla koridoru plāniem;
- ieguldījumiem jānodrošina pietiekama reģionu un vietējo kopienu savienojamība ārpus TEN-T tīkla un tā mezgliem;
- jāidentificē multimodālo vai pārkraušanas kravu un pasažieru terminālu vajadzības, kas veicina vairākveidu pārvadājumus;
- jānodrošina ceļu satiksmes drošības risku novērtējumu kopsavilkums saskaņā ar spēkā esošajām valsts ceļu satiksmes drošības stratēģijām, un risku skarto ceļu posmu kartēšanu un prioritāšu piešķiršanu attiecīgajiem ieguldījumiem;
- jāsniedz informāciju par finansējuma resursiem, kas atbilst plānotajiem ieguldījumiem un kas nepieciešami esošo un plānoto ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu segšanai.

Transporta infrastruktūras kartējums ļautu visaptveroši pārskatīt satiksmes infrastruktūru, savukārt metodika būs nozīmīgs atbalsta instruments transporta politikas un investīciju stratēģijas plānošanā, kas ļautu izstrādāt jaunus politikas scenārijus un novērtēt un plānot ieguldījumu ietekmi uz transporta plūsmām, savienotajiem mobilitātes risinājumiem, klimata plāniem un satiksmes drošību valstī kopumā.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma un migrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Robežu pārvaldības un vīzu instrumentu priekšlikums

Pētījumi transporta nozarē

Pamatnostādņu izstrādi pamato vairāku pētījumu rezultāti:

- Pētījums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu scenārijiem, 2018 (*pasūtītājs: Satiksmes ministrija, izpildītājs: SIA PricewaterhouseCoopers*)⁸;
- Noslēguma izvērtējums „ES fondu ieguldījumu izvērtēšana transporta nozares attīstībā 2007.–2013. gada plānošanas periodā un šo ieguldījumu ietekmes noteikšana”, 2018 (*pasūtītājs: Finanšu ministrija, izpildītājs: SIA CSE COE*)⁹;
- Izpēte par inteligēnto transporta sistēmu (ITS) ieviešanu Latvijas autotransporta jomā, 2017 (*pasūtītājs: VAS “Latvijas Valsts ceļi”, izpildītājs: SIA Ernst&Young Baltic*)¹⁰;
- Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā, 2018 (*atbildīgā institūcija: Satiksmes ministrija, izpildītāji: Satiksmes ministrija, Latvijas Valsts policija, VAS “Latvijas Valsts ceļi”, Valsts tiesu ekspertīžu birojs, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs*)¹¹;
- Transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecībā, 2018 (*izpildītājs: SIA JAZZ COMMUNICATIONS*);
- Pētījums par dzelzceļa infrastruktūras noslodzes palielināšanu un tās ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību, 2018 (*pasūtītājs: VAS “Latvijas dzelzceļš”, izpildītājs: SIA PricewaterhouseCoopers*);
- Informatīvais ziņojums par esošo ceļu tīkla izvērtējumu, 2018 (VAS “Latvijas Valsts ceļi”);
- Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030.gadam, 2019 (*izstrādātājs: VSIA “Autotransporta direkcija”, Satiksmes ministrija*)¹²;
- Hudenko J. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras optimālas attīstības modeļu izstrāde un pielietošana. Promocijas darbs. – R.:RTU, 2017¹³;
- Barisa A. Zema oglekļa ceļu transporta politikas modelēšana Latvijā līdz 2030. gadam. Promocijas darbs. – R.:RTU, 2016¹⁴;

⁸Satiksmes ministrija, 2018. Pētījums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu scenārijiem. <http://petijumi.mk.gov.lv/node/2933>

⁹LR Finanšu ministrija. Finanšu ministrijas pasūtītie pētījumi no ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda finansējuma. <https://www.esfondi.lv/izvertejumi-1>

¹⁰Izpētes rezultāti iekļauti Satiksmes ministrijas ziņojumā “Informatīvais ziņojums par inteligēnto transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem”, ko plānots izsludināt Valsts sekretāru sanāksmē līdz 06.06.2019. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_7542_SMzino_270718 ITS.doc

¹¹Pētījums prezentēts Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē 2018.gada 20.septembrī. Prezentācija pieejama: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_7634_1_20.09.2018.CSDPetijums-2016CSNg-Prezentacija-CSDP-SEDEI.pdf

¹²VSIA “Autotransporta direkcija”, 2019. Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2021.-2030. [http://www.atd.lv/sites/default/files/ATD-SM-Sabiedriskais Transports-2030_05.2019.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-koncepcija-paredz-stiprin%25C4%2581t-dzelzce%25C4%25BCa-lomu-pasa%25C5%25BEieru-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumos](http://www.atd.lv/sites/default/files/ATD-SM-Sabiedriskais%20Transports-2030_05.2019.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-koncepcija-paredz-stiprin%25C4%2581t-dzelzce%25C4%25BCa-lomu-pasa%25C5%25BEieru-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumos)

¹³Hudenko, J. 2017. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras optimālās attīstības modeļu izstrāde un pielietošana. Rīga, Rīgas Tehniskā universitāte. https://www.rtu.lv/writable/public_files/RTU_0_justnas_hudenko_promocijas_darba_kopsavilkums.pdf

¹⁴Barisa, A. 2016. Zema oglekļa ceļu transporta politikas modelēšana Latvijā līdz 2030.gadam. Rīga, Rīgas Tehniskā universitāte. https://www.rtu.lv/writable/public_files/Aigas_Barisas_promocijas_darba_kopsavilkums.pdf

- Visaptverošs pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2019 (*pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi". Izpildītājs: SIA "Enviroprojekts"*)¹⁵;
- Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020.gadam ietekmes izvērtējums, 2020 (*pasūtītājs: Satiksmes ministrija, izpildītājs: SIA PricewaterhouseCoopers*).

Koronavīrusa negatīvā ietekme uz transporta nozari

Straujas Covid-19 izplatības dēļ visā pasaulē, arī Latvijā bija novērojami pirmie saslimšanas gadījumi ar šo vīrusu. Ņemot vērā, ka Pasaules Veselības organizācija 2020.gada 11.martā paziņoja, ka Covid-19 izplatība sasniegusi globālas pandēmijas apmērus, lai ierobežotu Covid-19 vīrusa izplatību Latvijā, valdība 2020.gada 12.martā izsludināja ārkārtējo situāciju.

Pašreizējā ekonomikas krīze un gaidāmā ekonomikas recesija nav saistīta ar problēmām finanšu tirgos vai ekonomikas nesabalansētību. Cēlonis ir vīrusa izplatība – valstu īstenotie vīrusa izplatības ierobežošanas pasākumi ir tie, kas nobremzē ekonomisko aktivitāti.

Latvijas valdības ieviestie drošības pasākumi un ierobežojumi sakarā ar ārkārtējo situāciju, kā arī pasākumi, ko īsteno citas valstis Covid-19 izplatības ierobežošanai, negatīvi ietekmē Latvijas tautsaimniecības attīstību, tajā skaitā transporta sektoru: strauji samazinās pieprasījums eksporta tirgos pēc Latvijā saražotajām precēm un pakalpojumiem, notiek pārrāvumi starptautiskajās piegāžu ķēdēs, ir novērojams straujš transporta un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu apjoma kritums, kā arī iekšzemes pieprasījuma kritums. Rezultātā daudzi uzņēmumi ir spiesti sašaurināt ražošanu un pakalpojumu sniegšanu vai sliktākajā gadījumā pārtraukt savu darbību, atlaižot savus darbiniekus. Tas viss kopumā nelabvēlīgi ietekmē gan publisko finanšu stāvokli, jo samazinās nodokļu ieņēmumi un parādās nepieciešamība palielināt valsts atbalstu un sociālos pabalstus, gan situāciju darba tirgū, jo sāk pieaugt bezdarbs un samazinās māsjaimecību rīcībā esošie ienākumi.

Šobrīd ir sarežģīti prognozēt Covid-19 ietekmi uz transporta sektoru, jo būtiska ietekme būs ierobežojošo režīmu ilgumam. Jo ātrāk tiks apturēta vīrusa izplatība un tiks atcelti ierobežojumi, jo ātrāk sāks atveseļoties ekonomika.

Iespējamie plānotās politikas ietekmējošie faktori

Transportā pieaug nozīme jaunajām tehnoloģijām, inovācijām un digitalizācijai, Latvija ir apņēmusies sasniegt ambiciozus klimata politikas mērķus, uzlabot mobilitātes iespējas. Līdzās jau esošajiem infrastruktūras un drošības nodrošināšanas izaicinājumiem, tie kļūst par būtiskiem nākamā plānošanas perioda izaicinājumiem transporta nozarē, kuru īstenošanu gan negatīvi (-), gan pozitīvi (+) var ietekmēt vairāki faktori:

- vecs autoparks, kurā dominē ar dīzeļdegvielu un benzīnu darbināmi transportlīdzekļi (-);
- pieaugošs privāto transportlīdzekļu un arvien mazāks sabiedriskā transporta lietojums (-);
- nenozīmīgs AER t.sk., elektroenerģijas patēriņš transportā (-);

¹⁵Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. 2019. http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

- transporta infrastruktūras sinerģija ar informācijas tehnoloģiju risinājumiem un to drošība, lai panāktu, ka transporta sistēma ir orientēta uz lietotāju un viedie transporta pakalpojumi kļūst par ikviena iedzīvotāja ikdienas sastāvdaļu (+);
- transporta infrastruktūras uzlabošana, t.sk., lielo infrastruktūras projektu ieviešana (+);
- transporta nozares konkurētspējas un produktivitātes palielināšana, t.sk., uzlabojot cilvēkresursu kvalitāti un darba organizāciju (+);
- nepietiekams transporta infrastruktūras attīstībai pieejamais investīciju apjoms (-);
- ģeopolitiskā situācija (+/-);
- ekonomikas izaugsmes temps (+/-).

Rīcības un pasākumi transporta nozarē

Sabiedriskais transports

Aktuālās tendences rāda, ka pieaug privāto transportlīdzekļu izmantošana, bet sabiedriskā transporta popularitāte būtiski nepieaug. Uz 2020.gada 1.novembri Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaits bija 985011, no kuriem 75,3% bija vieglie auto transportlīdzekļi. Savukārt reģistrēto vieglo automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem 2020. gada beigās bija aptuveni 390 automobiļi un pēdējo gadu tendences rāda, ka skaits turpina palielināties, īpaši Rīgā un Pierīgā. Līdz ar to veidojas arvien lielāki sastrēgumi, liekot iedzīvotājiem ik dienas vairāk laika pavadīt ceļā, kā arī atstājot negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti un paātrinot klimata pārmaiņas. Izplatītākie iemesli, kāpēc cilvēki neizmanto sabiedrisko transportu, ir iedzīvotāju rīcībā esošais privātais vai darba automobīlis¹⁶. Automobiļu lietošanas paradumi ir saistīti ar lietotāju drošības un komforta izjūtu, kā arī sabiedriskā transporta tīkla pieejamību. Ja iedzīvotājs neuztver sabiedrisko transportu par pietiekoši drošu, ātru un ērtu ikdienas pārvietošanas nepieciešamībām, tad viņš visticamāk turpinās lietot privāto automobili.

Privāto transportlīdzekļu lietojuma samazināšanai primāri nepieciešams pilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas. Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijā 2021.-2030.gadam¹⁷ dzelzceļš ir noteikts kā sabiedriskā transporta sistēmas "mugurkauls" un autobusi papildina dzelzceļa pārvadājumus. Lai iedzīvotājiem būtu ērtāk pārsēties no viena sabiedriskā transporta citā, ir nepieciešams risināt jautājumus par vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešanu. Ir jāattīsta mikromobilitātes iespējas, veicinot velosatiksmes un velo infrastruktūras attīstību, veicinot gājēju infrastruktūras uzlabošanu un kopumā veicināt iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņu uz videi draudzīgākiem pārvietošanās veidiem. Savukārt, lai sekmētu transporta novirzīšanu no pilsētu centriem, ir jāveicina multimodālo punktu izveide.

Transporta sektora darbību rezultātā radušos SEG emisiju ierobežošana

Latvijā ir viens no vecākajiem autoparkiem ES - reģistrēto transportlīdzekļu vidējais vecums uz 01.01.2020 bija 13,94 gadi (vieglajiem auto 14,20 gadi, kravas auto – 11,97 gadi, autobusiem – 12,51 gadi).¹⁸

¹⁶ Pētījumu centra SKDS aptaujas, 2017–2019

¹⁷ VSIA "Autotransporta direkcija", 2019. Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2021.-2030. http://www.atd.lv/sites/default/files/ATD-SM-Sabiedriskais%20Transports-2030_05.2019.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-koncepcija-paredz-stiprin%25C4%2581t-dzelzce%25C4%25BCa-lomu-pasa%25C5%25BEieru-p%25C4%2581rvad%25C4%2581jumos

¹⁸VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija". *Transportlīdzekļu vidējais vecums*.

Dīzeļdegviela ir galvenais autotransportā izmantotais energoresurss un tās īpatsvars autotransportā 2019.gadā bija 64,9%.¹⁹ Savukārt elektroenerģijas patēriņš transportā bija pavisam neliels – 0,8%. Saskaņā ar CSDD datiem, elektrisko transportlīdzekļu skaits uz 01.10.2020 Latvijā sastādīja aptuveni 0,1%. Tomēr vērtējot elektrisko transportlīdzekļu skaita izmaiņas laika periodā no 01.10.2019 līdz 01.10.2020, secināms, ka elektrisko transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis no 661 līdz 1157, kas ir 73% pieaugums gada laikā.²⁰ Viens no cēloņiem dīzeļdegvielas plašajai izmantošanai ir valsts nodokļu politika, kas sekmē dīzeļdegvielas cenas pievilcīgumu iepretim benzīnam²¹.

Transporta sektora darbības rezultātā radušos SEG emisiju samazināšana galvenokārt ir iespējama samazinot patērēto degvielu (ekonomiskāki dzinēji ar mazāku tilpumu), padarot ilgtspējīgus kravas un pasažieru (sabiedrisko un privātos) pārvadājumus, piemēram, atjauninot izmantoto autoparku, elektrificējot pasažieru (sabiedrisko un privāto) un kravas pārvadāšanā izmantotos transportlīdzekļus, pārejot no fosilās degvielas uz AER vai citiem alternatīvo degvielu veidiem. Veidojot integrētu sabiedrisko transportu un veicinot mikromobilitāti, iedzīvotājiem tiek radīta iespēja pārsēties no privātajiem uz sabiedriskajiem un/vai videi draudzīgiem transportlīdzekļiem.

Netieša pozitīva ietekme uz SEG emisiju samazināšanu sagaidāma no vairākiem ES līmeņa instrumentiem – prasība nodrošināt noteikta apjoma transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumu, prasības par CO₂ emisijām jauniem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa piemērošanas pēc to radītā CO₂ emisijām jaunākiem transportlīdzekļiem, plašāka alternatīvo enerģijas nesēju (elektroenerģija, dabasgāze, ūdeņradis, biodegviela, u.c.) izmantošana transporta līdzekļos, autoceļu infrastruktūras atjaunināšana, *Rail Baltica* pilnībā elektrificētās dzelzceļa līnijas izbūve, esošā dzelzceļa tīkla elektrifikācija u.c.

Lai turpinātu transporta infrastruktūras tālāku uzlabošanu, turpmākajos gados jāparedz stāvparku (*Park&Ride*) infrastruktūras attīstība, jāveicina mobilitātes punktu izveide, reģionālo autoceļu tīklu uzlabojumi, specializēto transporta koridoru attīstība, kas radīs pozitīvu efektu transporta plūsmas optimizēšanā, elektrificēšana, mikromobilitātes infrastruktūras veidošana pilsētās u.c. Jāstiprina dzelzceļa loma pasažieru pārvadājumos, nosakot dzelzceļu par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu.

Ceļu satiksmes drošība

Ceļu satiksmes drošības uzlabošana, novēršot CSNg, ievērojami samazinot cietušo un bojāgājušo skaitu, ir liels izaicinājums tuvākajiem gadiem, kura sasniegšanai ir jāveic liels darbs. ES ir pieņēmusi nulles vīzijas (“*Vision Zero*”) un drošas sistēmas pieeju, lai uz Eiropas ceļiem pieliktu punktu letāliem un tādiem negadījumiem, kuros ir smagi cietušie. Arī nacionālā līmenī Ceļu satiksmes drošības plānā nepieciešams izvirzīt pietiekami ambiciozus mērķus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Pieaugoša loma drošības un drošuma nodrošināšanā transporta nozarē ir digitalizācijai un jaunajām tehnoloģijām.

<https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

¹⁹ Centrālā statistikas pārvalde, 2020. Latvijas energobilance 2019.gadā.

<https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/vide-energetika/energetika/meklet-tema/429-latvijas-energebilance-2019-gada>

²⁰ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

²¹ Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam. <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

Digitalizācijas sniegto iespēju izmantošana

Nākotnes izaicinājums ir transporta infrastruktūras sinerģija ar informācijas tehnoloģiju risinājumiem un to drošība, lai panāktu, ka transporta sistēma ir orientēta uz lietotāju un viedie transporta pakalpojumi kļūst par ikviena iedzīvotāja ikdienas sastāvdaļu. Sasaucoties ar vides mērķu sasniegšanu un satiksmes drošības uzlabošanu, transporta nozarē maksimāli nepieciešams izmantot digitalizācijas sniegtās iespējas. To apliecina arī Eiropas Komisijas ziņojumā “Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos”²² paustais mērķis – ar 2019.gadu sākt izmantot intelektiskās transporta sistēmas. Svarīgi ir ieviest ITS Direktīvas un no tās izrietošajām regulām prasības attiecībā uz Transporta nozares datu nacionālā (valsts) piekļuves punkta izveidi uz ko norādīts arī izpētē par inteligento transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā²³. Lai iedzīvotājiem būtu ērtāk pārsēsties no viena sabiedriskā transporta citā, ir nepieciešams risināt jautājumus par vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešanu.

Konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi

Tranzīta pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšanai liela nozīme ir dzelzceļa un ostu infrastruktūras kvalitātei. Vienlaikus, ņemot vērā ES uzstādījumus, būtiski ir attīstīt videi draudzīgu infrastruktūru. Tāpat svarīgi ir nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu VIA LATVIA.

Transporta infrastruktūras uzlabošana

Transporta infrastruktūras tīkls valstī ir pietiekams un tas var nodrošināt mobilitāti iekšzemē un starptautisko sasniedzamību, taču būtiska ir šī tīkla kvalitāte (primāri) un ilgtspējīga attīstība. Transporta infrastruktūra, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un kvalitatīvu, ilgtspējīgu iekšējo mobilitāti, ir stratēģiski nozīmīgs saimnieciskās darbības un apdzīvotības resurss reģionos. Daudzu tautsaimniecības sektoru veiksmīga darbība ir atkarīga no transporta pakalpojumu nepārtrauktības. Tādēļ būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir transporta infrastruktūras nodrošināšana, reģionu nomales iekļaujot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomikas ietekmes zonās, atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu) efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai.²⁴

Autoceļu tehniskais stāvoklis, vērtējot kā valsts, tā pašvaldību autoceļus un pašvaldību ielas, daudzviet ir neapmierinošs un neatbilst ekonomiskas, drošas, komfortablas un videi draudzīgas satiksmes vajadzībām. 2019. gadā aptuveni 37% valsts autoceļu ar asfalta segumu ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī. Aptuveni 51% autoceļu ar grants segumu ir sliktā stāvoklī. Nepietiekama finansējuma apstākļos lielāko daļu pasākumu un aktivitāšu, lai uzlabotu valsts autoceļu stāvokli, nebūs iespējams īstenot, kā rezultātā prognozējama autoceļu tīkla vērtības

²² Izpētes rezultāti iekļauti Satiksmes ministrijas ziņojumā “Informatīvais ziņojums par inteligento transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem”, ko plānots izsludināt Valsts sekretāru sanāksmē līdz 06.06.2019.

²³Eiropas Komisija, 2016. Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai: Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos. COM(2016) 766 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0766&from=LV>

²⁴Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

samazināšanās, turpinot pieaugt sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvaram valsts autoceļu tīklā.

Dzelzceļa infrastruktūras stāvoklis vērtējams kā labs. Atsevišķas tehniska rakstura problēmas gan ir vairākos dzelzceļa mezglos, kurām tiek pievērsta pastiprināta uzmanība. Veicot pakāpenisku dzelzceļa galvenā tīkla elektrifikāciju un esošo līniju modernizāciju, tiktu veicināta videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošana un paaugstināta Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautiskā konkurētspēja. Attīstot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu būtiska ir dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizēšana, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas vides pieejamības prasības.

Šobrīd turpinās **Rail Baltica** projekta īstenošana, t.sk., attīstot Rīgu kā TEN-T tīklā integrētu multimodālā transporta mezglu, veidojot vienotu sasaisti ar Rīgas dzelzceļa staciju, lidostu un autoostu un veicinot **Rail Baltica** integrēšanu esošajā sabiedriskā transporta tīklā, līdz ar to izmantojot iespēju kļūt par reģiona galveno Eiropas platuma (1435 mm) un 1520 mm platuma sliežu krustpunktu un tādējādi – vienu no reģiona nozīmīgākajiem transporta mezgliem, vienlaikus uzlabojot transporta sistēmas efektivitāti. **Rail Baltica** projekts ir iekļauts ES prioritāro transporta tīklu sarakstā, iezīmēts visās Eiropas transporta attīstības kartēs un iegūst aizvien lielāku lomu Baltijas valstu drošības garantiju stiprināšanā. Trases un ar to saistītās infrastruktūras projektēšanu plānots pabeigt līdz 2023. gada oktobrim, būvniecības posms ir atkarīgs no pieejamā finansējuma.

Līdz Covid-19 izraisītajai pandēmijai sekmīgi bija attīstījusies **aviācijas nozare**. 2019. gadā nacionālais pārvaldītājs AS „*Air Baltic Corporation*” pirmo reizi tās pastāvēšanas laikā apkalpoja vairāk nekā 5 miljonus pasažieru, kas ir par 22% vairāk nekā 2018. gadā. Savukārt VAS „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” apkalpotais pasažieru skaits 2019. gadā sasniedza 7,8 miljonus, kas ir par 10,5% vairāk nekā 2018. gadā, tādējādi nostiprinot Rīgas kā reģionālā gaisa satiksmes centra pozīcijas un veicinot lidostas „*Rīga*” kā nozīmīga Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centra attīstību. Turpina pieaugt pieprasījums pēc AS „*Air Baltic Corporation*” regulārajiem lidojumiem maršrutā Liepāja – Rīga – Liepāja, kas ir nozīmīgi reģiona sasniedzamības nodrošināšanai, kā arī veicina reģiona ekonomisko attīstību. Liepājas lidosta 2019. gadā ir apkalpojusi 14 082 pasažierus, (tajā skaitā regulārajā satiksmē 13 835 pasažierus, kas ir par 48,5% vairāk nekā 2018. gadā).

Tomēr uz aviācijas nozari būtisku negatīvu iespaidu atstājusi un turpina atstāt Covid-19 izplatība visā pasaulē, kas rezultējas ar starptautisko un iekšzemes pasažieru pārvadāšanas ierobežojumiem, kas ietekmē arī aviopārvadājumus. Covid-19 ietekmes apmēri būs atkarīgi no ierobežojošo režīmu ilguma un citiem faktoriem.

Pētniecība un attīstība (P&A), izglītība

Līdz šim pētniecības un inovācijas attīstīšana transporta nozarē notikusi fragmentēti un ierobežotos apmēros. No Latvijas kopējiem izdevumiem P&A, kas 2018. gadā bija 186,2 milj. EUR jeb 0,64% no IKP, transporta un loģistikas nozarē tika ieguldīti aptuveni 7,4%.

Latvijas P&A sistēma ir pārlietu atkarīga no ES struktūrfondu pieejamības (39% no P&A finansējuma 2014. - 2018.gadā tika nodrošināti no ārvalstu (galvenokārt ES fondu) avotiem) un ar to saistītās cikliskās svārstības nenodrošina stabilu un ilgtspējīgu pētniecības procesu nepārtrauktību, līdz ar to ir būtiski palielināt valsts budžeta un uzņēmumu, t.sk. valsts kapitālsabiedrību, ieguldījumu apjomu P&A.

P&A attīstīšana ir nepieciešama, lai radītu jaunas zināšanas, datus, idejas un tehnoloģiskos risinājumus, kā arī speciālistus transporta nozares attīstībai, jo nodrošinot pasūtījumu pētniecībai tiek attīstīts P&A cilvēkkapitāls, kas vienlaikus veido arī akadēmisko

personālu, no kura kompetencēm, profesionālās un pētniecības pieredzes ir atkarīga studiju un izglītības kvalitāte.

Lai veicinātu mērķtiecīgu P&A attīstību transporta nozarē nepieciešams attīstīt sadarbību starp politikas veidotājiem, nozaru uzņēmumiem un organizācijām un zinātniskajām institūcijām, nedefinējot nacionālās prioritātes pētniecībai transporta jomā, kurām ilgtermiņā būtu nepieciešams rast finansējumu.