



LATVIJAS REPUBLIKAS
FINANŠU MINISTRIJA

NACIONĀLAIS
ATTĪSTĪBAS
PLĀNS 2020



EIROPAS SAVIENĪBA

Eiropas Savienības
strukturāfundi un
Kohēzijas fonds

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

Noslēguma izvērtējums

„ES fondu ieguldījumu izvērtēšana transporta nozares attīstībā
2007.–2013. gada plānošanas periodā un šo ieguldījumu ietekmes
noteikšana”

Iepirkuma identifikācijas Nr. FM2017/49 (TP IZV)



Izvērtējumā izmantotie saīsinājumi

Saīsinājums	Skaidrojums
Apvārsnis 2020	ES pamatprogramma pētniecība un inovācijai "Apvārsnis 2020" (Horizon 2020)
BJR, BSR	Baltijas jūras reģions (Baltic Sea Region, BSR)
EISI (CEF)	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (Connecting Europe Facility)
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālā Statistikas pārvalde
DG MOVE	Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (Directorate-General for Mobility and Transport)
DG NEAR	Kaimiņattiecību un paplašināšanās sarunu ģenerāldirektorāts (Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations)
DG REGIO	Reģionālās un pilsētu politikas departaments (Directorate-General for Regional and Urban Policy)
DP	Darbības programma
DPP	Darbības programmas papildinājums
DzKPK	Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors
EEZ	Eiropas Ekonomiskā Zona
EFSI	Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (European Fund for Structural Investments)
EIB	Eiropas Investīciju banka
EK	Eiropas Komisija
EJZF	Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (European Rail Traffic Management System)
ES	Eiropas Savienība
EP	Eiropas Parlaments
ESF	Eiropas Sociālais fonds
ESIF	Eiropas Strukturālie un investīciju fondi (European Structural and Investment Fund)
FM	Finanšu ministrija
GKI	Globālās konkurētspējas indekss
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IKT	Informācijas komunikācijas tehnoloģijas
INEA	Inovāciju un tīklu izpildaģentūra (Innovations and Networks Executive Agency)
ITS	Inteliģentās transporta sistēmas
KF	Kohēzijas fonds
KPFI	Klimata pārmaiņu finanšu instruments
LDz	VAS "Latvijas Dzelzceļš"
LVC	VAS "Latvijas Valsts ceļi"
MFF	Daudz gadu finanšu ietvars (Multi-annual Financial Framework, MFF)
MK	Latvijas Republikas Ministru kabinets
MVU	Mazie un vidējie uzņēmumi
NAP	Nacionālais attīstības plāns
PPP	Privātā - publiskā partnerība

RD	Rīgas dome
SM	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija
TEN-T	Starptautisku Eiropas transporta tīkls (Trans-European Transport Network)
Vadlīnijas	“Vadlīnijas par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem”
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VASAB	Baltijas jūras valstu telpiskās plānošanas iniciatīva (Vision and Strategy around the Baltic Sea)
VSID	Valsts stratēģiskais ietvardokuments

Izvērtējumā izmantotie termini

Izvērtējumā izmantoto jēdzienu definīcijas aprakstītas saskaņā ar Eiropas Komisijas (EK) izstrādātajām "Labākas pārvaldības vadlīnijām" (European Commission, Better Regulation Guidelines, Better Regulation Toolbox¹).

Jēdziens	Skaidrojums
Efektivitāte (<i>Efficiency</i>)	Efektivitāte (<i>Efficiency</i>) nosaka, cik veiksmīga ir rīcība attiecībā pret izvirzīto mērķi. Novērtējumā jāsaprot atzinums par līdzšinējo progresu un ES rīcības nozīmi novēroto izmaiņu veikšanā. Ja mērķi nav sasniegti, jāizvērtē, cik liels ir progress pret plānoto mērķi un kādi faktori ir ietekmējuši mērķu sasniegšanu, kāpēc kaut kas nav bijis veiksmīgs vai kāpēc tas vēl nav sasniegts. Analīzē jācenšas noteikt, vai ir bijusi neparedzēta ietekme.
Lietderība (<i>Effectiveness</i>)	Lietderība (<i>Effectiveness</i>) nosaka attiecības starp resursiem, ko izmanto intervencei, un intervences radītajām izmaiņām (kas var būt pozitīvas vai negatīvas). Tipiska lietderības analīze ietver administratīvā un regulatīvā sloga analīzi un izskata vienkāršošanas aspektus, kas ir svarīgi visiem novērtējumiem. Novērtējuma atklājumiem ir noteiktas jomas, kurās ir iespējams mazināt neefektivitāti, īpaši regulatīvo slogu, un vienkāršot ieviešanu. Visus centienus atbalstīt un īstenot intervenci var iedalīt dažādās kategorijās, piemēram, personāla, veikto pirkumu, pavadītā laika un / vai naudas, fiksēto izmaksu, ekspluatācijas izmaksu u.c. dēļ. Šīs izmaksas var saistīt ar dažādiem intervences aspektiem un vērtēt pēc ieguvumiem.
Atbilstība/ nozīmīgums (<i>Relevance</i>)	Atbilstība jeb nozīmīgums (<i>Relevance</i>) aplūko saikni starp sabiedrības vajadzībām un problēmām un intervences mērķiem. Piemēram, ietekmes novērtējumā varētu būt identificēti nepareizi "problēmas jautājumi"; iespējams, ir kļūdaini pieņēmumi par cēloņsakarību; apstākļi, iespējams, ir mainījušies, un vajadzības / problēmas tagad nav tādas pašas kā tās, kuras tika apskatītas, kad intervence tika izstrādāta.
Ietekme (<i>Influence</i>)	Projekta ieviešanas, uzturēšanas iedarbība uz sabiedrību, panākot pārmaiņas sabiedrības rīcībā, attieksmēs, domās, uzskatos. Par ietekmes efektivitāti spriež pēc pārmaiņām sabiedrības domās, rīcībā, attieksmē, uzskatos. Vienu apstākļu, procesu iedarbība uz citiem apstākļiem, procesiem, mainot to raksturu, pazīmes.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/br_toolbox_en.pdf

Izvērtējumā izmantotie simboli un krāsas

Reģionālo autoceļu maršrutu sakārtošana	
Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās	
Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā	
Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana	
Sabiedriskais transports ārpus Rīgas	
TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi	
TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība	
Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros	
Lidostu infrastruktūras attīstība	
Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T	
Ilgspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība	

Izvērtējumā iekļautās tabulas, grafiki un attēli

Tabulu saraksts

Nodaļa	Tabulas Nr.	Tabulas nosaukums
2.	2.1.	Pasākuma 3.2.1. investīcijas
2	2.2.	Prioritātes 3.3. investīcijas
4.1.	4.1.	Investīcijas valsts 1.šķiras autoceļos
4.1.	4.2.	Investīcijas tranzītielu sakārtošanā
4.1.	4.3.	Investīcijas satiksmes drošībā
4.1.	4.4.	Investīcijas mazo ostu attīstībai
4.1.	4.5.	Investīcijas sabiedriskā transporta nozares attīstībai
4.2.	4.6.	Investīcijas TEN-T autoceļu tīklā
4.2.	4.7.	Investīcijas TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcijai un attīstībai
4.2.	4.8.	Investīcijas lielo ostu darbības attīstībā
4.2.	4.9.	Investīcijas pilsētu infrastruktūras uzlabojumiem sasaistē ar TEN-T
4.2.	4.10.	Investīcijas ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā
4.2.	4.11.	Investīcijas lidostu infrastruktūras attīstībā
4.2.	4.12.	Investīcijas Rīgas maģistrālajiem pārvadiem
5.2.	5.1.	Sasniegtie rādītāji – dzelzceļš
5.2.	5.2.	Sasniegtie rādītāji – autoceļi
5.2.	5.3.	Sasniegtie rādītāji – lidostas
5.2.	5.4.	Sasniegtie rādītāji – sabiedriskais transports
5.2.	5.5.	Sasniegtie rādītāji – ostas
5.3.	5.6.	Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums dzelzceļam
5.3.	5.7.	Statistikas dati - dzelzceļš
5.3.	5.8.	Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums autoceļam
5.3.	5.9.	Ceļu stāvokļa izmaiņas
5.3.	5.10.	Satiksmes intensitāte uz kravas transporta tīpatsvars satiksmes plūsmā
5.3.	5.11.	Ceļu satiksmes negadījumi
5.3.	5.12.	Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums lidostām
5.3.	5.13.	Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums sabiedriskai transporta sistēmai
5.3.	5.14.	Tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem
5.3.	5.15.	Pasažieru pārvadājumi ar tramvajiem un autobusiem (milj. pasažieru)
5.3.	5.16.	Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums ostām
5.3.	5.17.	Ar jūras transportu nosūtītas, saņemtas kravas Latvijas ostās (tūkst. tonnu)

5.4.	5.18.	Atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu kalpošanas ilgums
5.5.	5.19.	Mērķu sasniegšanas veicinošie un traucējošie faktori
6.3.	6.1.	Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli (EUR mēnesī)
6.3.	6.2.	Nabadzības riska indekss reģionu griezumā
7.1.	7.1.	Horizontālo prioritāšu aprakstos minētā ietekme un ekspertu veiktais vērtējums 3.2.1. pasākumam "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" un 3.3. prioritātei "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana"
7.4.	7.2.	Ietekme uz Latvijas konkurētspēju un ekonomiku
7.6.	7.3.	Autoceļu izbūves un remontdarbu radītās emisijas īpatsvars no kopējām valsts transporta nozares emisijām
7.7.	7.4.	Ietekmes uz klimata pārmaiņām novērtējums (Izstrādātāja kvalitatīvais vērtējums)
7.8.	7.5.	CSNg skaits pret ieguldījumu autoceļos
7.8.	7.6.	CSNg skaits uz pašvaldības autoceļiem un ielām, t.sk. Rīgā
7.9.	7.7.	Loģistikas snieguma indeksi Baltijas valstīs
8.1.	8.1.	Galveno finansēšanas mehānismu raksturojums
8.1.	8.2.	Finansēšanas avotu sinerģija ar finansēšanas mehānismiem
8.2.	8.3.	Finansēšanas mehānismi pa transporta nozarēm

Grafiku saraksts

Nodaļa	Grafika Nr.	Tabulas nosaukums
4.3.	4.1.	Vispārējās valdības sektora kopējie izdevumi transportam, milj. EUR un % no kopējiem izdevumiem
5.3.	5.1.	Vidējās diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas uz valsts galvenajiem autoceļiem
5.3.	5.2.	Satiksmes intensitāte uz valsts reģionālajiem autoceļiem diennaktī
5.3.	5.3.	Pārvadāto pasažieru skaits, milj. cilvēku
5.3.	5.4.	Iedzīvotāju īpatsvars (%), kas ikdienā pārvietojas ar automašīnu un sabiedrisko transportu
6.2.	6.1.	Procentuālais investīciju apjoms statistiskajos reģionos, %
6.2.	6.2.	Investīcijas transporta apakšnozarēs 2007.-2013. gada periodā, milj. EUR
6.2.	6.3.	Reģionu teritorijas attīstības līmeņa indeksa izmaiņas 2005. – 2015. gada periodā
6.3.	6.4.	Reģionu īpatsvars iekšzemes kopproduktā 2007. un 2015. gadā
6.3.	6.5.	Reģionu īpatsvars IKP no transporta un uzglabāšanas nozares 2009. un 2015. gadā
6.3.	6.6.	Iedzīvotāju ilgtermiņa migrācijas saldo reģionos
6.3.	6.7.	Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji statistiskajos reģionos 2008. un 2015. gadā
7.6.	7.2.	CO ₂ emisijas no transporta nozares

7.9.	7.3.	Kopējās pievienotās vērtības sadalījums pa darbības veidiem 2010.gadā salīdzināmajās cenās, tūkst. EUR un % faktiskajās cenās
7.9.	7.4.	Nodarbinātie transporta un uzglabāšanas nozarē

Attēlu saraksts

Nodaļa	Attēla Nr.	Tabulas nosaukums
3.	3.1.	Izvērtējuma metodoloģija
3.	3.2.	Izvēlētie novadi un republikas pilsētas interviju veikšanai
6.2.	6.1.	Procentuālais investīciju apjoms statistiskajos reģionos, %
6.2.	6.2.	Investīcijas transporta apakšnozarēs 2007.-2013. gada periodā, milj. EUR
6.3.	6.7.	Transporta izdevumu īpatsvars patēriņa izdevumu sastāvā, %
7.5.	7.1.	Multimodālās sasniedzamības potenciāls reģionos 2006.gadā
7.5.	7.2.	Multimodālās sasniedzamības potenciāls reģionos 2014.gadā

Satura rādītājs

Izvērtējumā izmantotie saīsinājumi	2
Izvērtējumā izmantotie termini	4
Izvērtējumā izmantotie simboli un krāsas	5
Izvērtējumā iekļautās tabulas, grafiki un attēli	6
IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMA STRUKTŪRA	10
1. ANOTĀCIJA	11
2. IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMA KOPSAVILKUMS	13
3. IZMANTOTĀS METODOLOĢIJAS APRAKSTS	21
4. FAKTUĀLAIS KOPSAVILKUMS PAR IZVĒRTĒJUMA AKTIVITĀTĒM	24
4.1. Pasākuma "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" aktivitātes	24
4.2. Prioritātes "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana" projekti	27
4.3. Valsts un pašvaldības izdevumi transportam	32
5. LIETDERĪBAS IZVĒRTĒJUMS	33
5.1. Mērķu definēšana	33
5.2. Sasniegtie mērķi	33
5.3. Plānošanas dokumentos identificēto attīstības šķēršļu mazināšana	41
5.4. Aktivitāšu ilgtspēja	53
5.5. Mērķu sasniegšanas veicinošie un traucējošie faktori, citu finansējuma avotu ieguldījums	55
6. IETEKME UZ LĪDZSVAROTU REĢIONĀLO ATTĪSTĪBU	58
6.1. Līdzsvarotas reģionālās attīstības galvenās problēmas un attīstības šķēršļi	58
6.2. Ieguldījumu reģionālais griezumam	58
6.3. Izmaiņas galvenajos teritoriju attīstību raksturojošos rādītājos	59
6.4. Novadu un pilsētu aptauja	64
6.5. Ieguldījumu ietekme uz horizontālo prioritāti "Teritorijas līdzsvarota attīstība"	65
7. IETEKMES IZVĒRTĒJUMS	67
7.1. Horizontālo prioritāšu ietekmes rādītāji	67
7.2. Iedzīvotāju mobilitāte un transporta ietekme uz sabiedrības nevienlīdzību	68
7.3. Ietekme uz Latvijas konkurētspēju un ekonomiku	70
7.4. Ietekme uz reģionu sasniedzamību	71
7.5. Ietekme uz energoefektivitātes paaugstināšanu transporta nozarē	72
7.6. Ietekme uz vides kvalitāti un horizontālo prioritāti "Ilgtspējīga attīstība"	74
7.7. Ietekme uz klimata pārmaiņām	74
7.8. Ietekme uz satiksmes drošības uzlabojumiem	75
7.9. Ietekme uz transporta un uzglabāšanas nozari	76
7.10. Ietekme attiecībā uz atbilstību TEN-T politikas prioritātēm	78
8. PRIEKŠLIKUMI	80
8.1. Piemērotākie finansēšanas avoti un finansēšanas mehānismi	80
8.2. Transporta nozares prioritātes	89
8.3. Transporta nozares projekti	95
8.4. Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora attīstības projekti	101
PIELIKUMI	103

IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMA STRUKTŪRA

Sadaļā izvērtējuma ziņojuma struktūra aprakstīts, kā būtu ieteicams lasīt ziņojumu, ietverot informāciju par katru izvērtējuma ziņojuma sadaļu. Ziņojuma 1. sadaļā sniegta anotācija latviešu un angļu valodā, iekļaujot galvenos izvērtējuma rezultātus. Ziņojuma 2. sadaļa ietver kopsavilkumu latviešu un angļu valodā, kas apraksta izvērtējuma mērķus, metodoloģiju un rezultātus.

Ziņojuma 3. sadaļa iekļauj informāciju par izvērtējuma metodoloģiju, tai skaitā galvenos informācijas avotus, novadu atlases metodiku un atlases rezultātus, kā arī izvērtējuma ierobežojumus.

Ziņojuma 4. sadaļa ietver faktuālo informāciju par izvērtējamām aktivitātēm, tai skaitā par plānotiem un sasniegtiem rezultātiem, kā arī ieguldīto finansējumu. Informācija par izvērtējuma aktivitātēm ir papildināta ar atbilstošām 2014. – 2020. gada plānošanas perioda aktivitātēm, tādejādi aprakstot saistību un turpinājumu starp diviem plānošanas periodiem.

Ziņojuma 5. sadaļa ietver lietderības izvērtējumu, ietverot analīzi un ieteikumus attiecībā uz noteiktajiem un sasniegtajiem aktivitāšu mērķiem un aktivitāšu ilgspēju. Šajā nodaļā ir apskatīti darbības programmā identificētie attīstības šķēršļi un izvirzītie mērķi, kā arī novērtēta to sasniegšanas efektivitāte.

Ziņojuma 6. sadaļa iekļauj izvērtējumu attiecībā uz ieguldījumu līdzsvarotā reģionālā attīstībā, kas ir balstīts uz dažādu ekonomisko rādītāju analīzi plānošanas reģionu griezumā izvērtējuma periodā un līdz 2017.gadam. Papildus šajā sadaļā ir iekļauti labās prakses piemēri no dažādiem atlasē iekļauto novadu īstenotajiem projektiem.

Ziņojuma 7. sadaļa ietver ietekmes izvērtējumu, kas attiecas gan uz dažādām darbības programmā definētām horizontālajām prioritātēm, gan darbības programmā nedefinētiem attīstību raksturojošiem rādītājiem. Atkarībā no ietekmes sfēras izvērtējums ietver kvantitatīvu vai kvalitatīvu datu analīzi, kā arī nosaka ietekmes sfēras, kurās detalizēti dati nav pieejami.

Ziņojuma 8. sadaļa ietver analīzi par dažādiem transporta nozares finansēšanas mehānismiem, esošo praksi un priekšlikumus plašākai dažādu finansēšanas avotu izmantošanai nākotnē. Sadaļa ietver arī ieteikumus attiecībā uz ieteicamajām investīcijām transporta infrastruktūras tālākai attīstībai.

1. ANOTĀCIJA

Anotācija izvērtējumam “ES fondu ieguldījumu izvērtēšana transporta nozares attīstībā 2007.–2013. gada plānošanas periodā un šo ieguldījumu ietekmes noteikšana”

<p>Izvērtējuma mērķis, uzdevums un galvenie rezultāti.</p> <p>Izvērtējuma mērķis bija noteikt veikto ieguldījumu transporta infrastruktūrā nozīmīgumu, efektivitāti, lietderību un ietekmi, veicot kvantitatīvu un kvalitatīvu analīzi par 2007. - 2013.gada plānošanas perioda ES fondu ieguldījumu, lai rastu galvenos secinājumus un sniegtu efektīvus un optimālus ieteikumus plānošanas procesam transporta nozarē turpmākajos plānošanas periodos pēc 2020.gada, nodrošinot samērīgu līdzsvaru starp transporta nozares attīstību, vides aizsardzības prasībām un sabiedrības interesēm, kā arī analizēt nozares un līdzsvarotas reģionālās attīstības galvenās problēmas un attīstības šķēršļus, identificēt labās prakses piemērus un novērtēt, cik lielā mērā ES fondu aktivitātes papildinājušas no citiem finanšu avotiem finansētus ieguldījumus attīstības šķēršļu risināšanā.</p> <p>Izvērtējuma rezultātā tika novērtēta ieguldījumu ietekme uz dažādiem attīstību raksturojošiem rādītājiem, t.sk. Latvijas ekonomikas konkurētspēju, mobilitātes pakalpojumu kvalitāti, energoefektivitātes paaugstināšanu transporta nozarē, satiksmes drošības uzlabojumiem, vides kvalitāti u.c.</p>	<p>Evaluation's goal, tasks and main results.</p> <p>The purpose of the evaluation is to determine the significance, efficiency, effectiveness and impact of the investment made in transport infrastructure by conducting a quantitative and qualitative analysis of the contribution of EU funds for the 2007-2013 programming period in order to find the main conclusions and provide effective and optimal recommendations for the planning process in the transport sector in the future planning in the periods after 2020, ensuring a reasonable balance between the development of the transport sector, environmental protection requirements and the public interest, as well as analysing the main problems and obstacles to development of the sector and the balanced regional development, identifying examples of good practice and assessing the extent to which EU fund activities have been supplemented by financing from other financial sources in the development of barriers to development.</p> <p>As a result of the evaluation, the impact of investments on various indicators characterizing development was evaluated, incl. Competitiveness of the Latvian economy, quality of mobility services, increase of energy efficiency in the transport sector, improvement of traffic safety, environmental quality, etc.</p>
Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas	ES fondu ieguldījumu izvērtēšana transporta nozares attīstībā 2007.–2013. gada plānošanas periodā un šo ieguldījumu ietekmes noteikšana
Pētījuma pasūtītājs	Latvijas Republikas Finanšu ministrija
Pētījuma īstenotājs	SIA “CSE COE” (Latvija) sadarbībā ar SIA “Eiroprojekts” (Latvija) un TRT (Itālija)
Pētījuma īstenošanas gads	2018
Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots	33 000,00 EUR, finansēts no 2014. – 2020. gada ES fondu plānošanas perioda līdzekļiem
Pētījuma klasifikācija*	12.2. Padziļinātas ekspertīzes pētījumi politikas vai tiesiskā regulējuma izstrādei, politikas analīzei un ietekmes novērtēšana
Politikas joma, nozare**	13.2. Transporta politika
Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums (visa Latvija vai noteikts reģions/novads)	Visa Latvija

Pētījuma mērķa grupa/-as (piemēram, Latvijas iedzīvotāji darbspējas vecumā)	LR Finanšu ministrija, Satiksmes ministrija un citas valsts pārvaldes iestādes, kas iesaistītas ES 2007.-2013. gada plānošanas perioda Darbības programmas ieviešanā
Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:	
1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze	Jā
2) statistikas datu analīze	Jā
3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze	Jā
4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze	Jā
5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze	-
6) gadījumu izpēte	Jā
7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	Jā
8) citas metodes (norādīt, kādas)	-
Kvantitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	
1) aptaujas izlases metode	nacionālā, reģionālā un novadu līmenī
2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits	41
Kvalitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	
1) padziļināto/ekspertu interviju skaits (ja attiecināms)	35
2) fokusa grupu diskusiju skaits (ja attiecināms)	-
Izmantotās analīzes grupas (griezumi)	Datu apkopošana griezumā pa statistikas reģioniem.
Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija	Smilšu iela 1, Rīga, LV -1919, Latvija
Pētījuma autori*** (autortiesību subjekti)	SIA "CSE COE", SIA "Eiroprojekts" un TRT

2. IZVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMA KOPSAVILKUMS

KOPSVILKUMS

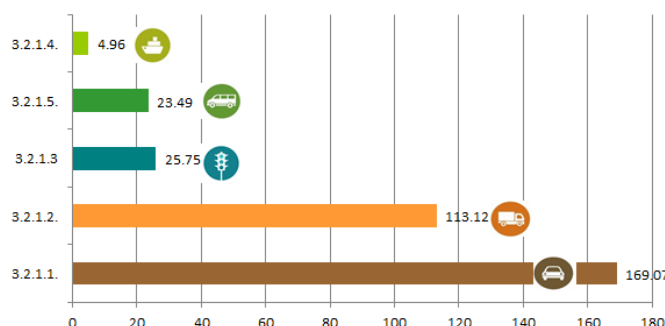
ES fondu ieguldījumu izvērtēšanu transporta nozares attīstībā 2007. - 2013.gada plānošanas periodā un šo ieguldījumu ietekmes noteikšanu veica SIA "CSE COE" (Latvija) sadarbībā ar SIA "Eiropprojekts" (Latvija) un TRT (Itālija) laika posmā no 2017.gada novembra līdz 2018.gada aprīlim.

Izvērtējuma mērķis

Izvērtējuma mērķis ir noteikt veikto ieguldījumu transporta infrastruktūrā nozīmīgumu, efektivitāti, lietderību un ietekmi, veicot **kvantitatīvu un kvalitatīvu analīzi** par 2007. - 2013.gada plānošanas perioda ES fondu ieguldījumu, lai rastu galvenos secinājumus un sniegtu efektīvus un optimālus ieteikumus plānošanas procesam transporta nozarē turpmākajos plānošanas periodos pēc 2020.gada, nodrošinot samērīgu līdzsvaru starp transporta nozares attīstību, vides aizsardzības prasībām un sabiedrības interesēm. Kā arī analizēt nozares un līdzsvarotas reģionālās attīstības galvenās problēmas un attīstības šķēršļus, identificēt labās prakses piemērus un novērtēt, cik lielā mērā ES fondu aktivitātes papildinājušas no citiem finanšu avotiem finansētus ieguldījumus attīstības šķēršļu risināšanā. Izvērtējuma rezultātā tika novērtēta ieguldījumu ietekme uz dažādiem attīstību raksturojošiem rādītājiem, t.sk. Latvijas ekonomikas konkurētspēju, mobilitātes pakalpojumu kvalitāti, energoefektivitātes paaugstināšanu transporta nozarē, satiksmes drošības uzlabojumiem, vides kvalitāti u.c.

Izvērtējums ietver Darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" (DP) pasākuma 3.2.1. "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" un 3.3. prioritātes "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana" izvērtējumu, kas kopumā veido 1 530.87 milj. EUR, t.sk. 1 205.39 milj. EUR ES fondu finansējumu (skat. zemāk grafikos) ieguldījumu transporta nozarē laika periodā no 2007.-2013.gadam.

Pasākums 3.2.1. "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība", milj. EUR



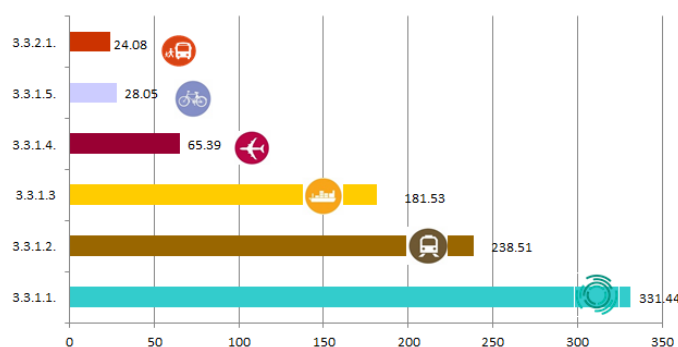
Pasākuma 3.2.1. "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" investīcijas pa transporta veidiem atspoguļotas 2.1.grafikā, milj. EUR. Kopējais ES fondu ieguldījums 3.2.1. pasākuma aktivitātēs bija 336.39 milj. EUR.

Grafiks Nr.2.1. Pasākuma 3.2.1. investīcijas

3.3. prioritātes "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana" aktivitāšu (izņemot 3.3.1.6. aktivitāti "Liepājas Karostas ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikumu nodrošināšana") investīcijas pa transporta veidiem atspoguļotas 2.2. grafikā. Kopējais ES fondu ieguldījums 3.3. prioritātes izvērtējamajās aktivitātēs bija 869.00 milj. EUR.

Grafiks Nr.2.2.. Prioritātes 3.3. investīcijas

3.3.prioritāte "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana", milj. EUR



Detalizēta informācija par katru no izvērtējuma aktivitātēm, t.s. projektu skaitu un kopsummu, ir iekļauta pielikumā Nr.1.

Vērtējot investīciju rezultātus, jāņem vērā fakts, ka transporta infrastruktūras attīstības projekti nodrošina **ilgtermiņa ietekmi** (transporta infrastruktūras izmantošanas laiks 20 – 30 gadi), kam ir būtiska nozīme gadījumos, kad attiecīgo transporta infrastruktūras jomu attīstība ir turpināta 2014. – 2020.gada plānošanas perioda ERAF un KF finansētajās aktivitātēs.

Investīcijas deva lielu ieguldījumu transporta infrastruktūras sakārtošanā, un sakārtota infrastruktūra ir pamats valsts konkurētspējai, tomēr ļoti būtiska loma ekonomikas izaugsmē ir ģeopolitiskai situācijai. ES fondu ieguldījums ir veicinājis **dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju un attīstību**, īstenojot plānotās aktivitātes 9 projektos. Piemēram, pirms investīciju veikšanas sliežu ceļu garums, kur vilcieniem jāsamazina ātrums sliežu ceļu kvalitātes dēļ, bija ap 167 km, pēc investīciju veikšanas tie ir tikai nepilni 65 km, tāpat ir palielināta atsevišķu staciju un iecirkņu caurlaides un caurvedes spēja, samazinot staciju pārslodzi un tehnoloģisko pārtraukumu skaitu, kā arī nodrošinot prognozēto pārvadājumu apjomu. Tāpat, veicot ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā, izveidota kvalitatīva, konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, kas izmantojama gan kravu, gan pasažieru pārvadājumiem. Tomēr, neskatoties uz veiktajām investīcijām, kopš 2012.gada kopējais kravu pārvadājumu apjoms pa sliežu ceļiem ir samazinājies no 59 miljoniem uz 46 miljoniem tonnu, sasniedzot 2006.gada līmeni. Izvērtējama plānošanas perioda ietvaros aktivitātes saistībā ar dažādo sliežu platumu savienojumu netika finansētas, līdz ar to saglabājot identificēto šķērslī jomas attīstībā arī nākotnē.

Aktivitāšu ieviešana kopumā ir bijusi efektīva un atbilstoši plānotajam, ir sasniegti arī iepriekš neplānoti rezultāti, pateicoties ekonomiskajai situācijai valstī izvērtējuma periodā, piemēram, valsts reģionālo autoceļu noasfaltēto km kopgarums pārsniedza plānoto kopgarumu par 37,4 % un palielināta ostu caurlaides spēja par 21 % plānoto 7 % vietā.

Attiecībā uz ostām ES fondu investīcijas veicinājušas Latvijas ostu (lielo un mazo) hidrotehnisko būvju stāvokļa uzlabošanu, tomēr joprojām hidrotehnisko būvju stāvoklis netiek novērtēts kā labs, turklāt ir **nepieciešami regulāri infrastruktūras uzturēšanas darbi**. Ostu pievedceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai, salīdzinot ar 2006.gadu, 2016.gadā Rīgas ostā apkalpoto kravu skaits ir palielinājies par 46 %, bet Liepājas ostā par 42 %. Ventspils ostā pārkrauto kravu apjoms kopš 2006.gada samazinājies par 35 %. Rīgas Pasažieru termināla pasažieru caurlaides spēja netika uzlabota, jo netika investēti Rīgas pasažieru terminālī, savukārt Skultē un Mērsragā investīciju rezultātā izvērtējamā plānošanas perioda laikā ir palielinājies pārkrauto kravu apjoms, kas palielina ieņēmumu bāzi un uzlabo kapacitāti uzturēšanas pasākumu nodrošināšanai, t.sk. nodrošinot dziļuma uzturēšanas pasākumus.

Līdz šim ES fondu atbalsts ļāvis **samazināt autoceļu nozares galvenās problēmas un attīstības šķēršļus**, piemēram, reģionālo autoceļu īpatsvars ar labu un ļoti labu segumu (ar melno segumu) izvērtējamā plānošanas perioda laikā ir palielinājies par 7,84 %. Tiltu īpatsvars, kuru stāvoklis vērtējams kā slikts, investīciju rezultātā ir samazinājies par 14,9 %. Izvērtējuma periodā ir izmainījusies arī satiksmes intensitāte uz reģionālajiem autoceļiem, kur, sākot no 2013.gada tā ir pieaugusi. Paralēli būtiski pieaugusi arī satiksmes intensitāte un kravas transporta īpatsvars satiksmes plūsmā uz Latvijas robežām. Palielinoties melnā seguma ceļu īpatsvaram reģionālos autoceļos, ir palielinājies satiksmes intensitāte un samazinājies ceļošanai nepieciešamais laiks (arī sabiedriskajam transportam) un ekspluatācijas izmaksas. Uzlabojot satiksmes drošību apdzīvotās vietās, tādējādi likvidējot konkrētus „melnos punktus”, kopējais negadījumu skaits Latvijā 2016.gadā salīdzinājumā ar 2006.gadu ir samazinājies par 12 %, tomēr ievainoto cilvēku skaits uz 100 000 iedzīvotājiem desmit gadu laikā nav būtiski mainījies. Ņemot vērā analīzes rezultātus, svarīgi ir turpmākie ieguldījumi izbūvēto un rekonstruēto ceļu uzturēšanā, lai pēc intervences perioda beigām sasniegtais nepasliktinātos. Faktiski izvērtējamo aktivitāšu ietvaros noasfaltēto valsts reģionālo autoceļu kopgarums līdz 2015. gadam bija 453,34 km un rekonstruēto tranzītielu kopgarums līdz 2015.gadam bija 112,43 km, t.i. 46,14 % no kopējā tranzītielu skaita. Ieguldījumu rezultātā reģionālo autoceļu īpatsvars ar labu un ļoti labu melno segumu ir palielinājies no 22,56 % 2006.gadā līdz 30,4 % 2016.gadā. Reģionālo autoceļu apjoms ar grants segumu ir samazinājies no 1323 km 2006.gadā līdz 855 km 2016.gadā. Rekonstruēto ceļu **uzturēšana** nav finansējama no ES līdzekļiem un ir viens no pamatuzdevumiem, ko finansēt no valsts un pašvaldību budžeta. Plānošanas dokumentos kopumā attiecībā uz visām ES fondu finansētajām aktivitātēm tika noteikts viens **ietekmes rādītājs** attiecībā uz transporta nozari - laika ietaupījuma vērtība pasažieriem. Faktiski laika ietaupījuma vērtība pasažieriem, pateicoties jaunizbūvētiem un rekonstruētiem autoceļiem 2015. gadā, bija 18,8 miljoni EUR/gadā², kas pārsniedza noteikto mērķi. Darbības programmas līmenī transporta nozares rādītāji tika pārsniegti, par ko liecina laika ietaupījuma vērtība pasažieriem noasfaltētu reģionālo autoceļu dēļ:

² <http://www.esfondi.lv/es-fondu-uzraudzibas-raditaju-progress>

2015. gadā tie bija 7,9 miljoni EUR/gadā, un rekonstruēto tranzītielu kilometru skaits 2015. gadā, kas bija 46,14 % (rezultātu rādītāji ir noteikti gan darbības programmas, gan prioritātes līmenī, gan atsevišķu aktivitāšu līmenī).

Vērtējot investīciju ietekmi uz lidostu attīstību secināms, ka, lai gan turpinājās straujš pasažieru skaita pieaugums lidostā „Rīga”, veiktie ieguldījumi ir ļāvuši Rīgas lidostai nodrošināt [drošākus un kvalitatīvākus pakalpojumus aviokompānijām un pasažieriem](#), tādējādi palielinot lidostas konkurētspēju reģionā, piemēram, 2017.gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti 6 097 434 pasažieri, kas ir par 244 % vairāk nekā 2006.gadā. Papildus izvērtējamā plānošanas perioda laikā tika veicināta arī Liepājas reģionālās lidostas attīstība, nodrošinot obligātās nepieciešamās infrastruktūras izbūvi atbilstoši Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas standartiem un Eiropas Savienības regulām, lai lidosta spētu saņemt sertifikātu komerciālu gaisa pārvadājumu apkalpošanai.

Sabiedriskā transporta attīstības šķēršļu mazināšanā ES fondu finansējums ļāvis izbūvēt zemās grīdas vilcieniem piemērotus peronus 16 stacijās (kopā Latvijā ir 128 dzelzceļa stacijas), tomēr projektu ietvaros neizdevās veikt jauno vilcienu iegādi, tādēļ netika novērsta elektrovilcienu aprīkojuma neatbilstība pasažieru, tajā skaitā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, komforta mūsdienu prasībām, saglabājot ekspluatācijas rādītāju neatbilstību mūsdienu pilsētas un piepilsētas satiksmes prasībām. Tomēr, piesaistot investīcijas 19 dīzeļvilcienu vagonu modernizācijai, [uzlabojās pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšana](#), kas, iespējams, sekmēja, ka pēc projekta ieviešanas 2017. gadā pasažieru skaits pieauga par 7,8 %, salīdzinot ar 2015. gadu. Liepājā un Daugavpilī tika uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma, pagarinot tramvaju maršrūtus, kas savukārt ļauj plānot sasniegt pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu Daugavpilī par 7,8 % un Liepājā par 25 %, tomēr, neskatoties uz veiktajām investīcijām, pasažieru skaits, piemēram, tramvajā Liepājā un Daugavpilī izvērtējamā plānošanas perioda laikā samazinās vai arī saglabājas iepriekšējā līmenī, no kā izriet, ka infrastruktūras izbūve nerada priekšnoteikumus pārvadāto pasažieru skaita pieaugumam, to ietekmē arī sabiedriskā transporta cena, lietošanas ērtības, pakalpojumu sniedzēju izvietojums pilsētā, iedzīvotāju skaits un citi faktori.

Nākotnes prioritātes

Nākotnes prioritāšu tālākai attīstībai kā primārais mērķis būtu [ilgtermiņa transporta plānošanas dokumentu izveide](#) 5 – 7 gadu periodam ar galveno akcentu uz plānoto investīciju atdevi, ņemot vērā jau ieplānotos un / vai uzsāktos projektus un apstiprinātos plānošanas dokumentus, piemēram, Nacionālā attīstības plāna sadaļas attiecībā uz transportu, Transporta attīstības pamatnostādnes. Lai nodrošinātu plānoto ieceru īstenošanu, svarīgi būtu pēc iespējas izmantot visus pieejamos finanšu instrumentus, tai skaitā grantus un kredītus, kā arī sekot līdzi un noteikt Latvijas pozīciju attiecībā uz nākamā finanšu ietvara prioritātēm un finansējumu.

Kā tuvākā termiņa nākotnes prioritātes minamas [2014. – 2020. plānošanas perioda projektu iespējami sekmīgāka ieviešana](#), nodrošinot lielāku atdevi no veiktajām investīcijām un citu finanšu instrumentu, kas vēl ir pieejami esošajā plānošanas periodā, plašāku izmantošanu. Lai nodrošinātu sekmīgu projektu ieviešanu, tika nodrošināta projektu vērtēšanas kritēriju savlaicīga izstrāde un apstiprināšana, projekta dokumentācijas kvalitatīva izstrāde, metodoloģiskais atbalsts iepirkumu procesā un pilnveidota projektu ieviešanu kompetence.

No konkrētiem ES augstākās prioritātes transporta infrastruktūras projektiem, kas līdz šim ir finansēti no EISI līdzekļiem, ir minams „[Rail Baltica](#)” projekts. Ekonomiskā izaugsme transporta nozares attīstībā tiek veicināta arī pateicoties „[Rail Baltica](#)” projektam, tai skaitā Rīgas centrālās stacijas attīstības, lidostas sasaistes ar dzelzceļu un ekonomiskās aktivitātes veicināšana, pamatojoties uz iedzīvotāju lielāku mobilitāti, tādējādi uzlabojot dažādu transporta veidu integrāciju un transporta tīklu savietojamību. Varētu tikt vērtēta iespēja, ko sniegtu „[Rail Baltica](#)” infrastruktūra attiecībā uz reģionālā sabiedriskā transporta nodrošināšanu, ko varētu finansēt no KF vai ERAF līdzekļiem, tādējādi veicinot infrastruktūras efektīvāku izmantošanu un lielāku atdevi, sabiedriskā transporta attīstību un videi draudzīgākas infrastruktūras izmantošanu. Šāda iespēja varētu tikt nodrošināta ap Rīgu, kur ir liela satiksmes intensitāte un iedzīvotāju skaits. Izvērtējums un lēmums būtu jāveic saskaņā ar „[Rail Baltica](#)” ieviešanas plānu, lai nodrošinātu, ka plānotā „[Rail Baltica](#)” infrastruktūra atbalsta šāda reģionālā transporta tīkla izveidi. Plānoto aktivitāšu finansēšana galvenokārt ir atkarīga no jaunā daudzgadu finanšu ietvara prioritātēm un plānotā finansējuma apjoma. Citas dzelzceļa jomas prioritātes attiecas uz tālāku dzelzceļa līniju elektrifikāciju un ERTMS ieviešanu.

Lidostu prioritātes attiecas uz lidostas "Rīga" termināla tālāku attīstību, reģistrācijas zonas paplašināšanu un ekonomiskā potenciāla īstenošanu, pamatojoties uz plānoto dzelzceļa savienojumu un papildus pasažieru plūsmu, drošības aprīkojuma atjaunošanu atbilstoši jaunākajām tehnoloģijām, t.sk. attiecībā uz bagāžas rentgeniem.

Attiecībā uz ostām galvenās prioritātes ir tālāka biznesa iespēju attīstība, nodrošinot nepieciešamo infrastruktūras bāzi dažādiem pārstrādes uzņēmumiem, kas pievienotu vērtību pārveidājām precēm jau ostas vai pieostas teritorijā, tādējādi tālāk attīstot piegādes vērtību ķēdi. Kā nacionāla līmeņa prioritātes, kas varētu tikt finansētas no ESIF līdzekļiem, var tikt iekļautas **biznesa infrastruktūras** izveide ap ostām, piemēram, turpinot projektus Krievusālā, Skultes un citu ostu pieguļošajās teritorijās vai tiešās ostu teritorijās, tādējādi veidojot infrastruktūru privātajiem uzņēmumiem, nepārkāpjot valsts atbalsta nosacījumus. Rīgas brīvošajā jātūrpina infrastruktūras pārvietošana ārpus pilsētas centra. Papildus būtu jāinvestē **pasažieru terminālā** un tūrisma attīstībā Andrejsālā. Būtiska ir pašu ostu infrastruktūras uzlabošana.

Sabiedriskā transporta attīstības prioritātes attiecas uz integrētu sabiedriskā transporta plānošanu starp dažādiem transporta veidiem, tādējādi veicinot lielāku pievienoto vērtību iedzīvotājiem un ekonomiskāku investīciju izmantošanu, piemēram, sabiedriskā transporta tālāka attīstība un integrācija Rīgas aglomerācijā.

Starp nacionāla līmeņa prioritātēm minama galveno Latvijas autoceļu un reģionālo autoceļu tālāka attīstība, tai skaitā izmantojot iespējas, ko dod PPP projektu attīstība, plānošanā ņemot vērā nepieciešamo finansējumu infrastruktūras uzturēšanai. Svarīgi nodrošināt valsts finansējumu pieejamības maksājumiem, plānoto projektu apstiprināšanu Ministru kabineta līmenī un EISI finansējumu iespēju izmantošanu, kā arī iespēju robežās projektu sasaisti ar pārrobežu projektiem.

Jāizvērtē iespējas plašākai informācijas apzināšanai attiecībā uz citiem ārvalstu finansējuma avotiem, kur varētu rast finanšu atbalstu transporta nozares attīstībai un uzturēšanai ilgtermiņā, kā arī jāturpina meklēt līdzekļu piesaistes un atbalsta iespējas ne tikai ES fondu finansēto prioritāšu ietvaros (Horizon2020, INTERREG u.c.), bet būtu jāidentificē projekti, kuri būtu ekonomiski pamatoti valstij un privātajam investoram, veidojot publiskās – privātās partnerības. Kopskatā būtu jāmaina investīciju piesaistes mehānismi, veicot dažādu investīciju kombinēšanu savā starpā.

Izvērtējuma laikā tika secināts, ka, plānojot darbības programmu, ne visi identificētie rādītāji pietiekami labi atspoguļo plānotās intervences loģiku un rezultātus, un plānošanas perioda laikā netiek apkopota izvērtēšanai nepieciešamā informācija, piemēram, ziņojumā netika iekļauti rādītāji attiecībā uz **iedzīvotāju mobilitāti**, jo tikai 2017. gada rudenī CSP pirmo reizi veica aptauju, lai novērtētu Latvijas iedzīvotāju mobilitāti (aptaujas rezultāti būs pieejami 2018. gada jūnijā), tādēļ ietekme uz mobilitāti būtu analizējama, plānojot ES fondu investīcijas pēc 2020.gada.

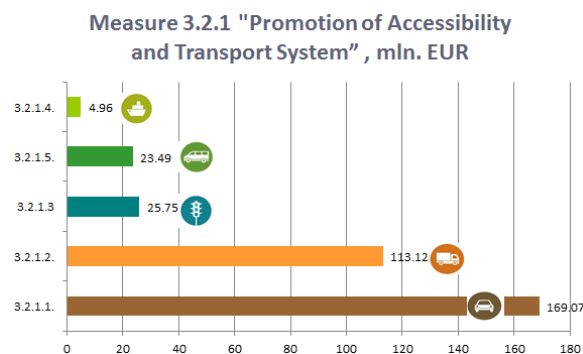
SUMMARY

The evaluation of the contribution of the EU funding instruments to the development of the transport infrastructure in Latvia during the programming period 2007-2013 and the impact of these investments was carried out by CSE COE (Latvia) Ltd in cooperation with Eiropprojekts Ltd (Latvia) and TRT (Italy) during the period November 2017 - April 2018.

The purpose of the evaluation

The purpose of the evaluation was to assess the efficiency, effectiveness and impact of the investments made in transport infrastructure through a **quantitative and qualitative** analysis of the EU funds contribution within the 2007-2013 programming period. Evaluation results to be used to find the most efficient and optimal solutions for investments in the transport sector in the next programming periods post-2020, ensuring a balance between the development of the transport sector, environmental protection requirements and the public interests. Analysis also included the identification of main problems and obstacles hindering the development of the transport sector and balanced regional development. Furthermore, it included examples of good practice and the assessment of the extent to which EU funded activities were linked to other financial sources. As a result of the evaluation, the impact of investments on the competitiveness of the Latvian economy, mobility, the increase of energy efficiency in the transport sector, improvements in traffic safety and environmental quality were assessed.

The evaluation includes an assessment of two measures of the Operational Program „Infrastructure and Services” (OP): Measure 3.2.1 "Promotion of Accessibility and Transport System" and Priority 3.3. "Development of Transport Network of European Significance and Promotion of Sustainable Transport", which in total amounts to 1530.87 mln. EUR, including 1205.39 mln. EUR EU funding (see graphs below) for investment in the transport sector over the period 2007-2013.

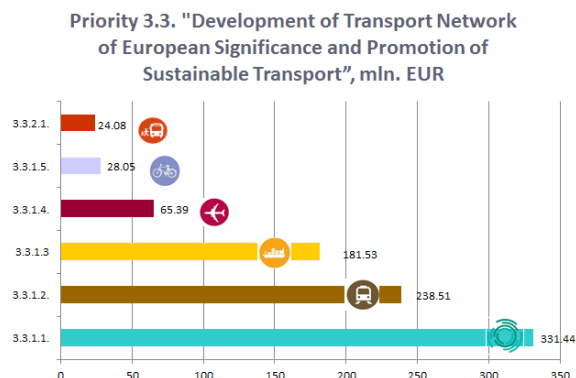


Measure 3.2.1. "Promotion of Accessibility and Transport System" investments by modes of transport are reflected in the graph 2.1. Total contribution from EU funds in Measure 3.2.1. amounted to 336.39 mln. EUR

Graph No.2.1. Investments in the Measure 3.2.1.

In Priority 3.3. "Development of Transport Network of European Significance and Promotion of Sustainable Transport" activities (except Activity 3.3.1.6. "Ensuring the sustainable development of Liepaja Karosta") investments by modes of transport are reflected in the graph 2.2.. Total contribution from EU funds amounted in 869.00 mln. EUR.

Graph No.2.2.. Investments in priority 3.3.



Detailed information on each of the evaluation activities, including the number of projects and the total amount, is included in Annex 1.

Achieved and investment impact

The assessment of the investment results, took into account the fact that transport infrastructure development projects provide a **long-term impact** (use of transport infrastructure usually varies from 20 to 30 years). This has an even higher effect when the development in the relevant

transport infrastructure areas has continued in the 2014-2020 programming period by ERDF and CF funded activities.

Investments have made a significant contribution to the improvement of transport infrastructure, and well-organized infrastructure is the basis for the country's competitiveness, but the geopolitical situation plays a very important role in economic growth. The contribution of EU funds has also contributed to the modernization and development of railway infrastructure through the implementation of the planned activities in 9 projects. For example, before the investment, the length of the tracks, where trains should reduce the speed of the tracks, was around 167 km, after investing they were only 65 km apart, as well as increased the throughput and throughput capacity of individual stations and stations, reducing the overhead of the stations and the technological the number of breaks, as well as the expected amount of traffic. Also, investing in [railway infrastructure has created a high-quality, competitive rail infrastructure for freight and passenger transport](#). However, despite the investments made, since 2012, the total freight traffic on railways has decreased from 59 million to 46 million tons, reaching the level of 2006. During the period under review, activities related to the connection of different gauges were not funded, thus maintaining the identified obstacle to the development of the area in the future.

The implementation of activities in general has been effective and planned, and unplanned results have also been achieved due to the economic situation in the country during the evaluation period, for example, the total duration of the no-affiliated districts of the regional motor roads exceeded the planned total length by 37.4% and increased the port capacity by 21% of the planned 7 % place.

With regard to ports, investments from EU funds have contributed to the improvement of the state of Latvian ports (large and small), but still the state of the hydraulic structures is not evaluated as good, and there is still a need for [regular maintenance of infrastructure](#). The port capacity is close to the maximum, although, compared with 2006, in 2016, the number of goods serviced at the port of Riga has increased by 46%, while in Liepaja port by 42%. The volume of cargo handled at Ventspils port has decreased by 35% since 2006. Passenger capacity at the Passenger Terminal of Riga Pass was not improved due to the fact that there were no investments in the Riga Passenger Terminal, while in Skulte and Mērsrags investments in the planned planning period increased the volume of cargo loaded, which increases the revenue base and improves the capacity for provision of maintenance measures, including providing depth maintenance measures.

Among the priorities of the national level are the further [development of the main roads and regional roads of Latvia](#), including the use of the opportunities provided by the development of PPP projects, taking into account the necessary financing for infrastructure maintenance. It is important to ensure public financing for the availability of payment, approval of planned projects at the Cabinet level and the use of ESIF funding opportunities, as well as, developing cross-border projects. So far, support from EU funds has helped to reduce the main problems and obstacles to development of the road sector, for example, the share of regional roads with good and very good coverage (with black spots) has increased by 13.04% over the period under review. The share of bridges, whose condition is bad, has dropped by 14.9% as a result of investment. During the assessment period, the traffic intensity on regional roads has also changed, and from 2013 onwards it has increased. In parallel, the traffic intensity and the share of freight transport in the traffic flow to the borders of Latvia have also significantly enlarged. Increasing the proportion of gravel roads on regional roads has improved traffic intensity and reduced travel time (including public transport) and operating costs. By improving traffic safety in populated areas, thus eliminating certain "black spots", the total number of accidents in Latvia in 2016 has decreased by 12% compared to 2006, however, the number of injured per 100,000 inhabitants has not changed significantly over a decade. Considering the results of the analysis, further investments in the maintenance of built and reconstructed roads are important in order to ensure that the achievement after the end of the intervention period do will not deteriorate again. The total length of the national relevance roads in 2015 was 453.34 km and the total length of reconstructed transit routes was 112.43 km by 2015. Maintenance of reconstructed roads is not financed from EU funds and is one of the main tasks to be financed from the state and local government budgets. The EU planning documents set one impact indicator in relation to the transport sector - time savings for passengers. The actual value of time savings for passengers in 2015 due to newly built and reconstructed roads was 18.8 million EUR / year, which exceeded the set target. At the Operational Program level results indicators were exceeded. Time savings for passengers traveling on regional roads in 2015 equalled 7.9 million EUR / year. The number of reconstructed transit kilometres in 2015 was 46.14% (results indicators were defined at the OP level, at the

priority level and at the level of individual activities).

Assessing the impact of investments on airport development, it can be concluded that, despite the continued rapid increase in passenger numbers at Riga airport, the investments made have enabled the airport of Riga to provide safer and **higher quality services to airlines and passengers**, thus increasing the airport's competitiveness in the region, for example, in 2017 at Riga Airport 6 097 434 passengers were serviced, which is by 244% more than in 2006. In addition to the planning period to be evaluated, the development of Liepāja Regional Airport was also promoted, ensuring the construction of the necessary infrastructure in accordance with the standards of the International Civil Aviation Organization and European Union regulations in order for the airport to be able to receive a certificate for commercial air transportation.

The financing of EU funds allowed to construct platforms suitable for low-floor trains, however, the projects did not succeed in purchasing new trains, therefore, the inadequacy of electric trains equipment to the requirements of modern comfort of passengers, including people with different types of disabilities, was not eliminated, maintaining the current state of the art incompatibility urban and suburban traffic requirements. However, with the attraction of investments for the modernization of 19 diesel train wagons, the provision of passenger services improved, which probably contributed to the fact that after the introduction of the project in 2017, the number of passengers increased by 7.8% compared to 2015. In Liepāja and Daugavpils, tram passenger **transportation system was improved**, extending the tram routes, which in turn allows to plan to reach the increase of the number of passengers carried in Daugavpils by 7.8% and Liepāja by 25%, however, despite the investments made, the number of passengers, for example, in the tram in Liepāja and In Daugavpils, during the planning period to be evaluated, it decreases or remains at the previous level, which implies that the construction of the infrastructure does not create preconditions for the increase in the number of passengers carried; this is also influenced by the price of public transport, convenience of use, the location of service providers in the city, and other factors.

Future priorities

The primary objective is the development of **long-term transport planning documents** for the period of five to seven years with the main emphasis on planned return on investments and by taking into account already planned activities. The documents to be developed have to include relevant sections of the National Development Plan and the Transport Development Guidelines. In order to ensure the implementation of the planned activities it is important to use all available financial instruments, including grants and loans, as well as to determine the position of Latvia on the next multiannual financial framework.

2014-2020 planning period projects should be implemented as effectively as possible, ensuring greater return on investments made and wider use of financial instruments that are still available in the current programming period. In order to assure successful implementation of projects, it is important to ensure timely development and validation of project evaluation criteria, qualitative project documentation, methodological support during the procurement process and technical assistance to project beneficiaries.

Rail Baltica project is one of the specific EU high priority transport infrastructure projects that have been funded by CEF so far. Economic growth in the development of the transport sector is also facilitated by the Rail Baltica project, including development of Riga Central Station, as well as connecting the airport with rail and promoting economic activity based on greater mobility of the population thus promoting the integration of different modes of transport and interconnection of transport networks. The possibility of providing "Rail Baltica" infrastructure for the provision of regional public transport could be assessed and potentially financed by CF and ERDF, thus contributing to more efficient use of infrastructure and higher return on investment made. This would also have a positive impact on the development of public transport and the use of more environmentally-friendly infrastructure. Such an opportunity could be provided around Riga in the first place having a high traffic volume and population density. The assessment and decision should be made in accordance with the implementation plan for "Rail Baltica" in order to ensure that the planned infrastructure of "Rail Baltica" supports the development of regional transport networks. Funding for the planned activities is dependent on the new multiannual financial framework. Other priorities relate to further electrification of railways and the introduction of ERTMS.

Airport priorities concern the further development of the airport "Riga" terminal, expansion of the registration area and implementation of economic potential on the basis of planned railway connection and additional passenger traffic, restoration of safety equipment in accordance with the latest technologies, including for luggage x-rays.

With regard to **ports**, the main priorities are the further **development of business opportunities** by providing the necessary infrastructure for various processing companies that add value to transported goods already in the port or in the territory of the port, thus further developing the supply chain of value. The national priorities that could be financed by ESIF may include the development of a **business infrastructure** around the ports, for example, by continuing projects on the Krievusala, in the vicinity of Skulte and other ports or in direct port areas, thus creating infrastructure for private companies without violating state aid conditions. The Freeport of Riga must continue to move the infrastructure outside the city center. In addition, it would be necessary to invest in the development of the **passenger terminal** and tourism in Andrejsala. Essential task is to improve the infrastructure of the ports themselves.

Public transport priorities relate to the integrated planning of public transport intermodality, thus promoting greater added value to the population and achieving higher return on investments made, such as further development of public transport and integration into the agglomeration of Riga.

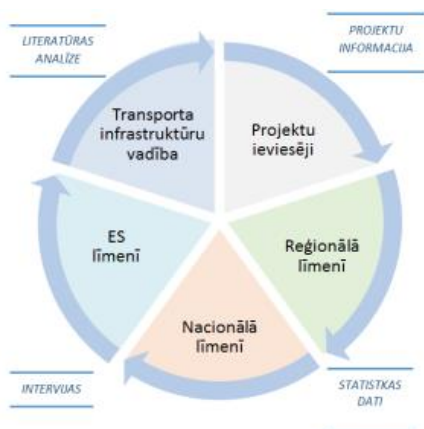
Among the priorities of the national level are the further development of the main Latvian roads and regional roads, including the use of the opportunities provided by the development of the PPP projects, taking into account the necessary financing for infrastructure maintenance in planning. It is important to ensure public funding for the availability of payment, approval of planned projects at the Cabinet level and the use of CEF funding opportunities, as well as, as far as possible, the linking of projects with cross-border projects.

Consideration should be given to the possibility of broader information on other sources of foreign financing where financial support for the development and maintenance of the transport sector could be obtained in the long term and further search for fundraising and support opportunities not only within the framework of EU funded priorities (Horizon2020, INTERREG, etc.) but should be identified. projects that would be economically feasible for the state and private investor in the form of public-private partnerships. In the summary, investment attraction mechanisms should be changed by combining different investments with each other.

During the evaluation it was concluded, that not all indicators reflect the intervention logic, planned results and not all required data was collected. For instance, during OP planning process indicators on **mobility of population were not included**, therefore the necessary information was not collected; however, starting from 2017, the Central Statistical Bureau conducted a survey to assess the mobility of Latvian residents, therefore, the impact on mobility should be analysed when planning EU funds after 2020.

3. IZMANTOTĀS METODOLOĢIJAS APRAKSTS

Izvērtējums tika veikts saskaņā ar “Vadlīnijām par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014.-2020.gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem” (Vadlīnijas), 31.01.2014³ un Eiropas Komisijas (EK) izstrādātajām Labākas pārvaldības vadlīnijām un rīku (European Commission, Better Regulation Guidelines, Better Regulation Toolbox⁴).



Izvērtējuma metodoloģija bija balstīta uz detalizētu izvērtējuma jautājumu definēšanu, kā arī izvērtējuma pieejas un datu avotu noteikšanu katram izvērtējuma jautājumam, analizējot informāciju projektu līmenī, izdarot secinājumus par ieguldījumu reģionālā un nacionālā līmenī, kā arī ieguldījumu ES transporta prioritāšu mērķu sasniegšanas veicināšanā. Definētie izvērtējuma jautājumi un gūtās atbildes ir atspoguļotas nākamajās ziņojuma sadaļās.

Attēls Nr.3.1. Izvērtējuma metodoloģija

Galvenie informācijas ieguves avoti bija:

- **Literatūras analīze.** Izvērtējuma ietvaros tika analizēti DP ziņojumi un cita publiski pieejamā informācija, kas atlasīta, lai nodrošinātu izvērtējuma kvalitāti un ticamību. Izvērtējumā izmantoto dokumentu saraksts ir iekļauts Pielikumā Nr.2. Analizētie dokumenti var tikt iedalīti šādās kategorijās: normatīvie akti (ES un Latvija), plānošanas dokumenti (ES un Latvija), pētījumi (ES un Latvija), DP un saistītie ieviešanas ziņojumi. Izvērtējumā izmantota neformalizētā tradicionālā dokumentu analīzes pieeja, veicot dokumentu analīzi ar vispārīgām loģiskās analīzes metodēm – sintēzi, salīdzināšanu, novērtēšanu, kā arī iekļaujot atsauces uz analizētajiem dokumentiem.
- **Projektu informācijas analīze.** Izvērtējuma veikšanai tika izmantota projektu informācija, kas ir pieejama tīmekļa vietnē⁵ un ES fondu projektu vadības sistēmā, pamatojoties uz Finanšu ministrijai iesniegto informācijas pieprasījumu. Projektu informācijas analīze veikta, apkopojot informāciju par ieviesto projektu sasniegtajiem rādītājiem un rezultātiem, kā arī, identificējot konkrētus gadījumus, kad DP noteiktie mērķi netika sasniegti.
- **Intervijas.** Svarīgs datu ieguves veids, lai sniegtu atbildes uz kvalitatīvajiem izvērtējuma jautājumiem, t.sk. mobilitātes un sasniedzamības izvērtējumam, bija intervijas ar dažādām iesaistītām pusēm. Intervējamo personu saraksts un interviju jautājumi tika saskaņoti ar Finanšu ministriju un Satiksmes ministriju novērtējuma plānošanas posmā. Interviju jautājumi (Pielikums Nr.3) un intervēto iestāžu saraksts (Pielikums Nr.4).
- **Statistikas un ekonomikas dati.** Ņemot vērā to, ka datu ticamība ir ļoti svarīga, statistikas un ekonomikas datu analīze tika balstīta uz vispāratzītiem datu avotiem, piemēram, CSP un Eurostat datiem. Analizētie rādītāji, dati, kā arī atsauces uz datu avotiem iekļauti pie atbildēm uz konkrētiem izvērtējuma jautājumiem. Statistikas datu analīze tika izmantota, lai analizētu projektu ieguldījumu drošībā un pievienotās vērtības noteikšanā.

³ http://m.esfondi.lv/upload/Petijumi_un_izvertejumi/apraksti/Izvertesanas_vadlinijas_31012014_final.pdf

⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/br_toolbox_en.pdf

⁵ www.esfondi.lv

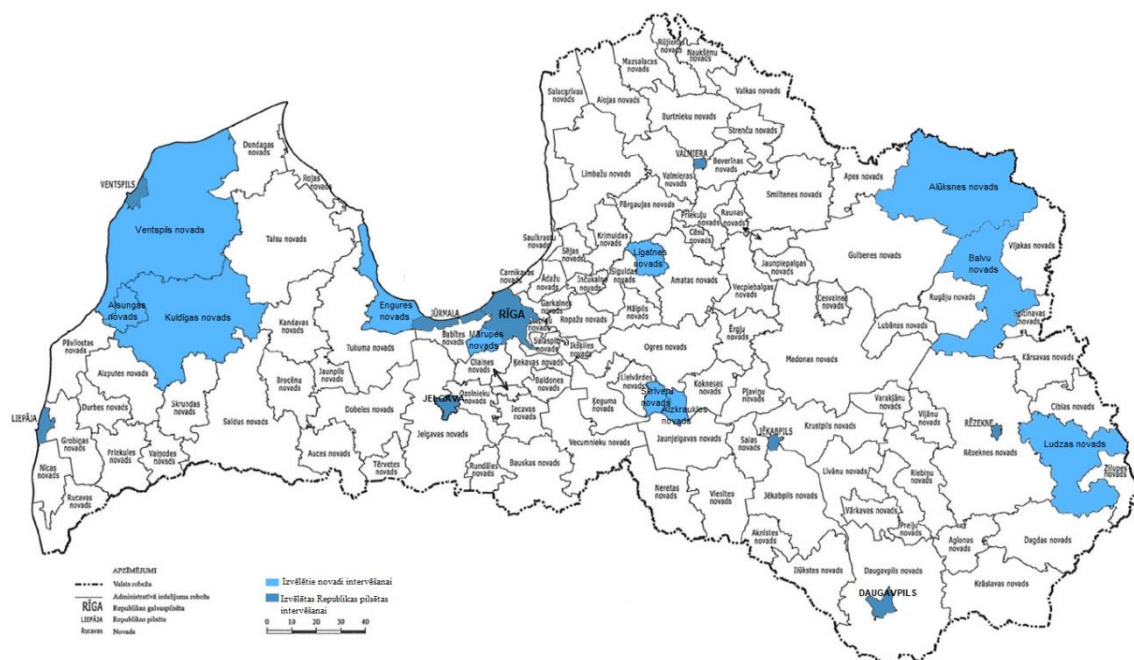
Izvērtējuma līmeņi un novadu atlase

Izvērtējums tika veikts trīs līmeņos: nacionālā, reģionālā un novadu līmenī. Nacionālā un reģionālā līmenī izvērtējums tika balstīts gan uz kvantitatīvo, gan kvalitatīvo datu analīzi. Nacionālā līmeņa izvērtējums tika balstīts uz valsts plānošanas dokumentu un nacionālā līmeņa statistikas datu analīzi. Izvērtējums sešos statistikas plānošanas reģionos tika veikts, pamatojoties uz reģionālā līmeņa plānošanas dokumentiem un reģionālā līmeņa statistikas datiem. Novadu līmeņa izvērtējums tika balstīts uz kvalitatīvo datu analīzi.

Lai nodrošinātu atbildes uz izvērtējuma jautājumiem visos līmeņos, tai skaitā novada līmenī, īpaša uzmanība izvērtējuma metodoloģijas izstrādē tika pievērsta **novadu atlasei**, jo, atbilstoši novērtējuma izstrādes tehniskajai specifikācijai, detalizēti bija nepieciešams analizēt ieguldījumu vismaz divos novados katra plānošanas reģiona ietvaros. Izvērtējums tika veikts 11 novadiem un papildus izvēlētajām 9 republikas pilsētām.

Ņemot vērā, ka Kurzemes plānošanas reģionā vislielākās investīcijas bija veiktas Ventspils novada teritorijā, bet Ventspils novada pašvaldība neveica šo projektu ieviešanu, papildus tika analizēts arī Kuldīgas novads, kura teritorijā bija piesaistītas otrās lielākās investīcijas Kurzemes plānošanas reģionā.

Novadu atlase tika īstenota, katrā reģionā, izvēloties novadus ar vislielāko un vismazāko Eiropas Savienības fondu ieguldījumu. Analizējot ieguldījumu ietekmi vietējā līmenī tika ņemti vērā arī novadu attīstības rādītāji (skat. Pielikumu Nr.5). par 2016. gadu, kas aprēķināti saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 1.jūlija noteikumu Nr. 367 „Reģionālās attīstības uzraudzības un novērtēšanas kārtība” 1.pielikumā noteikto kārtību. Ja reģionā izvēlētajiem novadiem ar vislielāko un vismazāko Eiropas Savienības fondu ieguldījumu nebija būtiski atšķirīgu attīstības rādītāju, tad tika izvēlēts novads ar nākamo zemāko Eiropas Savienības fondu ieguldījumu, kam bija būtisks attīstības rādītājs salīdzinājumā ar novadu ar vislielāko Eiropas Savienības fondu ieguldījumu. Par būtisku attīstības rādītāja atšķirību tika uzskatīta indeksa atšķirība par vismaz 0,2 punktiem. Analizēto novadu saraksts ir iekļauts Pielikumā Nr.6. un atspoguļots 3.2. attēlā.



Attēls Nr.3.2. Izvēlētie novadi un Republikas pilsētas interviju veikšanai

Informācijas analīzes metodes

Informācijas analīzes metodes bija atkarīgas no izvērtējuma jautājuma. Galvenokārt tika izmantota ekonomisko un statistisko datu analīze, lai nodrošinātu konkrētu faktuālo informāciju par aktivitāšu rezultātiem un to ietekmi. Tika salīdzināta informācija starp dažādiem datu avotiem un analizēti faktori, kas varētu ietekmēt analīzes pieeju un rezultātus. Statistiskās analīzes ietvaros tika veikta informācijas apkopošana, ieskaitot statistisko grupēšanu, ar atlasītajiem datiem tika veikti dažādi aprēķini, kopsavilkuma rezultātus atspoguļojot statistisko tabulu veidā.

Ekonomiskā un statistiskā datu analīze papildināta ar informāciju, kas tika iegūta intervijās, kā arī no papildus informācijas avotiem ko norādīja intervējamie. Tāpat ekonomiskā un statistiskā datu analīze tika papildināta ar informāciju no dažādiem literatūras avotiem, iekļaujot informāciju apkopotā veidā.

Izvērtējuma ierobežojumi

Izvērtējums neietvēra aktivitāšu izmaksu pārbaudi pret plānotajām izmaksām, kā arī **izdevumu attiecināmības pārbaudi**. Tāpat izvērtējums neietvēra projektu rezultātu pārbaudi projektu īstenošanas vietās un pret noteiktajiem tehniskajiem rādītājiem, kā arī aktīvu īpašuma tiesības. Interviju laikā iegūtā informācija netika pārbaudīta pret neatkarīgu datu avotu, kā arī iegūtā informācija tika vispārināta un netika ietvertas atsauces uz konkrētiem informācijas sniedzējiem.

Ziņojumā ir apkopoti rādītāji, kas ļauj analizēt, cik lielā mērā ES fondu atbalsts ļāvis risināt nozares un līdzsvarotas reģionālās attīstības šķēršļus. Faktuālā informācija ir iekļauta tikai par tiem šķēršļiem, kuru mazināšanai tika veiktas investīcijas izvērtējuma periodā.

Izvērtējuma gaitā tika konstatēts, ka valstiskā līmenī noteikti mērķi un risināmie šķēršļi **nav tikuši noteikti kvantitatīvi vai sākotnēji aprakstīti pietiekamā detalizācijā**, kas apgrūtina to sasniegšanas analīzi, lai kvantitatīvi novērtētu investīciju ietekmi transporta nozarē, jo savlaicīgi nav definēti ietekmi raksturojošie rādītāji atbilstoši definētajiem attīstības šķēršļiem. Piemēram, tā kā netiek veikta detalizēta uzskaitē pa atsevišķiem ceļu posmiem attiecībā uz ceļu uzturēšanas izmaksām, netiek precīzi pēc vienotas metodoloģijas novērtētas autotransporta ekspluatācijas izmaksas un satiksmes dalībnieku patērētā laika izmaiņas, nav iespējams kvantitatīvi novērtēt veikto ieguldījumu ietekmi uz iepriekšminētajiem rādītājiem. Kvalitatīvais izvērtējums, ja tas veikts savlaicīgi (pirms un pēc ieguldījuma), ļauj novērtēt ieguldījumu ietekmi, tomēr jāņem vērā fakts, ka no atsevišķu investīciju veikšanas izvērtējuma periodā ir pagājuši jau vairāk kā desmit gadi, līdz ar to aptaujātajām personām ir grūti atcerēties situāciju pirms plānošanas perioda sākuma, t.i., projektu ieviešanu. Nozīmīgs rīks, lai novērtētu pārmaiņas sabiedrības attieksmē, domās un uzskatos, ir iedzīvotāju aptaujas. Attiecībā uz attieksmi pret transporta infrastruktūras kvalitāti un tās izmaiņām iedzīvotāju aptaujas par dažādām transporta apakšnozarēm ir veiktas neregulāri, līdz ar to nav iespējams novērtēt sabiedrības attieksmes izmaiņas noteiktā laika periodā.

Analizējot izvērtējuma rezultātus, tika secināts, ka statistikas dati pietrūkst tieši reģionālā/novadu un administratīvi teritoriālo vienību (pagastu) līmenī. Statistika atspoguļo ne tikai veikto transporta investīciju ietekmi, bet daudzu citu faktoru ietekmi, tai skaitā ES fondu investīcijas citās nozarēs, valsts un pašvaldību finansējumu, kā arī kopējo makroekonomisko situāciju valstī. Šajā izvērtējumā Izpildītājs nav vērtējis ES fondu investīcijas citās nozarēs, valsts un pašvaldību finansējumu, kā arī kopējo makroekonomisko situāciju valstī.

Izvērtējuma laikā tika analizēti arī 11 novadu (atbilstoši izvēles kopai) attīstības plānošanas dokumenti, tomēr jāņem vērā, ka 2009. gadā Latvijā tika īstenota teritoriālā reforma, līdz ar to nebija iespējams salīdzināt plānotās prioritātes un mērķus pirms un pēc izvērtējuma perioda. Ieguldījumi transporta nozarē ir ilgtermiņa un izveidotā infrastruktūra tiks izmantota atkarībā no infrastruktūras veida vairākus gadus desmitus. Liela daļa projektu tika pabeigti tikai 2015. gadā, bet uz izvērtējuma brīdi statistikas dati ir pieejami tikai par 2016. gadu (atsevišķiem rādītājiem dati pieejami arī par 2017. gadu), līdz ar to statistikas dati lielākoties parāda tikai tendenci, un padziļinātu ietekmes izvērtējumu būtu iespējams veikt pēc 2020. gada.

Novadi aptaujās galvenokārt sniedza viedokli par pašu īstentajiem projektiem un novadu speciālisti ne vienmēr sniedza viedokli par valsts galvenajos autoceļos un dzelzceļā veiktajām investīcijām, pat ja šie darbi ir veikti novada teritorijā.

4. FAKTUĀLAIS KOPSAVILKUMS PAR IZVĒRTĒJUMA AKTIVITĀTĒM

Izvērtējums ietver DP "Infrastruktūra un pakalpojumi" pasākuma 3.2.1. "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" un 3.3. prioritātes "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana" analīzi. Kopumā iepriekšminētais pasākums un prioritāte sastādīja 1529,88 miljonus EUR lielu ieguldījumu transporta nozarē, atbalstot 250 projektus laika posmā no 2007. līdz 2013. gadam. Izvērtējuma perioda transporta nozares aktivitātes bija vērstas uz valsts un atsevišķu valsts teritorijas daļu sasniedzamības uzlabošanu, pilnveidojot transporta infrastruktūru. Informācija par rezultātu sasniegšanu ir atspoguļota aktivitāšu griezumā. Aktivitāšu lietderības un ietekmes izvērtējums atspoguļots nākamajās ziņojuma sadaļās.

Izvērtējuma ietvaros, lai nodrošinātu ieteikumus tālākai prioritāšu noteikšanai, tika ņemtas vērā arī 2014.–2020. gada plānošanas perioda transporta nozares prioritātes, plānotais finansējums un sasniedzamie rezultāti, tai skaitā ilgtspējīga galveno autoceļu transporta sistēma, dzelzceļa elektrifikācija, starptautiskās lidostas "Rīga" attīstība un citas darbības programmas 6. Prioritārā virziena aktivitātes. Plānotais finansējums 2014.–2020. gada plānošanas periodam ir 1159,8 miljoni EUR. Papildus, kā atsevišķs specifiskais atbalsta mērķis, ir plānots „attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru”. Kopumā šim mērķim 2014.–2020. gada plānošanas periodā tiek paredzēts finansējums 127,67 miljonu EUR apmērā. Detalizēta informācija par 2014.–2020. gada plānošanas perioda aktivitātēm ir iekļauta nākošajās apakšsadaļās.

Lai nodrošinātu labāku pārskatu par transporta nozares aktivitāšu turpinājumu attiecībā uz diviem plānošanas periodiem, turpinājumā ir atspoguļoti visi izvērtējumā ietvertie transporta veidi, prioritātes, ieviesēji, finansējums, plānotie un attiecībā uz izvērtējamo periodu arī faktiskie rezultāti.

4.1. Pasākuma "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" aktivitātes

Pasākuma 3.2.1. "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" ietvaros 201 projekts bija vērsti uz transporta nozares infrastruktūras attīstību Latvijas pilsētās un novados. Kopējais investētais atbalsta apjoms - 406,27 miljoni EUR. Īstenoto projektu rezultātā nodrošināta reģionālo autoceļu maršrutu sakārtošana, uzlabota satiksmes drošība apdzīvotās vietās un Rīgā, sakārtotas tranzītielas pilsētās, uzlabota mazo ostu infrastruktūra un publiskā transporta pieejamība ārpus Rīgas.



Valsts reģionālie autoceļi. Investīcijas valsts reģionālajos autoceļos kopumā, salīdzinot divus plānošanas periodus, tiek plānotas līdzīgā apmērā ar nelielu finansējuma palielinājumu. Galvenā prioritāte - reģionālās mobilitātes uzlabošana.

Plānotais rezultāts attiecībā uz noasfaltēto autoceļu kopgarumu ir ievērojami pārsniegts.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.2.1.1.Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana Nodrošināt komfortablu un drošu satiksmi valsts reģionālo autoceļu tīklā, nomainot grants ceļa segumu ar asfaltu	6.3.1. Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti
Summa	Ieguldītais finansējums 198.90 milj. eiro, no tiem ERAF 169.07 milj. eiro	277,03 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	LR Satiksmes ministrija (VAS "Latvijas Valsts ceļi")	LR Satiksmes ministrija (VAS "Latvijas Valsts ceļi")
Plānotie rezultāti	Noasfaltēto valsts reģionālo autoceļu kopgarums – 330 km	Plāns - pārbūvēti vai modernizēti valsts reģionālie autoceļi 305 km garumā.

Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Noasfaltēti vairāk nekā 450 km valsts reģionālo autoceļu. Nozīmīgākie projekti: P4 Rīga – Ērgļi, P32 Līgatne – Skrīveri, P45 Viļaka – Kārsava, P76 Aizkraukle – Jēkabpils ⁶ , P124 Ventspils – Kolka (izpilde 137,4 %)	Veiktas investīcijas 25 projektos ⁷ , veicot ceļu pārbūvi, tiltu izbūvi, tuneļu un ceļa pārvadu izbūvi.
-----------------------------------	---	--

Tabula Nr. 4.1. Investīcijas valsts reģionālajos autoceļos



Tranzītielas. Investīcijas tranzītielu sakārtošanā 2007.-2013.gada plānošanas periodā pārsniedza plānoto rezultātu attiecībā uz rekonstruēto ceļu kilometriem par 460%. Jaunā 2014.-2020.gada plānošanas perioda Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" ietvaros plānoti divi specifiskā atbalsta mērķi, kuru ietvaros pašvaldības var piesaistīt investīcijas ceļu satiksmei paredzētās infrastruktūras attīstīšanai.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads
Prioritāte	3.2.1.2. Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās Komfortabla un droša satiksme pilsētu tranzītielās, rekonstruējot un attīstot pilsētu tranzītielas valsts galveno vai reģionālo autoceļu maršrutos vietās, kur esošā infrastruktūra ir nolietojusies	Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 3.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām" un 5.6.2. specifiskā atbalsta mērķa "Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām"
Summa	leguldītais finansējums 140.78 milj. eiro, no tiem ERAF 113.12 milj. eiro	
Ieviešēji	Pašvaldības	
Plānotie rezultāti	Rekonstruēto tranzītielu kopgarums – 20 km	
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Rekonstruētas un izbūvētas tranzītielas 112,43 km garumā (izpilde 562,2%)	

Tabula Nr. 4.2. Investīcijas tranzītielu sakārtošanā



Satiksmes drošības uzlabojumi. Saskaņā ar plānošanas dokumentiem investīciju mērķis aktivitātes ietvaros bija uzlabot satiksmes drošību apdzīvotās vietās, likvidējot „melnos punktus” jeb uzlabojot satiksmes drošību bīstamās vietās. Esošajā plānošanas periodā atsevišķas aktivitātes netiek plānotas.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads
Prioritāte	3.2.1.3. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā Uzlabot satiksmes drošību apdzīvotās vietās, likvidējot satiksmes drošībai bīstamās vietas ārpus Rīgas un Rīgā	Nav plānota atsevišķa aktivitāte 2014.-2020. gada periodā
Summa	leguldītais finansējums 32.85 milj. eiro, no tiem ERAF 27.75 milj. eiro	
Ieviešēji	Pašvaldības, valsts pārvaldes iestādes,	

⁶ Neprecīza informācija SM interneta vietnē par ceļa posmu P76 <http://www.sam.gov.lv/satmin/preview/?cat=387&action=print&>

⁷ Informācija par noslēgtajiem līgumiem uz 27.07.2018.

Plānotie rezultāti	Plānoto projektu skaits – 100 projekti
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Īstenoti satiksmes organizācijas uzlabojumi 93 projektos – gājēju ietvju izbūve, ielu renovācijas un rekonstrukcijas darbi, luksoforu uzstādīšana, ielas apgaismojuma izbūve, veloceļu izbūve, likvidējot melnos punktus "jeb satiksmes drošībai bīstamās vietas u.c. Viens projekts pārtraukts.

Tabula Nr. 4.3. Investīcijas satiksmes drošībā



Mazās ostas. Aktivitātes ietvaros tika veiktas investīcijas Skultes ostas akvatorijas un kanāla padziļināšanā un Mērsraga ostas krasta nostiprināšanā. 2014.-2020.gada periodā investīcijas atsevišķā aktivitātē mazo ostu attīstībai nav plānotas, tomēr Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” atbalsta mērķis 3.3.1. „Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām” īstenošana paredz iespēju veikt investīcijas mazo ostu publiskās infrastruktūras attīstībā saskaņā ar pašvaldības attīstības programmā noteiktajām prioritātēm.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads
Prioritāte	3.2.1.4. Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana Nodrošināt stabilu reģionālas nozīmes transporta ostu darbību	Darbības programma „Izaugsme un nodarbinātība” atbalsta mērķis 3.3.1. „Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām”
Summa	leguldītais finansējums 5.81 milj. eiro, no tiem ERAF 4.91 milj. eiro	
Ieviesējs	Skultes ostas pārvalde Mērsraga ostas pārvalde	
Plānotie rezultāti	Īstenoti 3 projekti	
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Skultes ostas akvatorijas un kanāla padziļināšana Mērsraga ostas krasta nostiprināšana, kuģu kanāla un ostas akvatorijas padziļināšana Īstenoti 2 projekti	

Tabula Nr. 4.4. Investīcijas mazo ostu attīstībai



Sabiedriskais transports. 2014.-2020. gada plānošanas periodā plānotas investīcijas videi draudzīga sabiedriskā transporta nozares attīstībai (gan autobusu, gan tramvaju satiksmē), paredzot gandrīz piecas reizes lielāku finansējumu atbalsta sfērai, salīdzinot ar 2007.-2013.gada plānošanas periodu.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.2.1.5. Publiskais transports ārpus Rīgas Veicināt sabiedriskā transporta attīstību ārpus Rīgas	4.5.1.1. Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta) 4.5.1.2. Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)
Summa	leguldītais finansējums 27.91 milj. eiro, no tiem ERAF 23.49 milj. eiro	127.67 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)

ieviesēji	A/S "Daugavpils satiksme", SIA "Liepājas tramvajs"	4.5.1.1. AS „Rīgas satiksme”, A/S "Daugavpils satiksme", SIA "Liepājas tramvajs" 4.5.1.2. Jelgavas, Jēkabpils, Jūrmalas, Rēzeknes, Valmieras, Ventspils pilsētu pašvaldības
Plānotie rezultāti	Divas pilsētas, kurās uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma	4.5.1.1. jaunuzbūvēto vai uzlaboto tramvaja līniju kopējais garums – 8 km 4.5.1.2. 50 jaunu videi draudzīgu sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) iegāde, esošo sabiedrisko transportlīdzekļu (autobusu) aprīkošana ar elektrību un saspiesto dabasgāzi videi draudzīgākai darbībai, saistītās uzlādes vai uzpildes infrastruktūras izveide atbilstoši ieguldījumu veidam.
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Daugavpils pilsētas tramvaju transporta infrastruktūras renovācija un jaunas tramvaja līnijas izbūve un esošo sliežu posmu rekonstrukcija Liepājā	4.5.1.1. Noslēgti 3 līgumi par projektu uzsākšanu ⁸ , īstenojot sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošanu Liepājā, Daugavpilī un Rīgā. 4.5.1.2. Noslēgti 6 līgumi par projektu uzsākšanu ⁸ , īstenojot sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošanu Jelgavā, Jēkabpilī, Jūrmalā, Rēzeknē, Valmierā un Ventspilī.

Tabula Nr. 4.5. Investīcijas sabiedriskā transporta nozares attīstībai

4.2. Prioritātes “Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana” projekti

Valsts stratēģiskais ietvardokuments 2007.-2013. gada plānošanas periodam tematiskajā asī Nr.3 – 3.3. prioritātes “**Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana**” ietvaros 49 projekti kopsummā par 1123,6 miljonu EUR veicināja Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstību.



TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi. 2014.-2020.gada plānošanas periodā investīcijas valsts galveno autoceļu segumu pārbūvē, kas atrodas TEN-T autoceļu tīklā, kopumā tiek plānotas ar finansējuma samazinājumu, kā galveno prioritāti nosakot valsts galveno autoceļu modernizēšanu.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.1.1. TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi Kvalitatīva, droša, kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrēta autotransporta infrastruktūra	6.1.5. Valsts galveno autoceļu segumu pārbūve, nestspējas palielināšana, kas atrodas TEN-T autoceļu tīklā
Summa	Ieguldītais finansējums 389.94 milj. eiro, no tiem KF 331.44 milj. eiro	257 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	Satiksmes ministrija (VAS "Latvijas Valsts ceļi")	Satiksmes ministrija (VAS "Latvijas Valsts ceļi")

⁸ Informācija par noslēgtajiem līgumiem uz 21.04.2018.

Plānotie rezultāti	Izbūvētā un rekonstruētā TEN autoceļa kopgarums 56,4 km	Pārbūvēti vai modernizēti valsts galvenie autoceļi 296 km garumā
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Veikta autoceļu segas rekonstrukcija kopgarumā 425,35 km, izbūvēts divjoslu ātrsatiksmes autoceļa tīkla maršruta E22 (izpilde 754,2%)	Noslēgti 18 līgumi par projektu uzsākšanu ⁸ , īstenojot ceļu segas pārbūvi ⁹

Tabula Nr. 4.6. Investīcijas TEN-T autoceļu tīklā



TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība. 2014.-2020.gada plānošanas periodā investīcijas TEN-T dzelzceļa tīklā kopumā tiek plānotas ievērojami lielākā apjomā, kā galveno prioritāti nosakot dzelzceļa tīkla drošības, kvalitātes un kapacitātes palielināšanā.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.1.2. TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un "Rail Baltica") Attīstīt kvalitatīvu, kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrētu dzelzceļa transporta infrastruktūru	6.2.1. Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti
Summa	leguldītais finansējums 310.38 milj. eiro, no tiem KF 238.51 milj. eiro	534.03 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	VAS "Latvijas dzelzceļš"	VAS "Latvijas dzelzceļš"
Plānotie rezultāti	Izbūvētā TEN dzelzceļa kopgarums 52 km, Rekonstruētu sliežu kopgarums 90 km, nomainītas 180 pārmiju pārvedas.	Investīcijas plānotas Rīgas un Daugavpils dzelzceļa infrastruktūrā, rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums – 300 km un 21 stacijā uzbūvēti paaugstinātie peroni
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Izbūvētā TEN dzelzceļa kopgarums 52 km (izpilde 100%), rekonstruētu sliežu kopgarums 93,5 km (103%), nomainītas 213 pārmiju pārvedas (118%).	Noslēgti 4 līgumi par ⁸ , dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju Daugavpilī un Rīgā.

Tabula Nr. 4.7. Investīcijas TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcijai un attīstībai



Lielo ostu infrastruktūras attīstība. 2014.-2020.gada plānošanas periodā investīcijas lielo ostu darbības attīstībā tiek plānotas divas reizes mazākā apjomā, kā galveno prioritāti saskaņā ar esošā perioda plānošanas dokumentiem nosakot ostu drošības līmeņa un mobilitātes paaugstināšanu.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.1.3.Lielo ostu infrastruktūras attīstība "Jūras maģistrāļu" ietvaros	6.1.1. Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti

⁹ Informācija par noslēgtajiem līgumiem uz 21.04.2018.

	Palielināt ostu caurlaides spēju un drošības līmeni	
Summa	leguldītais finansējums 262.60 milj. eiro, no tiem KF 181.53 milj. eiro	105,07 milj. (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	Pašvaldības, atvasinātas publiskas personas	6.1.1. Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde
Plānotie rezultāti	Investīciju ieguldījums 3 ostās. Palielināta ostu caurlaides spēja 7%.	Investīciju ieguldījums 3 ostās, rekonstruētas 4 hidrotehniskās būves un rekonstruēti 12 km ielu un dzelzceļa
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Investīcijas veiktas 3 ostās – Ventspilī, Liepājā un Rīgā. Palielināta ostu caurlaides spēja par 21 %	6.1.1. Izsludināta projektu atlase, šobrīd noslēgti līgumi par 5 projektu īstenošanu Ventspils un Liepājas ostās. ⁸

Tabula Nr. 4.8. Investīcijas lielo ostu darbības attīstībā



Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T. 2014.-2020.gada periodā ir plānotas investīcijas vairāku aktivitāšu griezumā, kā rezultātā sasniedzamie rezultātie rādītāji radīs pozitīvu ietekmi uz 2007.-2013.gada plānošanas periodā uzsāktās aktivitātes nepārtrauktību. 2014.-2020.gada plānošanas periodā ir plānota specifiskā atbalsta mērķis 6.1.4. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu, kur 6.1.4.1. Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā un 6.1.4.2. "Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā", kā rezultātā plānots novērst infrastruktūras pārrāvumus pilsētās un radīt alternatīvu maršrutu tranzīta un kravas transportam, atdalot no vietējās nozīmes sabiedriskā transporta plūsmām.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.1.5. Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T Komfortabla un droša satiksme pilsētu ielās	6.1.4.1. Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā un 6.1.4.2. Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā
Summa	leguldītais finansējums 33 milj. eiro, no tiem KF 28.05 milj. eiro	6.1.4.1. aktivitātei ir 28.23 milj. EUR. (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.) 6.1.4.2. aktivitātei 52.84 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	Pašvaldības	6.1.4.1. Rīgas pilsētas pašvaldība 6.1.4.2. Nacionālas nozīmes attīstības centra- Daugavpils, Jelgavas, Jēkabpils, Jūrmalas, Liepājas, Rēzeknes, Valmieras un Ventspils – pašvaldība vai tās izveidota iestāde
Plānotie rezultāti	2 realizēti projekti lielajās pilsētās	6.1.4. Izbūvēto, rekonstruēto vai modernizēto alternatīvo kravas ceļu, ielu un pārvadu kopējais garums sasaistei ar TEN-T– 9,96 km

Rezultāti (DP noslīguma ziņojums)	Realizēts 1 projekts- Daugavpils transporta mezgla uzlabošana – jaunas ielas izbūve, jaunas ielas pieslēgumu izveide, tuneļu izbūve zem dzelzceļa sliežu ceļiem u.c.	6.1.4.1. Notiek projektu atlase. 6.1.4.2. Noslēgti 7 līgumi par investīciju ieguldīšanu Jelgavas, Ventspils, Liepājas un Rēzeknes pašvaldībās ⁸
-----------------------------------	--	---

Tabula Nr. 4.9. Investīcijas pilsētu infrastruktūras uzlabojumiem sasaistē ar TEN-T



Ilgspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība. Saskaņā ar plānošanas dokumentiem investīciju mērķis aktivitātes ietvaros bija modernizēt Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmu. Esošajā plānošanas periodā atsevišķas aktivitātes netiek plānotas.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.2.1. Ilgspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizēšana un integrācija Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā	Nav plānota atsevišķa aktivitāte 2014.-2020. gada periodā
Summa	Ieguldītais finansējums 25.62 milj. eiro, no tiem KF 24.08 milj. eiro	
Ieviesēji	AS "Pasažieru vilciens" un VAS "Latvijas dzelzceļš"	
Plānotie rezultāti	Modernizēto 3 vagonu dīzeļvilcienu skaits - 5 Modernizēto 4 vagonu dīzeļvilcienu skaits - 1 Izbūvēti peroni un labiekārtotas staciju teritorijas - 13	
Rezultāti (DP noslīguma ziņojums)	Modernizēti 5 trīs vagonu dīzeļvilcieni un 1 četru vagonu dīzeļvilciens. Izbūvēti peroni un labiekārtotas staciju teritorijas 16 stacijās.	

Tabula Nr. 4.10. Investīcijas ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā



Lidostu infrastruktūras attīstība. Investīciju apjoms 2014.-2020. gada plānošanas periodā ir krasi samazināts, galveno uzsvāru fokusējot uz iepriekšējā periodā veikto infrastruktūras ieguldījumu nodrošināšanu atbilstoši vides un drošības prasībām - manevrēšanas ceļu tīkla uzlabošana un aprīkošana ar ass gaismām, lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukcija, kā arī energoefektīvākas tehnikas, iekārtu un aprīkojuma iegāde, apgaismojuma infrastruktūras modernizācijai. Rādītāja "termināla jaudas palielinājums" izpilde nav saistīta tikai ar īstenoto ES fondu projektu, ņemot vērā, ka ES fondu finansējums tika piešķirts pasākumiem lidojumu drošības nodrošināšanas jomā, aviācijas drošības, glābšanas darbu jomā un ietekmes uz vidi mazināšanas jomā. Termināļa kapacitātes palielināšanas projektus lidosta "Rīga" īstenoja par saviem līdzekļiem.

	2007.-2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	3.3.1.4. Lidostu infrastruktūras attīstība Droša, efektīva, augošam pārvadājumu apjomam atbilstoša gaisa transporta infrastruktūra	6.1.2. Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga"
Summa	Ieguldītais finansējums 102.06 milj. eiro, no tiem KF 65.39 milj. eiro	13,51 milj. EUR (kopējās attiecināmās izmaksas, pieņemot, ka līdzfinansējuma summa ir ne mazāka kā 15%.)
Ieviesēji	SIA, Valsts akciju sabiedrība	VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"

Plānotie rezultāti	Plānots veikt investīcijas 4 lidostās, lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums par 25 %	Izbūvēta peronu manevrēšanas ceļa otrā ātrā nobrauktuve 12 090 m ² un modernizēto peronu manevrēšanas ceļu kopējais garums 11 330 m
Rezultāti (DP noslēguma ziņojums)	Investīcijas veiktas 2 lidostās – Liepājā un Rīgā. Lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums par 27 % (izpilde 108 %).	Noslēgts viens līgums par drošas un videi draudzīgas infrastruktūras attīstību Starptautiskā lidostā “Rīga” ⁸

Tabula Nr. 4.11. Investīcijas lidostu infrastruktūras attīstībā

2014.-2020. gada plānošanas periodā ir plānota specifiskais atbalsta mērķis 6.1.3. "Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu", kā rezultātā plānota Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras pārbūve un atjaunošana, nodrošinot integrētas transporta sistēmas veidošanu, uzlabojot transporta infrastruktūras tehniskos parametrus un satiksmes drošību un pilsētas centrālās daļas atbrīvošanu no tranzīta satiksmes, kā arī mazinot maģistrālo ielu fragmentāro raksturu, kā arī sabiedriskā transporta pārsēšanās centra izbūve Daugavas kreisajā krastā.

	2007.- 2013. gads (izpilde)	2014.-2020. gads (plāns)
Prioritāte	Nav plānota atsevišķa aktivitāte	6.1.3.1. Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība 6.1.3.2. Multimodāla transporta mezgla izbūve Torņakalna apkaimē
Summa	2007.- 2013.gada plānošanas periodā	6.1.3.1. aktivitātei ir 88.36 milj. EUR, 6.1.3.2. aktivitātei ir 8.34 milj. EUR.
Ieviesēji		Rīgas pilsētas pašvaldība
Plānotie rezultāti		6.1.3.1. rekonstruēto vai izbūvēto tiltu, pārvadu un tuneļu kopējais garums ir 3,8 6.1.3.2. izbūvēts multimodāls transporta mezgls 40 000 m ²
Rezultāti		6.1.3.1. Noslēgts viens līgums par Salu tilta kompleksa atjaunošanu, pārbūvi un izbūvi 6.1.3.2. Izsludināta projektu atlase ⁸

Tabula Nr. 4.12. Investīcijas Rīgas maģistrālajos pārvados

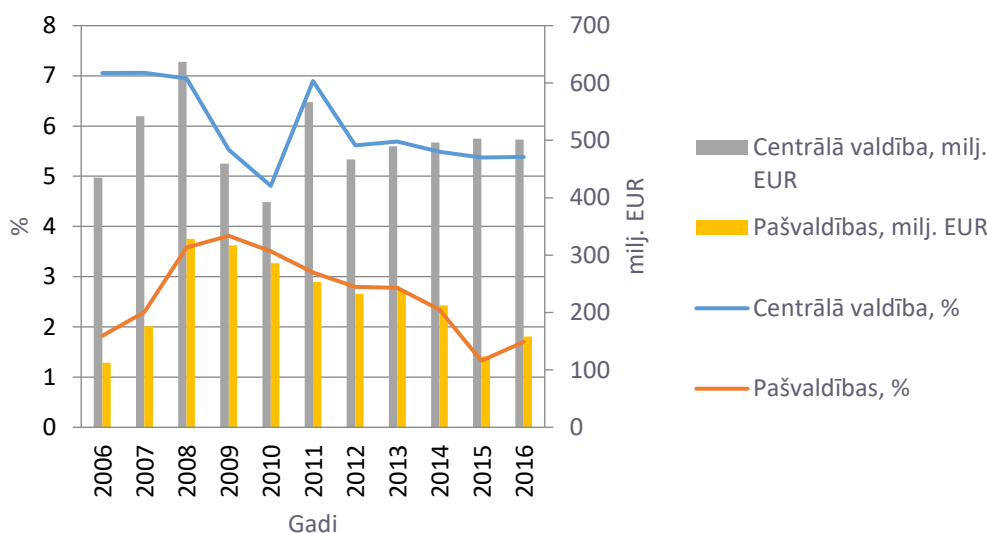
2014.-2020. gada plānošanas perioda darbības programma nodrošināja labu sasaisti ar 2007.-2013. gada plānošanas programmu, tai skaitā veidojot vairāk sabalansētas investīcijas, nodrošinot finansējumu gan dzelzceļa, gan lidostu drošības jautājumiem, kā arī ieguldījumu veikšanas priekšnosacījumu jeb *ex-ante* nosacījumu izpildi, izveidojot visu Latviju aptverošu transporta attīstības plānu.

Īpaši atzīmējami 2014.-2020. gada plānošanas perioda projekti, kas nodrošina sasaisti starp TEN-T un vietējiem attīstības centriem, tādējādi palielinot valsts kopējo attīstību, izaugsmi un konkurētspēju.

2014.–2020. gada plānošanas perioda aktivitāšu plānošana ir vairāk balstīta uz ekonomisko analīzi un ekonomiskā piesaistītā izvērtējumu no veiktajām investīcijām. Vienlaikus jāatzīmē, ka ir nepieciešama arī tālāka ekonomiskās analīzes izvērtēšana ne tikai konkrētu projektu līmenī, bet arī transporta nozares līmenī, ņemot vērā, ka viena no valsts funkcijām ir nodrošināt mobilitāti un pieejamību arī gadījumos, ja tam nav ekonomiskā pamatojuma.

4.3. Valsts un pašvaldības izdevumi transportam

Vērtējot notikušās pārmaiņas transporta nozarē kopumā ES fondu ieguldījumu rezultātā, kas raksturo transporta infrastruktūras un nozares attīstību, jāņem vērā ne tikai ES finansējums, bet arī valsts un pašvaldību finansējums izvērtējuma periodā. Zemāk grafikā parādīti vispārējās valdības sektora izdevumi transportam no 2006. līdz 2016.gadam milj. EUR un procentuāli pret kopējiem izdevumiem. Kā redzams, minētajā laika periodā ir samazinājušies valsts un pašvaldības izdevumi transportam, kas visticamāk ir noticis tieši ES līdzfinansēto projektu dēļ. Kopējie centrālās valdības izdevumi transportam laika periodā no 2007.gada līdz 2015.gadam bija 4.55 miljardi EUR, bet pašvaldību izdevumi 2.17 miljardi EUR.



Grafiks Nr.4.1. Vispārējās valdības sektora kopējie izdevumi transportam, milj. EUR un % no kopējiem izdevumiem (Avots: CSP)

Vērtējot valsts un pašvaldību izdevumus, jāņem vērā, ka daļa no līdzekļiem tiek novirzīta sabiedriskā transporta dotācijai. No pašvaldību budžetiem tiek nodrošinātas mērķdotācijas sabiedriskajam transportam, piemēram, Daugavpils 2016.gadā mērķdotācijai pasažieru pārvadājumiem izlietoja 358.6 tūkst. EUR. Liepājas lidosta savas darbības nodrošināšanai 2017.gada pirmajos trīs ceturkšņos no Liepājas pilsētas domes ir saņēmusi dotāciju 786.6 tūkst. EUR apmērā, bet no Satiksmes ministrijas 15 tūkst. EUR apmērā. Valsts ik gadu nodrošina dotāciju jeb maksu par infrastruktūras izmantošanu AS "Pasažieru vilciens". 2016.gadā dotācija bija 53.14 milj. EUR. Izvērtējuma periodā valsts budžeta finansējums bija nepieciešams arī lai nodrošinātu lidostas Rīga infrastruktūras papildu objektu rekonstrukciju. Sākotnēji tika paredzēts, ka lielā KF projekta "Starptautiskās lidostas Rīga infrastruktūras attīstība" realizācijai nepieciešamās attiecināmās izmaksas tiks segtas no paša uzņēmuma līdzekļiem un KF finansējuma, bet 2012.gadā, samazinoties pasažieru plūsmai un lidostas ieņēmumiem, samazinājās arī lidostas iespējas finansēt projektu par pašu līdzekļiem, līdz ar to bija nepieciešams valsts budžeta finansējums projektam. No kopējām projekta attiecināmajām izmaksām 93.02 milj. EUR, 57,71 milj. EUR (62 %) bija KF finansējums, 11.59 milj. EUR (12,5 %) valsts budžeta finansējums un 23.72 milj. EUR (25,5 %) VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" finansējums.

levērojama valsts un pašvaldību finansējuma daļa tiek novirzīta arī esošās infrastruktūras uzturēšanai, kas ir atkarīga gan no iepriekšējām investīcijām transporta infrastruktūrā, gan no veikto investīciju kvalitātes.

5. LIETDERĪBAS IZVĒRTĒJUMS

Lietderības izvērtējums nosaka attiecības starp resursiem, ko izmanto intervencei, un intervences radītajām izmaiņām (gan pozitīvām, gan negatīvām).

Izvērtējamo aktivitāšu un apakšaktivitāšu ietekme nav skatāma atrauti no kopējās valsts attīstības politikas un pasākumiem, kas tika īstenoti citās ES fondu līdzfinansētajās darbības programmās, kā arī pasākumiem, kas tika īstenoti neatkarīgi no fondu atbalsta. Piemēram, pasākumi, kas tika finansēti no valsts, pašvaldību un citiem finanšu avotiem, vai pasākumi, kas nav tiešā veidā saistīti ar finansiālām investīcijām, bet ar izmaiņām nozaru politikās, normatīvos aktos vai teritorijas administratīvajā sadalījumā.

5.1. Mērķu definēšana

Valsts stratēģiskais ietvardokuments (turpmāk - VSID) 2007.-2013. gada plānošanas periodam tematiskajā asī Nr.3 – “Publisko pakalpojumu un infrastruktūras uzlabojumi”, kā priekšnoteikumu valsts un tās teritorijas līdzsvarotai attīstībai nosaka, ka ar ES atbalstu transporta nozarē jāpanāk, ka valsts kopumā kļūst pieejamāka un uzlabojas dažādu tās teritorijas daļu sasniedzamība. Vienlaikus jānodrošina, ka transporta infrastruktūras kapacitāte, kvalitāte un drošības līmenis pieaug proporcionāli pieprasījumam, ko rada ekonomikas izaugsme. Tas prasa gan starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu un attīstību (autoceļi, dzelzceļš, ostas, lidostas), gan reģionālā un vietējā līmeņa transporta infrastruktūras (galvenokārt autoceļi) kvalitātes uzlabošanu, gan arī sabiedriskā transporta sistēmas pilnveidošanu un kvalitātes līmeņa paaugstināšanu.

Kopumā noteiktie mērķi atbilst nozaru prioritātēm, bet mērķu definēšanā ir lietota terminoloģija, kas ne vienmēr ir viennozīmīgi saprotama projektu ieviešējiem. Piemēram, attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru, kvalitatīva transporta infrastruktūra, efektīva dzelzceļa sistēma. Līdz ar to, lai pilnībā izvērtētu mērķa atbilstību, nepieciešams analizēt definētos rezultāta un iznākuma rādītājus. Iznākuma un rezultāta rādītāji ne vienmēr (it īpaši 2007.–2013. periodā) saistāmi ar mērķa atbilstību, tāpēc ziņojumā mērķu atbilstības analīze veikta, gan analizējot definētos rādītājus (5.2. nodaļa), gan vadoties no plānošanas dokumentu perspektīvas, tajās identificētajiem attīstības šķēršļiem un reģionālajām tendencēm (5.3. nodaļa un 6. nodaļa).

Ne visi definētie aktivitāšu un apakšaktivitāšu mērķi tiešā veidā ļauj novērtēt, vai mērķu sasniegšana sniegs ieguldījumu identificēto sociālekonomisko vajadzību risināšanā. Piemēram, attiecībā uz mazajām ostām identificētie attīstības šķēršļi bija - sliktā stāvoklī esošas hidrobūves un nepietiekama kapacitāte, lai nodrošinātu dziļuma uzturēšanas pasākumus, bet 3.2.1.4. aktivitātes “Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana” mērķis bija nodrošināt stabilu reģionālas nozīmes transporta ostu, kur notiek starptautiskie kravu pārvadājumi, darbību, tādējādi nodrošinot ostu funkcionēšanu un veicinot reģionu attīstību. No definētā 3.2.1.4. aktivitātes mērķa tiešā veidā nav saprotams, vai tiks veikta hidrobūvju atjaunošana un dziļuma uzturēšanas pasākumi, kas iepriekš tika definēti kā šķēršļi, vai arī tiks īstenoti kādi citi pasākumi ostu funkcionēšanas nodrošināšanai.

2014.–2020. gada perioda plānošanas dokumentos mērķi pamatā ir definēti atbilstoši prioritātēm un ir skaidri saprotami, piemēram, “attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)”, “valsts galveno autoceļu segumu pārbūve”, “nestspējas palielināšana, kas atrodas TEN-T autoceļu tīklā”.

5.2. Sasniegtie mērķi

Eiropas Savienības fondu plānošana 2007.–2013. gada periodā tika īstenota 3 līmeņos – Eiropas Savienības līmeņa stratēģija jeb Kopienas kohēzijas stratēģiskās pamatnostādnes, dalībvalstu stratēģija jeb Valsts stratēģiskais ietvardokuments un dalībvalstu DP¹⁰. Papildus tam Latvija ir lēmusi izveidot nacionāla līmeņa plānošanas dokumentu – DP papildinājumu, kas hierarhiski ir pakārtots DP un kas apraksta tehniska līmeņa DP ieviešanas informāciju.

¹⁰ <http://www.esfondi.lv/2007-2013-saistosie-dokumenti>

Iznākuma un rezultātu rādītāji

Darbības programmā iznākuma un rezultātu rādītāji ir noteikti prioritāšu līmenī. 3.2. prioritātei „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana” ir noteikti četri iznākuma rādītāji (no tiem uz transporta nozari attiecināmi divi):

1. **Noasfaltēto valsts reģionālo autoceļu kopgarums** – 330 km (mērķis 2009. gadā – 100 km). Faktiski līdz 2015. gadam noasfaltēti 453,34 km (līdz 2009. gadam – 20,79 km). Iznākuma rādītājs tika ievērojami pārsniegts.
2. **Rekonstruēto tranzītielu kopgarums** – 20 km (mērķis 2009. gadā – 0 km). Faktiski līdz 2015. gadam rekonstruēti 112,43 km (līdz 2009. gadam – 0 km), tādējādi iznākuma rādītājs tika ievērojami pārsniegts.

un trīs rezultāta rādītāji (no tiem uz transporta nozari attiecināmi divi):

1. **Laika ietaupījuma vērtība** pasažieriem noasfaltēto reģionālo autoceļu dēļ bija plānota 611 734 EUR/gadā (bāzes vērtība 2004. gadā – 0 EUR gadā, mērķis 2009. gadā – 218 741 EUR/gadā). Sasniegtā laika ietaupījuma vērtība pasažieriem noasfaltēto reģionālo autoceļu dēļ 2013. gadā bija 5 761 177 EUR/gadā, 2015. gadā bija 7 925 795 EUR/gadā, tādējādi plānotais rādītājs tika pārsniegts.
2. **Rekonstruēto tranzītielu kilometru skaits** no kopējā tranzītielu skaita 8 % apmērā (bāzes vērtība 2004. gadā – 0 %, mērķis 2009. gadā – 0 %). Sasniegtais rekonstruēto tranzītielu kilometru skaits no kopējā tranzītielu skaita 2015. gadā bija 46,14 %, tādējādi rādītājs tika ievērojami pārsniegts.

3.3.prioritātei „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana” ir noteikti četri iznākuma rādītāji, kas atsevišķos gadījumos definēti arī kā rezultāta rādītāji un aprakstīti arī 4. sadaļā:

1. **Izbūvētā un rekonstruētā TEN-T autoceļa kopgarums** – 56,4 km (mērķis 2009. gadā – 9,74 km). Faktiski līdz 2015. gadam izbūvēti un rekonstruēti 425,35 km (līdz 2009. gadam – 23,5 km), tādējādi ievērojami pārsniedzot mērķi.
2. **Izbūvētā TEN-T dzelzceļa kopgarums** – 52 km (mērķis 2009. gadā – 0 km). Faktiski līdz 2015. gadam izbūvēti 52 km (līdz 2009. gadam – 0 km), kas pilnībā atbilst plānotajam mērķim.
3. **Ostu skaits**, kurās veiktas investīcijas pieejamības un hidrotehnisko būvju uzlabošanai – 3 (mērķis 2009. gadā – 0). Faktiski līdz 2015. gadam veiktas investīcijas 3 ostās (līdz 2009. gadam – 0), kas atbilst mērķim.
4. **Lidostu skaits**, kurās veikta infrastruktūras izbūve un/vai rekonstrukcija – 4 (mērķis 2009.gadā – 0). Faktiski līdz 2015. gadam veiktas investīcijas 2 lidostās (līdz 2009. gadam – 0), tādējādi plānotais mērķis netika sasniegts. Mērķis netika sasniegts, jo plānošanas perioda laikā pieauga minimālās nepieciešamās drošības un vides prasības, kuras lidostai ir jāizpilda, lai tā varētu saņemt sertifikātu komerciālu gaisa pārvadājumu apkalpošanai, līdz ar to aktivitātē piešķirtais finansējums vairs nebija pietiekams četru lidostu attīstībai.

un septiņi rezultāta rādītāji, kas daļēji sakrīt ar aktivitāšu rezultātu rādītājiem (skat. 4.sadaļu):

1. **Laika ietaupījuma vērtība** pasažieriem izbūvētā un rekonstruētā TEN-T autoceļa dēļ 2013. gadā – 10,3 milj. EUR/gadā (bāzes vērtība 2004. gadā – 0 EUR/gadā, mērķis 2009. gadā – 0 milj. EUR). Sasniegtā laika ietaupījuma vērtība pasažieriem izbūvētā un rekonstruētā TEN-T autoceļa dēļ 2015. gadā – 10,9 milj. EUR/gadā. Tādējādi nodrošinot mērķa sasniegšanu.
2. **Dzelzceļa posma Rīga - Krustpils** (t.sk., Skrīveri - Krustpils iecirknis) caurlaides spēja -55 miljoni tonnu gadā (bāzes vērtība 2004.gadā – 28 miljoni tonnu gadā, mērķis 2009.gadā – 28 miljoni tonnu gadā). Sasniegtā caurlaides spēja 53,45 miljoni tonnu gadā, līdz ar to mērķis izpildīts par 97%.
3. **Rīgas dzelzceļa mezgla** staciju pārstrādes spēja - 39,3 miljoni/tonnu gadā (bāzes vērtība 2004.gadā – 26,1 miljoni/tonnu gadā, mērķis 2009.gadā – 26,1 miljoni/tonnu gadā). Sasniegtā Rīgas dzelzceļa mezgla staciju pārstrādes spēja – 52,8 miljoni/tonnu gadā, nodrošinot plānotā rezultāta pārsniegšanu. Sasniegtā caurlaides spēja 60 miljoni tonnas.

4. Palielināta ostu caurlaides spēja – par 7% (bāzes vērtība 2004.gadā – 0%, mērķis 2009.gadā – 0%). Sasniegtā ostu caurlaides spēja 2015. gadā – 21,2%, ievērojami pārsniedzot plānoto rezultātu.
5. Lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums – par 25% (bāzes vērtība 2004.gadā – 0%, mērķis 2009.gadā – 0%). Sasniegtais lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums 2015. gadā – 27%, sasniedzot mērķi.
6. Vidējais vagonu parka vecums – 24 gadi (bāzes vērtība 2004.gadā – 23 gadi, mērķis 2009.gadā – 28 gadi). Rādītājs netika sasniegts, jo sākotnēji elektrovilcienu modernizācijai paredzētais finansējums tika sadalīts citām aktivitātēm.
7. Pārvadāto pasažieru skaits Rīgā un piepilsētā – 35,789 miljoni (bāzes vērtība 2004.gadā – 23,856 miljoni, mērķis 2009.gadā – 31,017 miljoni). Faktiskais pārvadāto pasažieru skaits Rīgā un piepilsētā – 17,1 miljons, kas liecina par lielu starpību starp mērķi un rezultātu. Laika periodā kopš 2004. gada Latvijā ir būtiski samazinājies iedzīvotāju skaits un palielinājusies migrācija. Pieaugot iedzīvotāju skaitam, kas izmanto personīgo auto, ir samazinājies sabiedriskā transporta pieprasījums un slēgti vairāki maršruti, līdz ar to izvirzītais mērķis netika sasniegts. Izvērstā statistikas datu analīze ir parādīta 5.3. nodaļā.

Aktivitātes līmenī iznākuma un rezultāta rādītāji ir noteikti nacionāla līmeņa plānošanas dokumentā – DP papildinājumā. Aktivitātes līmenī plānotā un faktiskā izpilde ir analizēta attiecībā pret iznākuma un rezultāta rādītājiem, ņemot vērā noteiktos rādītājus gan apstiprinātajā Darbības programmā, gan DP papildinājumā. Rādītāji analizēti atbilstoši transporta apakšnozarēm. Informācija par sasniegtajiem iznākuma un rezultāta rādītājiem tika iegūta no DP noslēguma ziņojuma pielikuma¹¹. Ne visām aktivitātēm ir noteikti rezultātu rādītāji, un atsevišķos gadījumos noteiktie rādītāji neraksturo plānoto investīciju raksturu un atbilstību mērķim, kā piemēram, ostu vai lidostu skaits. Apkopojošā informācija aktivitāšu griezumā iekļauta arī ziņojuma 4.sadaļā.



Dzelzceļš Darbības programmā definētie rādītāji ir tieši attiecināmi uz aktivitātes mērķi. Tomēr, lai precīzi varētu novērtēt definētā mērķa sasniegšanu, darbības programmā būtu bijis nepieciešams paskaidrot rādītājus, kas raksturo vārdu savienojumu “kvalitatīva dzelzceļa transporta infrastruktūra”. Piemēram, atsaucoties uz konkrētu standartu. Salīdzinājumam, 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā mērķim 6.2.1. SAM: nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti, darbības programmā jau ir sniegta norāde uz rādītājiem, kas pamato definēto mērķi – piemēram, konkurētspēja (samazinātas dzelzceļa koridora kopējās izmaksas), drošība (atbilstoša Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) līmeņa ieviešana) u.tml.

Rezultāta rādītāji parāda konkrētu un tūlītēju ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, ko radījušas aktivitātes ietvaros veiktās darbības. Iznākuma un rezultātu rādītāji sasniegti un pārsniegti.

Aktivitāte	Iznākuma rādītāji	Rezultāta rādītāji
3.3.1.2.aktivitāte. TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un „Rail Baltica”)	Izbūvētā TEN-T dzelzceļa kopgarums, km Plānots – 52 km Fakts – 52 km	Dzelzceļa posma Rīga - Krustpils (t.sk., Skrīveri - Krustpils iecirknis) caurlaides spēja, tonnas gadā Sākotnējais – 28 000 000 tonnas gadā Plānots – 55 000 000 tonnas gadā
	Projekta "Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri-Krustpils (Rīga-Krustpils iecirknis)" ietvaros izbūvēti 52 km (100 %).	Fakts – 60 000 000 tonnas gadā (Skaidrojums sniegts zem tabulas) Skrīveri – Krustpils iecirknis (25,453 miljoni tonnu gadā) + Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalns (28 miljoni tonnu gadā)
	Rekonstruēto sliežu ceļu kopgarums, km Plānots – 90 km Fakts – 93,5 km	Rīgas dzelzceļa mezgla staciju pārstrādes spēja, tonnas gadā Sākotnējais – 26 100 000 tonnas gadā Plānots – 39 300 000 tonnas gadā Fakts – 52 800 000 tonnas gadā

¹¹ <http://www.esfondi.lv/es-fondu-uzraudzibas-raditaju-progress>

	Nomainītās pārmiju pārvedas, gab. Plānots – 180 gab. Fakts – 213 gab.
--	--

Tabula Nr. 5.1. Sasniegtie rādītāji – Dzelzceļš

Caurlaides spējas aprēķinu veic atbilstoši 1994. gada 31. martā VAS "Latvijas dzelzceļš" apstiprinātajai "Staciju un starpvilcienu intervālu noteikšanas un iecirkņu un posmu caurlaides spēju aprēķināšanas instrukcijai". Caurlaides spēja tiek atspoguļota VAS "Latvijas dzelzceļš" "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatos" 2.pielikumā "Dzelzceļa iecirkņu iedalāmā caurlaides spēja un kustības intensitātes nosacījumi". 2018./2019.gada pārskatā posmā Rīga - Krustpils (t.sk. iecirknī Skrīveri - Krustpils) caurlaides spēja ir 113 kravas vilcienu pāri. Pasažieru un kravas vilcienu kustības apjomi, neievērojot tehnoloģiskos pārtraukumus ceļa remontu darbu veikšanai, attiecīgi ir 38/38 un 34/34 iecirknī Rīga - Pļaviņas, un 12/12 un 37/37 iecirknī Pļaviņas - Krustpils. Iecirkņa nosacītais garums ir 57 nosacītie vagoni. Svara norma lokomotīvēm ir 4600 - 6000 tonnas (atkarībā no lokomotīves tipa). Ievērojot iepriekš minētos rādītājus, kā arī caurlaides ierobežojošos rādītājus (t.sk. pasažieru vilcienu noņemšanas koeficients), 2018./2019.gadā dzelzceļa posma Rīga - Krustpils iedalītā caurlaides spēja ir 60 milj. tonnu gadā. Pārrēķins tika veikts aktuālajam 2018./2019.gadam, jo laika posmā no 2015. līdz 2018. gadam, t.i., pēc projekta "Otrā sliežu ceļa būvniecība posmā Skrīveri – Krustpils" īstenošanas, posmā Rīga-Krustpils nav īstenoti citi projekti, kas varētu ietekmēt (palielināt/samazināt) caurlaides spēju posmā .



Autoceļi DP definētie rādītāji ir tieši attiecināmi uz aktivitātes mērķi, tomēr, lai precīzi varētu novērtēt definētā mērķa sasniegšanu, darbības programmā būtu bijis nepieciešams paskaidrot rādītājus, kas raksturo vārdu savienojumu "kvalitatīva un droša autotransporta infrastruktūra", "komfortabla un droša satiksme", piemēram, atsaucoties uz konkrētu standartu. Salīdzinājumam, 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā mērķim 6.1.5. SAM: valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana, darbības programmā jau ir sniegta norāde uz rādītājiem, kas pamato definēto mērķi – piemēram, autoceļu segu pārbūve (par 80 % tiks samazināti valsts galveno sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvars), nestspējas palielināšana.

Tādi iznākuma rādītāji kā, piemēram, "Realizēto projektu skaits lielajās pilsētās", "Realizēto satiksmes drošības uzlabošanas projektu skaits" neraksturo plānotās investīcijas un neļauj tieši novērtēt to atbilstību mērķim. Tāpēc turpmākajos plānošanas periodos būtu vēlams izvēlēties kvantitatīvu rādītāju, kas tieši attiecināms uz aktivitātes mērķi, piemēram, "Izbūvēto maģistrālo ielu garums, m", "Likvidēto "melno punktu" jeb satiksmes drošībai bīstamo vietu skaits, gab.". Salīdzinājumam 2014. – 2020. gada plānošanas perioda darbības programmā iznākuma rādītāji jau ir definēti kā kvantitatīvi rādītāji, kas ir tieši attiecināmi uz aktivitātes mērķi.

Atsevišķām aktivitātēm nav definēti rezultāta rādītāji. Tādi rezultāta rādītāji kā "Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem", "Negadījumu skaita samazinājums" parāda tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, ko radījušas aktivitātes ietvaros veiktās darbības, tomēr tādu rezultāta rādītāju kā "Rekonstruēto tranzītielu km skaits no kopējā tranzītielu skaita" turpmākajos plānošanas periodos nebūtu vēlams lietot kā rezultātu rādītāju, jo tas neparāda tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, bet gan vairāk atbilst iznākuma rādītāja raksturam. Šādi programmai rezultāta rādītājs, kurš atspoguļotu gan progresu, gan tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, būtu, piemēram, "Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem", "Vidējais brauciena laiks konkrētajā posmā", "Vidējais ātrums konkrētajā posmā" u.c.

Iznākuma un rezultātu rādītāji autoceļu apakšnozarē 2007.-2013. gada plānošanas periodā bija saistīti ar noteiktajiem aktivitātes mērķiem. Jāpiebilst, ka ne vienmēr definētie mērķi un tajos iekļautie rādītāji bija skaidri un viennozīmīgi saprotami visiem projektu ieviesējiem, jo darbības programmā nebija definēti konkrēti rādītāji, kas raksturo kvalitāti, komfortu, drošību u.tml. rādītājus. 2014. – 2020. gada plānošanas perioda darbības programmā definētie mērķi un tajos iekļautie rādītāji ir paskaidroti, līdz ar to tie ir skaidri un viennozīmīgi saprotami, nemeklējot papildus paskaidrojošo informāciju citos dokumentos.

Gandrīz visi iznākuma un rezultātu rādītāji autoceļu apakšnozarē 2007.- 2013. gada plānošanas periodā ir sasniegti un daudzos gadījumos ievērojami pārsniegti.

Aktivitāte, apakšaktivitāte	Iznākuma rādītāji	Rezultāta rādītāji
3.3.1.1.aktivitāte TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi	<p>Izbūvētā un rekonstruētā TEN autoceļa kopgarums, km</p> <p>Plānots – 56,4 km</p> <p>Fakts – 425,4 km</p> <p>Iznākuma rādītājs ir pārsniegts, jo sākotnēji aktivitātē tika plānots realizēt tikai divus lielos projektus, bet sakarā ar ceļu būvniecības izmaksu samazināšanos, kā arī aktivitātei piešķirto papildu finansējumu aktivitātē faktiski īstenoto projektu skaits un izbūvētā un rekonstruētā TEN autoceļa kopgarums bija lielāks kā sākotnēji plānots.</p>	<p>Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem izbūvētā un rekonstruētā TEN autoceļa dēļ 2013.gadā, EUR/gadā</p> <p>Plānots – 10 300 000 EUR/gadā</p> <p>Fakts – 10 913 832 EUR/gadā</p> <p>Rādītājs atbilstoši DP attiecas tikai uz diviem lielajiem projektiem – E22 Rīga (Tīnūži) – Koknese un E22 Ludza – Terehova.</p>
3.3.1.5.aktivitāte Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN - T	<p>Realizēto projektu skaits lielajās pilsētās, gab.</p> <p>Plānots – 2 gab.</p> <p>Fakts – 1 gab.</p> <p>Projektu iesniegumu atlases ietvaros tika apstiprināts viens projekta iesniegums par visu pirmajā projektu iesniegumu atlases kārtā paredzēto kopējo Kohēzijas fonda finansējuma apjomu. Atlikušais finansējums, kas bija paredzēts otrā projekta īstenošanai, tika pārdalīts 3.3.1.1.aktivitātei, tāpēc rādītājs nav sasniegts.</p>	N/a
3.2.1.1.aktivitāte Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana	<p>Noasfaltēto valsts reģionālo autoceļu kopgarums, km</p> <p>Plānots – 330 km</p> <p>Fakts – 453,34 km</p> <p>Iznākuma rādītājs ir pārsniegts, jo sakarā ar ceļu būvniecības izmaksu samazināšanos aktivitātē faktiski īstenoto projektu skaits un noasfaltēto valsts reģionālo autoceļu kopgarums bija lielāks kā sākotnēji plānots.</p>	<p>Laika ietaupījuma vērtība pasažieriem noasfaltētā reģionālā autoceļa dēļ, EUR/gadā</p> <p>Plānots – 611 734 EUR/gadā</p> <p>Fakts – 7 925 795 EUR/gadā (31.12.2015.)</p> <p>Ņemot vērā, ka piešķirtā finansējuma ietvaros bija iespējams īstenot vairāk projektu nekā sākotnēji plānots, rezultāta rādītājs pārsniegts.</p>
3.2.1.2.aktivitāte Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās	<p>Rekonstruēto tranzītielu kopgarums, km</p> <p>Plānots – 20 km</p> <p>Fakts – 112,43 km</p> <p>Iznākuma rādītājs ir pārsniegts, jo aktivitātei tika piešķirtas virsstaistības, kas ļāva īstenot vairāk projektu. Tāpat būtisks faktors bija ceļu būvniecības izmaksu samazināšanās, kas ļāva atkārtoti izmantot projektos izveidojušos atlikušo finansējumu.</p>	<p>Rekonstruēto tranzītielu km skaits no kopējā tranzītielu skaita, %</p> <p>Plānots – 8 %</p> <p>Fakts – 46,14 %</p> <p>Rezultāta rādītājs – rekonstruēto tranzītielu km skaits no kopējā tranzītielu skaita - ir pārsniegts, jo aktivitātei tika piešķirtas virsstaistības, kas ļāva īstenot vairāk projektu. Tāpat būtisks faktors bija ceļu būvniecības izmaksu samazināšanās, kas ļāva atkārtoti izmantot projektos izveidojušos atlikušo finansējumu.</p>

3.2.1.3.1.apakš-aktivitāte	Apstiprināto satiksmes drošības uzlabošanas projektu skaits apdzīvotās vietās ārpus Rīgas, gab.	Negadījumu skaita samazinājums apdzīvotās vietās ārpus Rīgas, tajās vietās, kur negadījumu skaits ir identificēts.
Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas	<p>Plānots – 90 gab.</p> <p>Fakts – 83 gab.</p> <p>Rādītājs 100 % apmērā netika sasniegts, jo projekti tika apstiprināti par visu apakšaktivitātei pieejamo finansējumu un papildu finansējums piešķirts netika. DPP rādītāja plānotā vērtība – 90 projekti – tika noteikta, vadoties pēc 2004.-2006. gada plānošanas perioda vidējām viena projekta izmaksām. Turklāt DPP ir norādīts, ka cenām augot, izmaksas var palielināties. Faktiski atklātās projektu iesniegumu atlases ietvaros tika apstiprināti 83 projekti, kas nozīmē, ka 2007.-2013.gada plānošanas periodā tika īstenoti lielāka apjoma un tehniskā risinājuma ziņā sarežģītāki satiksmes drošības projekti nekā 2004.-2006. gada plānošanas periodā.</p>	<p>Plānots – konstatēts negadījumu skaita samazinājums tajās vietās, kur negadījumi iepriekš tikuši identificēti (reģistrēti)</p> <p>Fakts – n/a</p> <p>Tā kā informācija par minēto rezultāta rādītāja kvantifikāciju 2013. gadā projekta iesniegumos ir norādīta vietās, kurās negadījumu skaits iepriekš nav bijis identificēts, tad rādītāja ietekme nav izmērāma un progress nav nosakāms.</p>
3.2.1.3.2.apakš-aktivitāte	Realizēto satiksmes drošības uzlabošanas projektu skaits Rīgā, gab.	Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita attiecības pret satiksmes intensitātes pieaugumu samazinājums Rīgā, %
Satiksmes drošības uzlabojumi Rīgā	<p>Plānots – 1-10</p> <p>Fakts – 11</p> <p>Rādītājs tika pārsniegts, jo DPP rādītāja plānotā vērtība – 1-10 projekti – tika noteikta, vadoties pēc 2004.-2006. gada plānošanas periodā vidējām viena projekta izmaksām.</p>	<p>Plānots – 2 %</p> <p>Fakts – 65,7 %</p> <p>Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits Rīgā samazinājies no 70 2006. gadā līdz 24 2015. gadā. CSNg bojā gājušo skaits samazinājies, gan īstenojot projektus, gan arī pēc citiem veiktajiem pasākumiem Rīgā un valstī kopumā.</p>

Tabula Nr. 5.2. Sasniegtie rādītāji – Autoceļi



Lidostas Tādi iznākuma rādītāji kā, piemēram, “Lidostu skaits, kurās veikta infrastruktūras izbūve un/vai rekonstrukcija, skaits” neraksturo plānoto investīciju raksturu un neļauj tieši novērtēt to atbilstību mērķim, tāpēc turpmākajos plānošanas periodos būtu vēlams izvēlēties fizisku rādītāju, kas tieši attiecināms uz aktivitātes mērķi, piemēram, “Izbūvēto skrejceļu garums, m”.

Lai precīzi varētu novērtēt definētā mērķa sasniegšanu, darbības programmā būtu bijis nepieciešams iekļaut rādītājus, kas raksturo vārdu savienojumu “efektīva gaisa transporta infrastruktūra”, piemēram, atsaucoties uz konkrētu standartu. Salīdzinājumam 2014. – 2020. gada plānošanas perioda darbības programmā mērķim 6.1.2. SAM: veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga”, darbības programmā jau ir sniegta norāde uz rādītājiem, kas pamato definēto mērķi – piemēram, vides prasību ievērošana (ēku rekonstrukcija, paaugstinot ēku energoefektivitāti), drošība (lidlauka turpmāka uzlabošana atbilstoši CAT II standartiem).

Rezultāta rādītājs “Lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums” parāda tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, ko radījušas aktivitātes ietvaros veiktās darbības. Rezultāta rādītājs tika sasniegts.

Aktivitāte	Iznākuma rādītāji	Rezultāta rādītāji
3.3.1.4.aktivitāte Lidostu infrastruktūras attīstība	Lidostu skaits, kurās veikta infrastruktūras izbūve un/vai rekonstrukcija, skaits Plānots – 4 Fakts – 2 Aktivitātes ietvaros tika apstiprināti 3 projekti. Atbilstoši Ministru kabineta 2010. gada 9. septembra sēdē izskatītajam Satiksmes ministrijas sagatavotajam informatīvajam ziņojumam „Informatīvais ziņojums „Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.4.aktivitātes „Lidostu infrastruktūras attīstība” projektu ilgtspējas, iepriekš veikto valsts ieguldījumu apjoma un potenciālās lidostu attīstības iespēju izvērtējums”, iesniegt projektu iesniegumus aktivitātes otrajā atlases kārtā tika uzaicinātas tikai 2 reģionālās lidostas. 2014. gada 19. februāra un 19. marta Koalīcijas partneru darba grupas sēdēs par ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda jautājumiem tika skatīts jautājums par papildu nepieciešamā finansējuma piešķirumu reģionālo lidostu attīstības projektiem, kurās projekta Nr.3DP/3.3.1.4.0/11/IPIA/SM/003 „Ventspils lidostas attīstības projekts” īstenošanai un mērķa sasniegšanai nepieciešamie papildu finanšu līdzekļi no Eiropas Savienības fondu vai virrresursiem netika rasti. Līdz ar to 2014. gada 13. maijā, pusēm vienojoties, ir izbeigts starp Satiksmes ministriju kā Eiropas Savienības fondu atbildīgo iestādi un SIA „Ventspils lidosta” 2012. gada 17. maijā noslēgtais līgums Nr. SM2012/-24 par Eiropas Savienības fonda projekta Nr. 3DP/3.3.1.4.0/11/IPIA/SM/003 „Ventspils lidostas attīstības projekts” īstenošanu.	Lidostas „Rīga” termināla jaudas palielinājums, % Plānots – 25 % Fakts – 27 %

Tabula Nr. 5.3. Sasniegtie rādītāji – Lidostas



Sabiedriskā transporta sistēma

Tādi iznākuma rādītāji kā, piemēram, “Pilsētu skaits, kurās uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma, gab.” neraksturo plānotās investīcijas un neļauj tieši novērtēt to atbilstību mērķim. Tāpēc turpmākajos plānošanas periodos būtu vēlams izvēlēties fizisku rādītāju, kas tieši attiecināms uz aktivitātes mērķi, piemēram, “Izbūvēto tramvaja sliežu garums, m”.

Lai precīzi varētu novērtēt definētā mērķa sasniegšanu, darbības programmā būtu bijis nepieciešams iekļaut rādītājus, kas raksturo vārdu savienojumu “pasažieru pārvadājumu kvalitātes un efektivitātes paaugstināšana”, piemēram, atsaucoties uz konkrētu standartu. Salīdzinājumam, 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā 4.5.1. specifiskais atbalsta mērķis: attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru, darbības programmā jau ir sniegta norāde uz rādītājiem, kas pamato definēto mērķi – piemēram, videi draudzīgas sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība (videi draudzīgu sabiedrisko transporta līdzekļu un to maršrutu skaita palielinājums).

Atsevišķām aktivitātēm nav definēti rezultāta rādītāji. Rezultāta rādītājs “Pārvadāto pasažieru skaits dīzeļvilcienu zonā” neparāda tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, ko radījušas aktivitātes ietvaros veiktās darbības. Piemēram, būtu ieteicams izvēlēties rādītāju “Pārvadāto pasažieru skaita pieaugums dīzeļvilcienu zonā ar paaugstinātu komforta līmeni, %”. Rezultātu rādītājs nav sasniegts.

Aktivitāte	Iznākuma rādītāji	Rezultāta rādītāji
3.3.2.1.aktivitāte Ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība	Modernizēto 3 vagonu dīzeļvilcienu skaits, gab. Plānots – 5 gab. Fakts – 5 gab.	Pārvadāto pasažieru skaits dīzeļvilcienu zonā, pasažieri Plānots – 35 789 000 pasažieri Fakts – 17 100 000 pasažieri

	<p>Modernizēto 4 vagonu dīzeļvilcienu skaits, gab.</p> <p>Plānots – 1 gab.</p> <p>Fakts – 1 gab.</p> <p>Izbūvēti peroni un labiekārtotas staciju teritorijas, gab.</p> <p>Plānots – 13 gab.</p> <p>Fakts – 16 gab.</p>	<p>Aktuālā vērtība. Rādītāja vērtība nav tieši saistīta ar projekta plānotajiem un sasniegtajiem rādītājiem, bet ir horizontāls rādītājs, kuru vairāk ir ietekmējis gan iedzīvotāju skaits un migrācija, gan pieprasījuma kritums un vairāku maršrutu slēgšana. Norādīti aktuālie dati, kas pieejami uz 2015. gadu. Taču projekts ir pabeigts 2016. gada beigās, tāpēc tā ietekmi precīzāk raksturo 2017. gada rezultāti.</p> <p>2017. gadā AS “Pasažieru vilciens” ir pārvadājusi 17 333 380 pasažierus, kas ir par 1,5% vairāk nekā 2016. gadā. 2017. gadā vilcienu kustības precizitāte ir sasniegusi 99,18%, no 84 252 reisiem netika veikti vien 0.16% reisu. Klientu apmierinātības pētījuma rezultāti liecina, ka 89,9% regulāro klientu ir apmierināti ar pasažieru vilcienu satiksmi Latvijā.</p>
3.2.1.5.aktivitāte Sabiedriskais transports ārpus Rīgas	<p>Pilsētu skaits, kurās uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma, gab.</p> <p>Plānots – 2 gab.</p> <p>Fakts – 2 gab.</p>	N/a

Tabula Nr. 5.4. Sasniegtie rādītāji – Sabiedriskais transports



Ostas Tādi iznākuma rādītāji kā, piemēram, “Ostu skaits, kurās veiktas investīcijas pieejamības un hidrotehnisko būvju uzlabošanā” un “Realizēto projektu skaits mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā, skaits” neraksturo plānotās investīcijas un neļauj tieši novērtēt to atbilstību mērķim. Tāpēc turpmākajos plānošanas periodos būtu vēlams izvēlēties fizisku rādītāju, kas tieši attiecināms uz aktivitātes mērķi, piemēram, “Uzlaboto hidrotehnisko būvju skaits, gab.”.

Lai precīzi varētu novērtēt definētā mērķa sasniegšanu, darbības programmā būtu bijis nepieciešams iekļaut rādītājus, kas raksturo vārdu savienojumu “ostas funkcionalitātes nodrošināšana” un “stabila transporta osta un ostas funkcionēšanas nodrošināšana”, piemēram, atsaucoties uz konkrētu standartu. Salīdzinājumam 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmā 6.1.1.specifiskā atbalsta mērķis: palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti, darbības programmā jau ir sniegta norāde uz rādītājiem, kas pamato definēto mērķi – piemēram, drošība (ostas kuģošanas ceļa padziļināšana, paplašināšana un iztaisnošana, kuras mērķis ir kuģošanas drošības paaugstināšana), mobilitāte (atbilstoša autoceļu un dzelzceļa caurlaides spēja un savienojums ar ostām).

Rezultāta rādītāji “Palielināta ostu caurlaides spēja” un “Kuģu ar kravnesību virs 5000 GT īpatsvars mazajā ostā” parāda tiešo un tūlītējo ietekmi uz tiešajiem saņēmējiem, ko radījušas aktivitātes ietvaros veiktās darbības.

Aktivitāte	Iznākuma rādītāji	Rezultāta rādītāji
3.3.1.3.aktivitāte Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros	<p>Ostu skaits, kurās veiktas investīcijas pieejamības un hidrotehnisko būvju uzlabošanā, skaits</p> <p>Plānots – 3</p> <p>Fakts – 3</p> <p>Aktivitātes ietvaros veikto projektu iesniegumu atlasē apstiprināti 6 projekti visās 3 lielajās ostās (Rīgā, Ventspilī un Liepājā).</p>	<p>Palielināta ostu caurlaides spēja, %</p> <p>Plānots – 7 %</p> <p>Fakts – 21 %</p> <p>Rādītājs ievērojami pārsniegts, pateicoties papildus apstiprinātajiem ES fondu projektiem un ostu uzņēmumu īstenotajiem attīstības projektiem, kas finansēti no pašu</p>

	<p>Projekti pabeigti Liepājas un Ventspils ostās.</p> <p>Savukārt Rīgas ostā turpinās projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" īstenošana. Projekts Rīgas ostā tiks pabeigts 2018. gadā.</p> <p>Projekts ir nefunkcionējošais, bet rādītājs tiks sasniegts, ņemot vērā veiktās investīcijas.</p>	<p>līdzekļiem (jaunu termināļu būvniecība, esošo jaudu paplašināšana utt.).</p> <p>Reālo vērtību, kas iegūta projektu īstenošanas rezultātā, varēs aprēķināt, sākot ar 2017. gadu, jo, piemēram, 2 ostu infrastruktūras uzlabošanas projekti Ventspilī noslēdzās tikai 2016. gadā, bet projekts Liepājā – 2015. gada beigās.</p>
3.2.1.4.aktivitāte Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana	<p>Realizēto projektu skaits mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā, skaits</p> <p>Plānots – līdz 3</p> <p>Fakts – 2</p> <p>Projektu iesniegumu atlasē tika apstiprināti un īstenoti 2 projekti – Mērsraga ostas pārvaldes projekts un Skultes ostas projekts. Aktivitātes īstenošana tika pabeigta 2011. gadā un atlikušais finansējums tika pārdalīts 3.2.1.2.aktivitātei „Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās”.</p>	<p>Kuģu ar kravnesību virs 5000 GT īpatsvars mazajā ostā, %</p> <p>Plānots – 15 %</p> <p>Fakts – 15 %</p> <p>Rezultāta rādītājs izpildīts 100 % (rādītājs 15 % sasniegts abos projektos).</p>

Tabula Nr. 5.5. Sasniegtie rādītāji – ostas

5.3. Plānošanas dokumentos identificēto attīstības šķēršļu mazināšana

Latvijā, tāpat kā citur Eiropā un pasaulē, transportam ir nozīmīga loma ekonomikā un mobilitātes nodrošināšanā. Lai gan transporta daļa IKP pēdējo gadu laikā ir samazinājusies, tā joprojām veido 9 % no Latvijas IKP, kas ir samērā augsts rādītājs, salīdzinot ar citām ES valstīm. Ņemot vērā Latvijas atšķirīgo vēsturi no ES dalībvalstīm, kas iestājās ES pirms 2004. gada, tai bieži vien ir atšķirīgi transporta nozares un tās apakšnozaru attīstības šķēršļi un izaicinājumi.

VSID 2007.-2013. gada plānošanas periodam tematiskajā asī Nr. 3 – “Publisko pakalpojumu un infrastruktūras uzlabojumi” kā priekšnoteikumu valsts un tās teritorijas līdzsvarotai attīstībai nosaka, ka ar ES atbalstu transporta nozarē jāpanāk, ka valsts kopumā kļūst pieejamāka un uzlabojas dažādu tās teritorijas daļu sasniedzamība. Vienlaikus jānodrošina, ka transporta infrastruktūras kapacitāte, kvalitāte un drošības līmenis pieaug proporcionāli pieprasījumam, ko rada ekonomikas izaugsme. Turpmākajās nodaļās veiktā analīze parāda, ka laika periodā no 2007. līdz 2015. gadam ir pieaugusi atsevišķu daļu sasniedzamība (skat. 7. nodaļu), kā arī palielinājusies atsevišķu infrastruktūras posmu kapacitāte, kvalitāte un drošības līmenis. Ņemot vērā sarežģīto ekonomisko situāciju Latvijā un Eiropā laika periodā no 2007. līdz 2015. gadam (plānotās ekonomiskās izaugsmes vietā tika novērota finanšu krīze un atkopšanās), prognozētais pieprasījuma pieaugums transporta nozarē netika sasniegts. Pieprasījuma pieaugums tika sasniegts autoceļu un lidostu apakšnozarēs, kā arī atsevišķās ostās (Liepāja, Skulte), dzelzceļa un sabiedriskā transporta apakšnozarēs novērojams pieprasījuma samazinājums.

Transporta nozari Latvijā, tai skaitā ietekmi uz reģionu attīstību būtiski ir ietekmējusi **ģeopolitiskā situācija**. Projektu ieviesēji norāda, ka, neskatoties uz nestabilo pieprasījumu, ir jāturpina darbs pie infrastruktūras uzlabošanas, lai saglabātu nozares konkurētspēju. Veiktie ieguldījumi transporta infrastruktūras attīstībā ir bijuši iespējami, tikai **pateicoties ES līdzfinansējumam**.



Dzelzceļš

Saskaņā ar DP dzelzceļa apakšnozarē tika identificēti šādi galvenie attīstības šķēršļi: elektrificēto iecirkņu energoapgādes iekārtu nolietojums, staciju pārslodze un iecirkņu caurlaides spējas nepietiekamība, tehnoloģisko pārtraukumu skaita pieaugums un ilguma palielināšanas remonta un rekonstrukcijas darbu veikšanai, posmos noteiktie vilcienu kustības ātruma pastāvīgie un pagaidu ierobežojumi, sliežu ceļu, būvju un iekārtu nolietojums, caurlaides un caurvedes spēju nepietiekamība prognozētā pārvadājumu apjoma nodrošināšanai, dažāds sliežu platumi

savienojumam ar Eiropas valstīm.

Šķērslis	Raksturojošs rādītājs	Esošā situācija
Elektrificēto iecirkņu energoapgādes iekārtu nolietojums	Elektrificēto iecirkņu energoapgādes iekārtu nolietojums	Informācija pieejama pie infrastruktūras uzturētāja. Informācija nav publiski pieejama.
Tehnoloģisko pārtraukumu skaita pieaugums un ilguma palielināšanās remonta un rekonstrukcijas darbu veikšanai	Tehnoloģisko pārtraukumu skaits un ilgums remonta un rekonstrukcijas darbu veikšanai	Informācija pieejama pie infrastruktūras uzturētāja. Informācija nav publiski pieejama.
Posmos noteiktie vilcienu kustības ātruma pastāvīgie un pagaidu ierobežojumi	Posmos noteiktie vilcienu kustības ātruma pastāvīgie un pagaidu ierobežojumi	Informācija pieejama pie infrastruktūras uzturētāja. Informācija nav publiski pieejama.
Sliežu ceļu, būvju un iekārtu nolietojums	Sliežu ceļu, būvju un iekārtu nolietojums (% vai gados)	Sliežu ceļu kvalitātes novērtējums sniegts zemāk.
Staciju pārslodze un iecirkņu caurlaides spējas nepietiekamība; caurlaides un caurvedes spēju nepietiekamība prognozētā pārvadājumu apjoma nodrošināšanai	Atsevišķu iecirkņu caurvedes un caurlaides spēja Pārvadājuma apjoms	Informācija publiski pieejama publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā. Dati sniegti 4. nodaļā. Par pārvadāto apjomu Latvijā kopumā dati pieejami Centrālās statistikas pārvaldes (CSP) datubāzēs. Dati zemāk.
Dažāds sliežu platums savienojumam ar Eiropas valstīm	Rail Baltica projekta ieviešanas laiks, izvietojums Lokomotīvu un vagonu īpatsvars, kas var tikt adaptēts dažādiem sliežu platumiem	Aktivitātes saistībā ar dažādo sliežu platumu savienojumu netika finansētas
Neatbilstoša pasažieru apkalpošanas infrastruktūra (šķērslis DP atsevišķi netika identificēts)	Atbilstoša pasažieru apkalpošanas infrastruktūra % no kopējās infrastruktūras	Informācija pieejama pie infrastruktūras uzturētāja. Informācija nav publiski pieejama.

Tabula Nr. 5.6. Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums dzelzceļam

DP identificētie attīstības šķēršļi ir komplicēti un nozarei specifiski, līdz ar to sabiedrībai grūti izskaidrojami, tāpēc ietekmi uz attīstības šķēršļu mazināšanu dzelzceļa apakšnozarē turpmākajos plānošanas periodos vēlams pasniegt līdzīgi kā attiecībā uz autoceļiem - pa pamatlīdzekļu grupām vai infrastruktūras posmiem, veicot kvalitatīvu novērtējumu procentuāli pa kvalitātes grupām (labs, vidējs, slikts), tādējādi atvieglojot informācijas sniegšanu sabiedrībai par izmaiņām intervences periodā.

2007.-2013. gada ES fondu plānošanas periodā no Kohēzijas fonda līdzekļiem ir īstenoti deviņi projekti, ieguldot dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā. Veikto investīciju rezultātā ir būtiski uzlabots dzelzceļa infrastruktūras stāvoklis un tās kvalitāte. Pirms investīciju veikšanas sliežu ceļu garums, kur vilcieniem jāsamazina ātrums sliežu ceļu kvalitātes dēļ, bija ap 167 km, pēc investīciju veikšanas tie ir tikai nepilni 65 km¹².

Jaunākie VAS "Latvijas dzelzceļš" mērījumi liecina, ka Latvijā sliežu ceļu kvalitāte ir 15,6 balles, kas atbilst novērtējumam «teicami» (jo mazāks ballu skaits, jo sliežu ceļu kvalitāte ir labāka). 2013. gadā novērtējums bija 40,8 balles, bet 2014. gadā tās jau bija 28,6 balles, turpmākajos gados uzlabojoties līdz 21,2 un 18,2 ballēm. Liela loma bijusi pēdējos gados īstenotajiem infrastruktūras modernizācijas darbiem, kuru rezultātā izveidota kvalitatīva, konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra, kas izmantojama gan kravu, gan pasažieru pārvadājumiem¹³.

¹² VAS "Latvijas dzelzceļš" ilgtspējas un gada pārskats par 2016. gadu

¹³ <http://www.la.lv/slizu-celu-kvalitate-latvija-ar-katru-gadu-uzlabojas/>

Investīcijas dzelzceļa apakšnozarē 2007.–2013. gada plānošanas periodā ir sniegušas ieguldījumu atsevišķu staciju un iecirkņu caurlaides un caurvedes spējas palielināšanai, piemēram, Skrīveri – Krustpils iecirknis (25,453 miljoni tonnu gadā) un Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalns (28 miljoni tonnu gadā). Rekonstruētajos posmos ir samazinājušies vilcienu kustības ātruma ierobežojumi. 2014. – 2020. gada plānošanas periodā turpinās citu identificēto šauru vietu modernizācija, piemēram, Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangalji–Ziemeļblāzma modernizācija.

Sakārtota infrastruktūra ir pamats konkurētspējīga piedāvājuma nodrošināšanai kravu pārvadājumiem austrumu-rietumu virzienā. Tomēr nozari būtiski ietekmē arī ģeopolitiskā situācija. Neskatoties uz veiktajām investīcijām, kopš 2012. gada kopējais kravu pārvadājumu apjoms pa sliežu ceļiem ir samazinājies no 59 miljoniem uz 46 miljoniem tonnu, sasniedzot 2006. gada līmeni. Situācijas uzlabošanai tiek strādāts ar sadarbības partneriem Āzijā, lai piesaistītu jaunus partnerus un kravu veidus, tādējādi pilnībā izmantojot izbūvētās dzelzceļa jaudas.

Tabula zemāk atspoguļo statistiku par laika posmu no 2006. gada līdz 2016. gadam, iekļaujot informāciju par dzelzceļa līniju garumu, elektrificētām līnijām un kopējo kravu pārvadājumu apjomu.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dzelzceļa garums											
Valsts dzelzceļa līnijas, km	2269	2265	2263	1884	1897	1865	1859	1859	1860	1860	1860
Tai skaitā platsliežu, km	2236	2232	2230	1851	1864	1832	1826	1826	1826	1826	1826
No tām elektrificētas, km	257	257	257	257	257	257	250	248	251	251	251
Kopējais kravu pārvadājumu apjoms pa sliežu ceļiem											
Kopējais kravu pārvadājumu apjoms pa sliežu ceļiem, tūkst. t.	48731	52164	56061	53679	49164	59385	60601	55831	57039	55645	47819
Kravu apgrozība pa dzelzceļu (milj. tonnkilometru)	16831	18313	19581	18725	17179	21410	21867	19532	19441	18906	15873

Tabula Nr. 5.7. Statistikas dati – dzelzceļš (Avots: CSP)

Informācija par dzelzceļa attīstību Latvijā pēc 2020. gada un tā attīstības prioritātēm sniegta Ziņojuma 8. nodaļā.



Autoceļu apakšnozarē DP tika identificēti šādi galvenie attīstības šķēršļi: autoceļu neapmierinošais segumu un tiltu stāvoklis, nepietiekoša ceļu caurlaides spēja, satiksmes negadījumu un bojā gājušo skaits uz autoceļiem, tai skaitā „melno punktu” skaits, liels grants ceļu īpatsvars reģionālos autoceļos.

Šķērslis	Rādītājs	Esošā situācija
Autoceļu neapmierinošais segumu un tiltu stāvoklis (valsts autoceļi)	Valsts autoceļu stāvokļa novērtējums	LVC katru gadu veic valsts autoceļu kvalitātes novērtējumu (gan autoceļiem ar melno segumu, gan autoceļiem ar grants segumu). Aktuālā informācija iekļauta tabulā zemāk.
Autoceļu neapmierinošais segumu un tiltu stāvoklis	Pašvaldības ielu un autoceļu stāvokļa novērtējums	Dati netiek uzskaitīti

(pašvaldību ielas un autoceļi)		
Nepietiekoša valsts autoceļu caurlaides spēja	Precīzs rādītājs autoceļu caurlaides spējas novērtēšanai DP nav nodefinēts, tādēļ tika izmantots satiksmes intensitātes mērījums	LVC katru gadu veic valsts autoceļu satiksmes intensitātes mērījumus (gan autoceļiem ar melno segumu, gan autoceļiem ar grants segumu). Aktuālā informācija iekļauta tabulā un grafikos zemāk.
Nepietiekoša pašvaldību ielu un ceļu caurlaides spēja	Precīzs rādītājs autoceļu caurlaides spējas novērtēšanai DP nav nodefinēts	Dati netiek uzskaitīti
Satiksmes negadījumu un bojā gājušo skaits uz autoceļiem, tai skaitā „melno punktu” skaits	Satiksmes negadījumu un bojā gājušo skaits uz autoceļiem	CSDD veic statistikas uzskaiti gan par valsts autoceļiem, gan par pašvaldības ielām un autoceļiem. Aktuālā informācija iekļauta tabulā un grafikos zemāk.
Satiksmes negadījumu un bojā gājušo skaits uz autoceļiem, tai skaitā „melno punktu” skaits	“Melno punktu” skaits	LVC veic melno punktu novērtējumu reizi trijos gados
Liels grants ceļu īpatsvars reģionālos autoceļos	Grants ceļu īpatsvars	LVC katru gadu veic valsts autoceļu kvalitātes novērtējumu (gan autoceļiem ar melno segumu, gan autoceļiem ar grants segumu). Aktuālā informācija iekļauta tabulā Nr.5.9.

Tabula Nr. 5.8. Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums autoceļam

Apkopojums par ceļu stāvokļa izmaiņām izvērtējuma periodā ir sniegts tabulā zemāk.

	Ar melno segumu		Ar grants segumu	
	2006	2016	2006	2016
Valsts autoceļi (km), t.sk.	8138	9012	12029	11110
- galvenie autoceļi, km	1622	1672	0	0
- vietējie autoceļi, km	2519	2725	10706	10202
- reģionālie autoceļi, km	3997	4611	1323	855
labs un ļoti labs segums (nodrošina drošus un komfortablus braukšanas apstākļus pa tiem),%	22,56%	30,4% ↑	5,56%	7,3% ↑
Apmierinoši, %	25,56%	21,5% ↓	62,13%	50,1% ↓
slikti un ļoti slikti, %	51,89%	48,0% ↓	32,31%	42,6% ↑
Tilti (skaits)	922	971		
stāvoklis vērtējams kā slikts, %	63%	48,1% ↓		

Tabula Nr. 5.9. Ceļu stāvokļa izmaiņas (Avots: www.esfondi.lv, VAS “Latvijas Valsts ceļi”, Izpildītāja aprēķini)

Reģionālas nozīmes valsts autoceļu īpatsvars ar labu un ļoti labu segumu (ar melno segumu) 2006. līdz 2016. gadam ir palielinājies par 7,84 %. Tiltu īpatsvars, kuru stāvoklis vērtējams kā slikts, investīciju rezultātā ir samazinājies par 14,9 %.

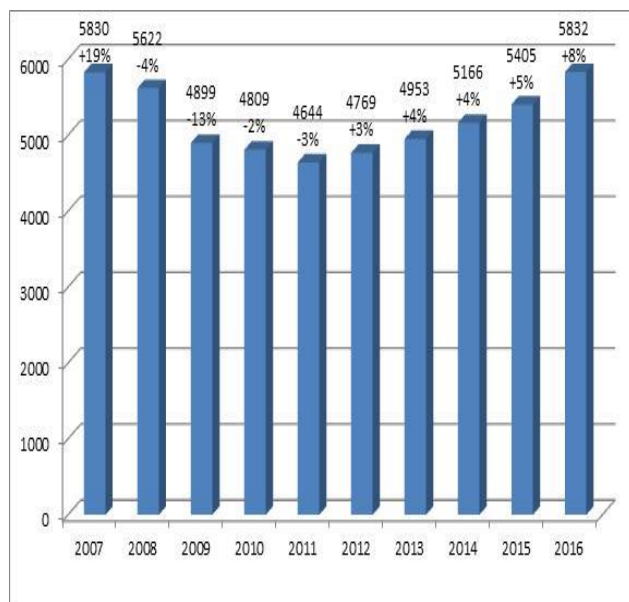
Līdzekļu efektīva izmantošana

Aktivitātes „Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana” svarīgākie projektu atbilstības vērtēšanas kritēriji bija autoceļu posma atrašanās valsts reģionālo autoceļu maršrutā, bet plānotie kvalitātes vērtēšanas kritēriji - satiksmes intensitāte un faktiskās masas ierobežojumi projektā ietvertajam posmam pavasaros un rudenos. Pieejamais finansējums tika sadalīts pa statistiskajiem reģioniem katram reģionam piešķirot kvotu. Investīciju plānošana atbilstoši satiksmes intensitātes rādītājiem nodrošina efektīvu līdzekļu izmantošanu, jo tādējādi katru autotransporta infrastruktūrā ieguldīto eiro izmanto vislielākais iespējamais lietotāju skaits.

Valsts galvenie autoceļi nodrošina Latvijas Republikas autoceļu tīkla savienošanu ar citu valstu

autoceļu tīkliem, kā arī galvaspilsētu Rīgu ar nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem. DP tika prognozēts, ka satiksmes intensitātes ikgadējais pieaugums no 2007. gada līdz 2013. gadam būs 4-7 % un no 2013.gada līdz 2020.gadam 1,4-2,6 % gadā. Pretēji DP prognozētajam laika periodā no 2007.gada līdz 2011.gadam satiksmes intensitāte valsts galvenajos autoceļos samazinājās, bet no 2011. gada līdz 2016. gadam palielinājās straujāk, kā iepriekš tika plānots. Prognožu neizpilde no 2007. gada līdz 2011. gadam saistīta ar ekonomisko krīzi, kuras iespaidā samazinājās ekonomiskā aktivitāte visā Eiropā, t.sk. arī Latvijā.

Informācija par izmaiņām attiecībā uz vidējo diennakts intensitāti ir atspoguļota grafikā Nr.5.1.



Grafiks Nr. 5.1. Vidējās diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas uz valsts galvenajiem autoceļiem
(Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi")

Izvērtējuma periodā ir izmainījusies arī satiksmes intensitāte uz reģionālajiem autoceļiem. Informācija par izmaiņām ir atspoguļota grafikā.

Tomēr, vērtējot ieguldījumus, jāņem vērā, ka ieguldījumi transporta nozarē ir ilgtermiņa un izveidotā infrastruktūra tiks izmantota atkarībā no infrastruktūras veida vairākus gadu desmitus.



Grafiks Nr. 5.2. Satiksmes intensitāte uz valsts reģionālajiem autoceļiem diennaktī (Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi")

Laika periodā no 2006. līdz 2016. gadam kravu pārvadājumu apjoms ir pieaudzis no 10.9 milj. tonnkilometru līdz 14.2 milj. tonnkilometru.

Kā rādīts nākamajā tabulā, ir būtiski pieaugusi gan satiksmes intensitāte, gan kravas transporta

Īpatsvars satiksmes plūsmā uz Latvijas robežām ar tās kaimiņvalstīm, kas parāda, ka ir palielinājusies savstarpējā tirgus integrācija. Vislielākais pieaugums ir novērojams uz galvenā autoceļa A8. Tas savieno Latviju ar Lietuvu – 90 %. Satiksmes intensitāte ir samazinājusies tikai uz galvenā autoceļa A13 pie Krievijas robežas.

ID.Nr.	Kaimiņvalsts	Vidējā diennakts satiksmes intensitāte (aut./d.)			Procentuālais kravas transporta īpatsvars, %		
		2007	2016	Izmaiņas, %	2007	2016	Izmaiņas, %
A1	Igaunija	3098	4609	49	30	40	10
A3	Igaunija/Krievija	1789	2070	16	25	30	5
A2	Igaunija/Krievija	522	859	65	38	25	-13
A13	Krievija	1484	869	-41	26	31	5
A12	Krievija	n.i.	1596	n.i.	n.i.	29	n.i.
A6	Baltkrievija	1190	1443	21	22	33	11
A13	Lietuva	2165	2553	18	32	32	0
A7	Lietuva	4934	5346	8	34	52	18
A8	Lietuva	1184	2250	90	28	29	1
A11	Lietuva	841	1208	44	30	26	-4

Tabula Nr. 5.10. Satiksmes intensitāte un kravas transporta īpatsvars satiksmes plūsmā

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi", Izpildītāja aprēķini, n.i. – nav informācijas

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ceļu satiksmes negadījumu skaits	4 302	4 781	4 196	3 160	3 193	3 386	3 358	3 489	3 728	3 692	3 792
Ceļu satiksmes negadījumos:											
Bojā gājušo cilvēku skaits	407	419	316	254	218	179	177	179	212	188	158
Ievainoto cilvēku skaits	5404	6088	5408	3930	4023	4224	4179	4338	4603	4566	4648
Bojā gājušo cilvēku skaits uz 100 000 iedz.	18	19	15	12	10	9	9	9	11	10	8
Ievainoto cilvēku skaits uz 100 000 iedz.	244	277	248	184	192	205	205	216	231	231	237

Tabula Nr. 5.11. Ceļu satiksmes negadījumi (Avots: CSP)

Par "melno punktu" tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši astoņi vai vairāk satiksmes negadījumi vai ir trīs vai vairāk bojā gājušie. Savukārt krustojums uzskatāms par "melno punktu", ja šie negadījumi notikuši 150 metru rādiusā uz katru pusi. 2009.-2011. gadā uz valsts autoceļiem bija 62 "melnie punkti", 2007.-2009. gadā – 174, 2011.-2013. gadā - 58, bet 2014. – 2016. gadā – 99. Nav novērojama korelācija starp rekonstruētajiem un no jauna izbūvētajiem auto ceļiem un "melno punktu" atrašanās vietām (skat. Pielikumu Nr.7).

Lai gan autoceļu ar neapmierinošu segumu un tiltu stāvokli apjoms investīciju rezultātā ir samazināts, tomēr svarīgi ir turpmākie ieguldījumi izbūvēto un rekonstruēto ceļu uzturēšanā, lai pēc intervences perioda beigām sasniegtie rādītāji atkal nepasliktinātos. Rekonstruēto ceļu uzturēšana nav finansējama no ES līdzekļiem un ir viens no pamatuzdevumiem, ko finansēt no valsts un pašvaldību budžeta.

Satiksmes drošība ir kompleksa problēma, kur līdzās infrastruktūras izbūvei liela nozīme ir arī sabiedrības izglītībai un kontroles mehānismiem, piemēram, foto radaru uzstādīšana samazina braukšanas ātrumu. Lai gan kopējais negadījumu skaits Latvijā 2016. gadā salīdzinājumā ar 2006. gadu ir samazinājies par 12 %, tomēr ievainoto cilvēku skaits uz 100 000 iedzīvotājiem desmit gadu laikā nav būtiski mainījies, līdz ar to paralēli investīcijām infrastruktūrā ir jāveic arī citi pasākumi satiksmes drošības uzlabošanai. Informācija par ceļu satiksmes negadījumu skaitu ir atspoguļota tabulā.

Informācija par autoceļu attīstību Latvijā pēc 2020.gada un to attīstības prioritātēm sniegta Ziņojuma 8. nodaļā.



Lidostas

Attiecībā uz lidostām DP tika identificēti šādi attīstības šķēršļi: turpinoties straujajam pasažieru skaita palielinājumam, lidostas „Rīga” esošās infrastruktūras (termināls, skrejceļš, gaisa satiksmes vadības tornis un iekārtas) kapacitāte var kļūt nepietiekama, kā arī to tehniskie risinājumi var novecot; reģionālo lidostu mazattīstītā infrastruktūra kavē to potenciāla izmantošanu tūrisma veicināšanā un tūristu skaita palielināšanā Latvijas reģionos, un citviet (kur attiecināms) norādītajam.

Šķērslis	Rādītājs	Esošā situācija
Turpinoties straujajam pasažieru skaita palielinājumam, lidostas „Rīga” esošās infrastruktūras (termināls, skrejceļš, gaisa satiksmes vadības tornis un iekārtas) kapacitāte var kļūt nepietiekama, kā arī to tehniskie risinājumi var novecot	Pasažieru skaita palielinājums	Ir pieejami dati CSP datubāzēs
	Termināla kapacitāte – apkalpoto pasažieru skaits	Finansējums termināla kapacitātes palielināšanai netika piešķirts, tika finansēts no pašu līdzekļiem Lidostas pašas mērījumi
	Skrejceļa kapacitāte – maksimāli apkalpoto lidmašīnu skaits stundā satiksmes vadības torņa un iekārtu kapacitāte	Nodrošina VAS “Latvijas gaisa satiksme”. Finansējums VAS “Latvijas gaisa satiksme” netika paredzēts
Reģionālo lidostu mazattīstītā infrastruktūra kavē to potenciāla izmantošanu tūrisma veicināšanā un tūristu skaita palielināšanā Latvijas reģionos) un citviet (kur attiecināms) norādītajam.	Atbilstība Eiropas jaunajām sertifikācijas prasībām	Ir sertificēta atbilstoši jaunākajām ES prasībām
	Atbilstība Eiropas jaunajām sertifikācijas prasībām	Ir sertificēta 1 Liepājas lidosta atbilstoši jaunākajām ES prasībām (finansējums tika nodrošināts) Daugavpils un Ventspils lidostām finansējums netika piešķirts, Daugavpilī lidosta nefunkcionē nemaz, Ventspilī vispārējās aviācijas kārtībā.
	Tūristu skaits	Ir pieejami dati CSP datubāzēs par tūristu skaitu pilsētās un reģionos. Dati par lidostas pasažieru skaitu Liepājas lidostā zemāk, tūristu īpatsvars nav vērtēts.

Tabula Nr. 5.12. Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums lidostām

DP pirms izvērtējamā perioda identificētajiem šķēršļiem netika noteikti rādītāji, kas ļautu analizēt, cik lielā mērā ES fondu atbalsts ļāvis risināt nozares attīstības galvenās problēmas un šķēršļus. Plānošanas perioda laikā mainījās normatīvo aktu ietvars, kas nosaka minimālās nepieciešamās drošības un vides prasības, kuras lidostai ir jāizpilda, lai tā varētu saņemt sertifikātu komerciālu gaisa pārvadājumu apkalpošanai.

Projekta ietvaros tika veikti šādi darbi – skrejceļa seguma virskārtas renovācija, skrejceļa lidjoslas pastiprināšana, divu jaunu manevrēšanas ceļu izbūve, lidlauka ugunu sistēmas rekonstrukcija atbilstoši II kategorijas prasībām, peronu Nr.1, Nr.2 un Nr.3 rekonstrukcija, divu pretapledošanas apstrādes laukumu izbūve, lietus notekūdeņu novades sistēmas un lidlauka drenāžas izbūve, transportlīdzekļu mazgāšanas angāra izbūve, atkritumu savākšanas angāra izbūve, manevrēšanas ceļu C un G vienkāršotā renovācija, jauna ugunsdzēsēju depo izbūve, iegādātas iekārtas drošības pasākumiem un aviācijas glābšanas, un ugunsdzēsēšanas specializētā automašīna.

- Projektā realizēto aktivitāšu rezultātā 2015.gadā no lidostas "Rīga" nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ netika novirzīts neviens reiss;
- pēc lidostas aprēķiniem ielidojošo gaisa kuģu siltumnīcas efekta gāzu emisijas 2015.gadā samazinātas par vairāk kā 700 tonnām (salīdzinājumam 2014.gadā emisiju apmērs bija 5 114 tonnas);
- par 46 % samazināts nešķirotu atkritumu apjoms uz vienu pasažieri.

Lidlauka infrastruktūras rekonstrukcijas rezultātā Rīgas lidosta var piedāvāt drošākus un kvalitatīvākus pakalpojumus aviokompānijām un pasažieriem, tādējādi palielinot lidostas konkurētspēju reģionā. 2017. gadā Rīgas lidostā tika apkalpoti 6 097 434 pasažieri, kas ir par 244 % vairāk nekā 2006. gadā.

Investīcijas Liepājas lidostā nodrošināja obligātās nepieciešamās infrastruktūras izbūvi atbilstoši Starptautiskā Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standartiem un Eiropas Savienības regulām, lai lidosta spētu saņemt sertifikātu komerciālu gaisa pārvadājumu apkalpošanai. Pateicoties infrastruktūras izbūvei, 2017. gada maijā tika atjaunoti lidojumi maršrutā Rīga-Liepāja-Rīga, lai gan sākotnēji lidojumi tika paredzēti tikai vasarā, rudenī lidojumi tika apstiprināti arī ziemas sezonai. 2017. gadā Liepājas lidostā ir ielidojuši 2 985 pasažieri, bet izlidojuši 2 968. Vispārējās aviācijas kārtībā (privātie, biznesa, militārie lidojumi, 2017. gadā ir ielidojuši 74, bet izlidojuši 78 pasažieri. Lidostas darbinieku skaits ir palielinājies par vairāk nekā 30 darbiniekiem. Darbinieki nepieciešami lidlauka funkciju nodrošināšanai saskaņā ar lidlauka sertifikācijas prasībām un regulāro lidojumu apkalpošanai.

Sākotnēji investīcijas tika plānotas arī Daugavpils un Ventspils lidostās, tomēr, pastiprinoties vides un drošības prasībām, DP pieejamais finansējums nebija pietiekams sākotnēji plānoto četru lidostu attīstībai. 2015. gada 27. jūnijā saskaņā ar valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" lēmumu Nr.01-8/710 tika anulēta vispārējās aviācijas lidlauka "Daugavpils" apliecība Nr.LVA-9, tādējādi uz doto brīdi SIA "Daugavpils lidosta" īpašumā esošais lidlauks nav sertificēts. Ventspils lidosta 2018.gadā ir valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks, kas specializējas vispārējās aviācijas lidojumu (privātie, biznesa, militārie lidojumi) apkalpošanā un ir sertificēta vizuālajiem lidojumiem diennakts gaišajā un tumšajā laikā.

Informācija par lidostu attīstību Latvijā pēc 2020.gada un to attīstības prioritātēm sniegta Ziņojuma 8. nodaļā.



Sabiedriskā transporta sistēma

Sabiedriskā transporta sistēmā DP kā attīstības šķērslis tika identificēta elektrovilcienu aprīkojuma neatbilstība pasažieru, tajā skaitā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, komforta mūsdienu prasībām un ekspluatācijas rādītāju neatbilstība mūsdienu pilsētas un piepilsētas satiksmes prasībām. Kā papildus ierobežojums tika noteikta nepietiekama sabiedriskā transporta attīstība ārpus Rīgas kā alternatīva privāto automašīnu izmantošanai.

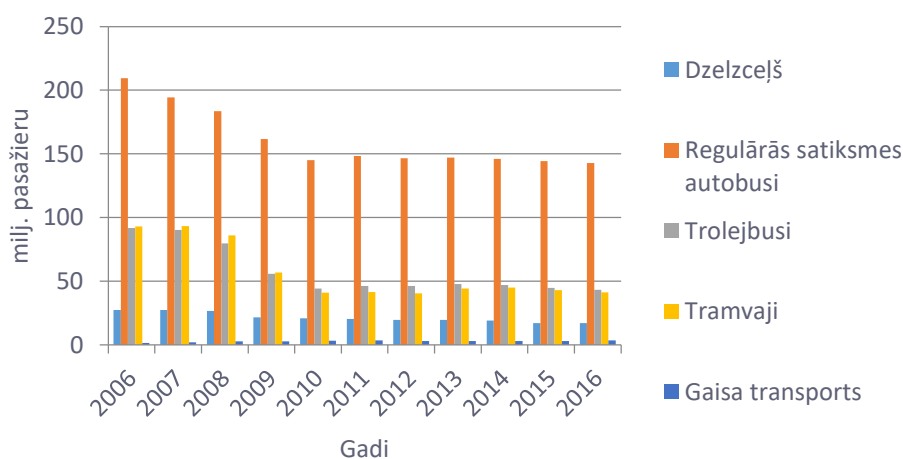
Šķērslis	Rādītājs	Esošā situācija
Elektrovilcienu aprīkojuma neatbilstība pasažieru, tajā skaitā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, komforta mūsdienu prasībām un ekspluatācijas rādītāju neatbilstība mūsdienu pilsētas un piepilsētas satiksmes prasībām.	Elektrovilcienu vagonu vidējais vecums % modernizēto vagonu skaits pret kopējo elektrovilcienu vagonu skaitu Izmaiņas pārvadāto pasažieru skaitā	Plānotie jaunie elektrovilcieni netika iegādāti.
DP šķērslis netika identificēts – dīzeļvilcienu aprīkojuma neatbilstība pasažieru, tajā skaitā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, komforta mūsdienu prasībām un ekspluatācijas	Dīzeļvilcienu vagonu vidējais vecums % modernizēto vagonu skaits pret kopējo dīzeļvilcienu vagonu skaitu Izmaiņas pārvadāto	Informācija pieejama pie pārvadātāja. Informācija nav publiski pieejama. Informācija pieejama pie pārvadātāja. Informācija nav publiski pieejama. CSP par Latviju kopumā (grafiks Nr.5.3.), AS "Pasažieru

rādītāju mūsdienu piepilsētas prasībām.	neatbilstība pilsētas un piepilsētas satiksmes prasībām.	pasažieru skaitā	vilciens” par atsevišķiem posmiem.
DP šķērslis identificēts, bet ieguldījuma mērķu tika iekļauts DPP	netika iekļauts DPP	Izmaiņas pasažieru skaitā	CSP pieejama statistika par pasažieru skaitu tramvajos (grafiks Nr.5.3.). Salīdzinājumam statistika par pasažieru skaitu pilsētas autobusos konkrētās pilsētās pieejama pie pārvadātāja.
Nepietiekama transporta attīstību Rīgas kā alternatīva privāto automašīnu izmantošanai (Daugavpils un Liepāja)	bet pēc izmaiņām tika iekļauts DPP	pārvadāto pasažieru skaitā	

Tabula Nr. 5.13. Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums sabiedriskai transporta sistēmai

Sākotnēji izvērtējuma periodā projekta "Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un dīzeļvilcienu ritošā sastāva atjaunošana" ietvaros tika plānota jaunu dīzeļvilcienu un elektrovilcienu iegāde, kā arī atjaunotā dīzeļvilcienu un elektrovilcienu ritošā sastāva piemērošana pasažieriem ar funkcionālajiem traucējumiem un pasažieru lielāka komforta līmeņa nodrošināšana, bet saistībā ar būtiskām problēmām iepirkuma procedūras organizēšanā projekts tika pārtraukts un sākotnēji elektrovilcienu modernizācijai paredzētais finansējums tika sadalīts citām aktivitātēm. Līdz ar to perioda ietveros tika izbūvēti zemās grīdas vilcieniem piemēroti peroni, bet jauno vilcienu neesamības dēļ iepriekšminētais attīstības šķērslis netika novērst.

Grafiks zemāk raksturo pārvadāto pasažieru skaitu, izmantojot dažādus transporta veidus, kā arī dzelzceļa lomu pasažieru pārvadāšanā un šīs lomas samazinājumu pēdējos gados.



Grafiks Nr. 5.3. Pārvadāto pasažieru skaits, milj. pasažieru (Avots: CSP)

Kā parāda statistika, kopš 2006. gada pasažieru skaits ir samazinājies visos transporta veidos, izņemot gaisa transportu. Daļēji tas skaidrojams ar cilvēku skaita samazināšanos Latvijā un dažādu maršrutu slēgšanu, tomēr saglabājas tendence iedzīvotājiem no sabiedriskā transporta pārorientēties uz personīgajiem auto, līdz ar to līdzās infrastruktūras izveidei ir jādomā, kā uzlabot dažādu transporta veidu savienojamību, lai sabiedriskais transports kļūtu pievilcīgāks salīdzinājumā ar personīgo auto.

No 2007. līdz 2015. gadam visvairāk tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem ir pieaudzis Daugavpilī (par 43 %) un Rēzeknē (par 41 %). Vismazākais pieaugums novērojams Valmierā un Rīgā, bet tas saistīts ar salīdzinoši augstu bāzes rādītāja līmeni 2007. gadā. Kā redzams tabulā zemāk, rādītājs - tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu (turpmāk – TL) skaits uz 1 000 iedzīvotājiem – ir izlīdzinājies starp dažādos reģionos esošām pilsētām. Transportlīdzekļu skaita palielinājums parāda, ka ir uzlabojas ekonomiskā situācija valstī, jo arī starptautiski personīgo transportlīdzekļu palielinājums tiek saistīts ar IKP pieaugumu un attiecīgi iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanos¹⁴.

¹⁴ <https://www.weforum.org/agenda/2016/04/the-number-of-cars-worldwide-is-set-to-double-by-2040>

	2007			2015			Izmaiņas 2007/2015, %
	TL skaits	Iedz. skaits	TL uz 1000 iedz.	TL skaits	Iedz. skaits	TL uz 1000 iedz.	
Rīga	167432	702561	238	181653	641007	283	19
Daugavpils	17231	103307	167	20537	86435	238	43
Jelgava	13907	63219	220	15510	57180	271	23
Jēkabpils	4692	26358	178	5485	23019	238	34
Jūrmala	14202	52809	269	16594	49646	334	24
Liepāja	14918	82421	181	16832	71125	237	31
Rēzekne	6528	35570	184	7635	29317	260	41
Valmiera	7053	26717	264	7139	23432	305	16
Ventspils	9441	41826	226	10600	36274	292	29

Tabula Nr. 5.14. Tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem (Avots: CSDD, Izpildītāja aprēķini)

3.3. prioritātes “Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana” ietvaros AS „Pasažieru vilciens” izdevās piesaistīt investīcijas 19 dīzeļvilcienu vagonu modernizācijai, kuru modernizācijas rezultātā uzlabojās pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšana.

Pēc projekta ieviešanas 2017. gadā pasažieru skaita pieaugums, salīdzinot ar 2015. gadu, ir 120 tūkstoši pasažieru jeb 7,8 %.

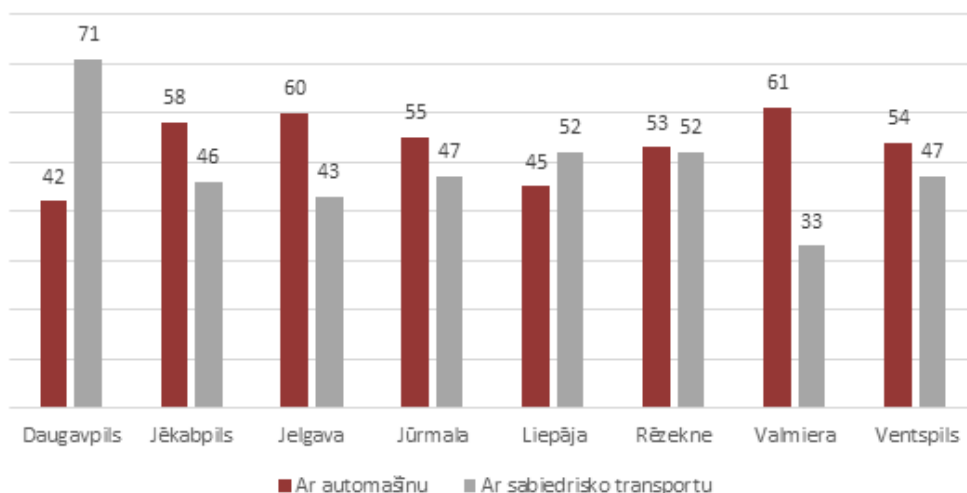
Viens no horizontālās prioritātes “Ilgtspējīga attīstība” mērķiem ir sabiedriskā transporta uzlabojumi ārpus Rīgas, kas sekmēs videi draudzīga sabiedriskā elektrotransporta izmantošanu, sastrēgumu mazināšanu pilsētās. 3.2.1.5. aktivitātes “Publiskais transports ārpus Rīgas” ietvaros Liepājā un Daugavpilī tika uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma, pagarinot tramvaju maršrūtus. AS “Tramvaju uzņēmums” bija plānojis sasniegt pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu Daugavpilī par 7,8 %. SIA “Liepājas tramvajs” plānoja sasniegt 25 % pasažieru skaita pieaugumu.

Kā parāda statistika, kas atspoguļota tabulā zemāk, neskatoties uz investīcijām, pasažieru skaits tramvajā Liepājā un Daugavpilī samazinās vai arī ir iepriekšējā līmenī. Daugavpilī samazinās ar pilsētas autobusiem pārvadāto pasažieru skaits, kas parāda, ka ir pieaudzis pasažieru skaits, kas izmanto videi draudzīgu sabiedrisko transportu, tomēr projektos plānoto pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu nav izdevies sasniegt. Tas parāda, ka tikai infrastruktūras izbūve nerada priekšnoteikumus pārvadāto pasažieru skaita pieaugumam, to ietekmē arī sabiedriskā transporta cena, lietošanas ērtība, pakalpojumu sniedzēju izvietojums pilsētā un citi faktori.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pasažieru pārvadājumi ar tramvajiem un autobusiem (milj. pasažieru)											
Iedzīvotāju skaits Liepājā	0,083	0,082	0,082	0,081	0,079	0,077	0,075	0,073	0,072	0,071	0,071
Liepājā (tramvajs)	9,2	8,4	7,5	6,1	3,0	2,9	2,8	3,2	3,7	3,0	2,0
Liepājā (pilsētas autobuss)					13,7	13,8	11,0	9,2	11,5	11,1	11,2
Iedzīvotāju skaits Daugavpilī	0,11	0,10	0,10	0,099	0,096	0,094	0,091	0,089	0,087	0,086	0,086
Daugavpils (tramvajs)	9,4	9,1	8,0	7,1	6,7	6,7	7,1	7,3	6,6	6,7	6,8
Daugavpils (pilsētas autobuss)						8,1	8,2	8,5	8,1	7,9	

Tabula Nr. 5.15. Pasažieru pārvadājumi ar tramvajiem un autobusiem (milj. pasažieru) un autobusiem (Avots: CSP, SIA „Daugavpils autobusu parks, AS „Daugavpils satiksme”)

2017. gadā CSP veica aptauju par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem Latvijas lielajās pilsētās. Aptaujā 2017. gada sākumā piedalījās 4063 astoņu lielo pilsētu iedzīvotāji vecumā no 15 līdz 95 gadiem.



Grafiks Nr. 5.4. Iedzīvotāju īpatsvars (%), kas ikdienā pārvietojas ar automašīnu un sabiedrisko transportu (Avots: CSP)

Ikdienā lielākā daļa iedzīvotāju ar automašīnu pārvietojas Valmierā (61 %), Jelgavā (60 %), Jēkabpilī (58 %), Jūrmalā (55 %), Ventspilī (54 %), Rēzeknē (53 %). Tikai Daugavpilī iedzīvotāji biežāk izmanto sabiedrisko transportu nekā automašīnu. Mazāk par pusi no iedzīvotājiem ikdienā izmanto auto vēl tikai Liepājā (45 %). Pilsētas sabiedrisko transportu visbiežāk izmanto daugavpilieši (71 %), un viņi ar to ir arī visapmierinātākie (85 %). Arī puse Liepājas un Rēzeknes iedzīvotāju (52 % katrā) izvēlas sabiedrisko transportu, un vairums liepājnieku (75 %) un rēzekniešu (74 %) ar to ir apmierināti.

Ņemot vērā, ka 2007. – 2013. gadā sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā tika ieguldīti būtiski līdzekļi, bet iedzīvotāju skaits, kas izmanto sabiedrisko transportu nav palielinājies plānotajā apjomā, kā arī joprojām būtiski pieaug personīgo vieglo transporta līdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem, līdzekļu izmantošana sabiedriskajā transportā devusi plānoto rezultātu, tomēr, ņemot vērā, ka izbūvētās infrastruktūras kalpošanas laiks ir vairāki desmiti gadu ar papildus pasākumu īstenošanu (izmaksu pievilcība, iedzīvotāju izglītošana, autotransporta ierobežojumi u.c. pasākumi), ir iespējams veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu, tādējādi uzlabojot veikto investīciju efektivitāti.

Informācija par sabiedriskā transporta attīstību Latvijā pēc 2020. gada un tā attīstības prioritātēm sniegta Ziņojuma 8. nodaļā.



Ostas

Attiecībā uz ostām DP tika identificēti šādi attīstības šķēršļi: liela daļa Latvijas ostu (lielo un mazo) hidrotehniskās būves ir sliktā stāvoklī, ostu pievedceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai, Rīgas Pasažieru termināla pasažieru caurlaides spēja ir nepietiekoša, nav nodrošināta pasažieru plūsma atbilstoši Šengenas līguma prasībām, Latvijas ostās (lielajās un mazajās) ir nepietiekama kapacitāte, lai nodrošinātu dziļuma uzturēšanas pasākumus.

Šķērslis	Rādītājs	Esošā situācija
Liela daļa Latvijas ostu (lielo un mazo) hidrotehniskās būves ir sliktā stāvoklī	Ostu hidrobūvju stāvokļa novērtējums (labs, vidējs, slikts)	Netiek mērīts
Ostu pievedceļu kapacitāte ir	Ostu pievedceļu kapacitāte	Netiek mērīts

tuvu maksimālai robežai	Kravu apgrozījums	CSP datubāze par lielajām ostām (tabula 5.17). Par mazajām ostām CSP dati nav pieejami.
Rīgas Pasažieru termināla pasažieru caurlaides spēja ir nepietiekoša, nav nodrošināta pasažieru plūsma atbilstoši Šengenas līguma prasībām	NA	Plānošanas periodā netika investēts Rīgas Pasažieru terminālī
Latvijas ostās (lielajās un mazajās) ir nepietiekama kapacitāte, lai nodrošinātu dziļuma uzturēšanas pasākumus	Kapacitāte uzturēšanas pasākumu nodrošināšanai Nepieciešamais un faktiskais dziļums atbilstoši ostas tehniskajiem rādītājiem	Skultē un Mērsragā investīciju rezultātā ir palielinājies pārkrauto kravu apjoms, kas palielina ieņēmumu bāzi un uzlabo kapacitāti uzturēšanas pasākumu nodrošināšanai

Tabula Nr. 5.16. Šķēršļa un to raksturojošo rādītāju novērtējums ostām

DP pirms izvērtējamā perioda identificētajiem šķēršļiem netika noteikti rādītāji, kas ļautu analizēt, cik lielā mērā ES fondu atbalsts ļāvis risināt nozares attīstības galvenās problēmas un šķēršļus. Attiecībā uz ostas infrastruktūru netiek uzturēta statistika par sliktā, apmierinošā un labā stāvoklī esošu infrastruktūru, kā tas tiek veikts attiecībā, piemēram, uz autoceļiem. Netiek uzturēta statistikas datubāze par pievadceļiem un to kapacitāti. Attīstības problēmas tiek noteiktas, balstoties uz praktisko pieredzi un ekspertu slēdzienu.

Balstoties uz intervijām ar ostu pārvaldēm, DP ietvaros tika veiktas investīcijas DP minēto attīstības šķēršļu mazināšanā, tomēr liela daļa Latvijas lielo ostu hidrotehnisko būvju joprojām ir sliktā stāvoklī, jo infrastruktūras apjoms un nolietojums nav samērojams ar ostu apgrozījumu. Piemēram, izvērtējamajā plānošanas periodā Rīgas ostā tiek īstenots tikai Krievu salas attīstības projekts, pārējās ostas teritorijās joprojām saglabājas DP minētie attīstības šķēršļi, t.sk. attiecībā uz pasažieru termināla attīstību.

Tā kā lielāko daļu ostās pārkrauto kravu veido kravas, kuru izcelsme nav Latvija, ostu pārvaldēm ir ierobežotas iespējas ietekmēt pārkrauto kravu apjomu. Salīdzinot ar 2006. gadu, 2016. gadā Rīgas ostā apkalpoto kravu skaits ir palielinājies par 46 %, bet Liepājas ostā par 42 %. Ventspils ostā pārkrauto kravu apjoms kopš 2006. gada samazinājies par 35 %.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ar jūras transportu nosūtītas, saņemtās kravas Latvijas ostās (tūkst. tonnu)											
Rīga											
Nosūtītās kravas	22523	22559	26430	27327	27332	29807	31039	30613	35867	35952	32891
Saņemtās kravas	2834	3374	3136	2397	3144	4247	5013	4854	5213	4104	4179
Ventspils											
Nosūtītās kravas	26300	28123	26392	25232	23281	26190	28154	26766	23496	20808	16860
Saņemtās kravas	2762	2914	2177	1408	1535	2262	2192	2000	2710	1719	1949
Liepāja											
Nosūtītās kravas	3377	3289	3582	3839	3723	3660	5711	3715	4324	4681	5109
Saņemtās kravas	624	750	606	543	661	1197	1720	1123	976	930	571

Tabula Nr. 5.17. Ar jūras transportu nosūtītas, saņemtās kravas Latvijas ostās (tūkst. tonnu) (Avots: CSP)

Investīcijas transporta nozarē 2007.-2013. gada plānošanas periodā ir sniegušas ieguldījumu perioda transporta nozares attīstības šķēršļu mazināšanā – projektu ietvaros ir izbūvēta un atjaunota ostu infrastruktūra, tomēr ieguldījumi ir veikti "punktveidā" un to ietekme ir ierobežota, jo atsevišķos gadījumos infrastruktūras "pudeles kakls" ir pārvirzījies uz citu vietu. Piemēram, attiecībā uz Rīgas brīvdostu būtisks faktors pilnas ietekmes radīšanai ir veiksmīga plānoto autoceļu transporta infrastruktūras projektu īstenošana 2014. - 2020. gada plānošanas periodā Rīgas pilsētā, kas nodrošinās kravas transporta piekļuvi ostas teritorijām, nebraucot cauri pilsētas centram. Austrumu maģistrāles leriķu – Vietalvas posma izbūves mērķis ir izbūvēt trūkstošo 2,5

km Austrumu maģistrāles posmu, kas savienos jau izbūvētos. Austrumu maģistrāle ir maģistrālā iela, kas Daugavas labajā krastā nodrošinās Ziemeļi-Dienvidi virziena tranzīta satiksmes plūsmas un pieslēgumu ostai. Projekts ir pēdējais trūkstošais Austrumu maģistrāles posms.

Lai turpinātu darbu pie ostas konkurētspējas saglabāšanas Liepājas ostā līdzās 2007. – 2013. gada plānošanas perioda ietvaros veiktajai kuģu ceļu padziļināšanai, 2014. – 2020. gada periodā plānots īstenot trīs projektus “Liepājas ostas sauszemes pievadceļu attīstība”, “Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana” un “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana”. Projekts “Liepājas ostas sauszemes pievadceļu attīstība” paredz kravu transporta dīkstāves laika samazināšanu Brīvostas, Ziemas ostas un Tirdzniecības kanāla termināļos, projekta “Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana” realizācija paredz kuģošanas drošības uzlabošanu Karostas kanālā un kuģiem izmantot ostas Ziemeļu vārtus, bet projekts “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana” paredz kuģošanas drošības un potenciālo jūras negadījumu skaita samazināšanos, veicot lieltonnāžas kuģu piekraušanu ostas ārējā reidā.

Ventspils brīvostas darbības programmas 2007.-2013. gadu periodā, risināja šādus savas attīstības šķēršļus: nepietiekama kravu caurlaides spēja (piestātnes Nr. 12 ar kraujlaukumu izbūve, sauskraavu termināla būvniecība), kuģošanas kanāla nepietiekams dziļums (kuģošanas kanāla padziļināšana līdz 15 m posmā no apgriešanās baseina līdz Ventas tiltam), nepietiekama kuģošanas drošība (pastāvīga navigācijas drošība iekšējā ostas akvatorijā un Ventas upes kuģošanas kanālā – Ziemeļu mola viļņlauža renovācija, kuģošanas kanāla krasta nostiprinājuma izbūve, kanāla krasta nostiprinājuma (piestātņu Nr.2 un Nr.3) pastiprināšana, kā arī piestātņu Nr.19-25A atjaunošana), nepietiekama stāvēšanas drošība ostas pārvaldes kuģiem (Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu stāvēšanas piestātnes renovācija) un neatbilstoša ostas pievadceļu kvalitāte (Ventspils pilsētas pievadceļu (publiskās infrastruktūras), kas ved uz Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, pārbūve un atjaunošana). Neskatoties uz jau paveikto 2007.-2013. gadu plānošanas periodā, 2014. – 2020. gada plānošanas periodā turpinās darbs pie attīstības šķēršļu mazināšanas, ir uzsākts darbs pie projektiem “Ventspils brīvostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana” un “Pievadceļu attīstība Ventspils Brīvostas teritorijā esošiem termināļiem un industriālajām zonām”.

Ostas kravu apgrozījuma palielinājums

2015. gada nogalē tika pabeigts ES Kohēzijas fonda projekts “Liepājas ostas padziļināšana”, kura ietvaros ir veikta Liepājas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 m dziļumam, Brīvostas akvatorijas padziļināšana līdz 12,0 m dziļumam, savukārt Ziemas ostas akvatorijas un Loču kanāla padziļināšana līdz 7,0 m dziļumam.

ES Kohēzijas fonda projekta “Liepājas ostas padziļināšana” rezultātā ne tikai ostas kravu apgrozījums 2015. gadā pieauga par 5,9 %, sasniedzot 5,611 milj. tonnu kravu apgrozījumu, bet tika sasniegti arī kravu rekordi (54,7 tūkst. tonnas, kuģa iegrimei sasniedzot -11,1m.) un ieviestas novitātes kravu pārkraušanā, kā arī izveidota jauna prāmju līnija “Liepāja – Nīneshamna” (Zviedrija).

Informācija par ostu attīstību Latvijā pēc 2020. gada un to attīstības prioritātēm sniegta Ziņojuma 8. nodaļā.

5.4. Aktivitāšu ilgtermiņa

Aktivitāšu ilgtermiņa novērtē aktivitātes ietekmi vidēji ilgā vai ilgā laika posmā pēc intervences finansējuma beigām. 2007.–2013. gada plānošanas periodā izbūvētajai infrastruktūrai lielākajā daļā projektu izbūvētās infrastruktūras kalpošanas laiks pārsniedz intervences izvērtējuma termiņu. Gandrīz visi aptaujātie projektu ieviesēji norādīja, ka izbūvējot jaunu un rekonstruējot veco transporta infrastruktūru, būtiski tiek atvieglota tā uzturēšana pēc intervences finansējuma beigām.

Visās transporta nozares apakšnozarēs aktivitāšu ilgtermiņa ietekmē kvalitatīvi izstrādāta tehniskā dokumentācija, stingra būvniecības darbu uzraudzība. Zemāk aprakstīti piemēri, kas raksturo kvalitātes standartu uzlabošanas ietekmi uz aktivitāšu rezultātu ilgtermiņa.

Autoceļi

2009. gadā VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārskatīja kvalitātes rokasgrāmatas un specifikācijas, un standartus attiecībā uz darbu kvalitāti, ceļu nestspēju, lai panāktu pārbūvēto ceļu garāku ekspluatācijas laiku. Ir palielinājusies seguma un ceļa nestspēja, autoceļu līdzenums. Veicot izbūves un atjaunošanas darbus, tika izmantotas ceļu laboratorijas, lai pārbaudītu izmantoto materiālu un darbu kvalitāti. Izbūvēto ceļu kvalitātes paaugstināšanai, tika veiktas divas Jaspers pārbaudes un noteikta korelācija starp cenu un kvalitāti, kā rezultātā ir panākts, ka retāk nepieciešams atjaunot ceļu segumu, agrāko 5 – 6 gadu vietā tagad ceļš kalpo 8 un vairāk gadu.

Būvniecības standartu uzlabošana

Lai pagarinātu izbūvētās infrastruktūras ilgspēju, Ventspils pilsēta ir apstiprinājusi "Ventspils pilsētas ielu būvniecības vadlīnijas". Vadlīnijas izstrādātas saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem un VAS „Latvijas Valsts ceļi” apstiprināto „Ceļu specifikācija” atsevišķiem rādītājiem, nosakot vienotas Ventspils pilsētas specifikai. Attiecībā, piemēram, uz nestspēju prasības ir stingrākas, kā tas ir noteikts ceļu specifikācijās, tādējādi nodrošinot ilgāku infrastruktūras kalpošanas laiku.

Izstrādājot ceļu izbūves vai atjaunošanas (pārbūves) būvprojektus, tika ņemtas vērā būvniecību reglamentējošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības attiecībā uz vides pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem. Līdz šim ne visos transporta infrastruktūras projektos šie normatīvie akti bija attiecināmu, līdz ar to ne visa izbūvētā infrastruktūra bija pieejama iedzīvotājiem ar funkcionāliem traucējumiem.

Dzelzceļš

Nolietojušies sliežu ceļi radīja nopietnus ātruma ierobežojumus un līdz ar to veidoja „šaurās vietas” dzelzceļa transportā. Atjaunojot sliežu ceļus un izbūvējot jaunus, tika nomainīti galvenie sliežu ceļa materiāli, attīrīts esošais balasta slānis un papildināts ar jaunu balastu, sakārtota sliežu ceļa zemes klātne, pilnībā izlīdzināts un izlīmeņots sliežu ceļš, izremontētas inženiertehniskās būves un dzelzceļa pārbrauktuves, t.sk. nomainīts pārbrauktuves segums un sakārtota zemes nodalījuma josla, tādējādi nodrošinot ilgāku rekonstruēto sliežu posmu kalpošanas ilgumu. Latvijā ir spēkā platsliežu ceļa platuma uzturēšanas normas, t.sk. pieļautās platuma atkāpes. Atbilstoši ekspluatācijas un tehniskajiem noteikumiem dzelzceļa infrastruktūrai ir garāks kalpošanas ilgums kā citai transporta infrastruktūrai. Tabulā zemāk ir sniegta informācija par atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu kalpošanas ilgumu realizētās aktivitātes veicināja izveidotās infrastruktūras ilgspēju.

Elementu nosaukums	Min. ekspluatācijas laiks (gados)
Ēkas un būves; Kontaktvads galvenajos un staciju sliežu ceļos; Vara un bronzas daudzdzīslu vadi; Metāliskie balsti, cietās šķērssiļķes un citas konstrukcijas	50
Alumīnija un tēraudalumīnija vadi	45
Dzelzsbetona stabi; Bimetāliskie tērauda vadi; Citi konstruktīvie elementi	40
Polimēra izolatori	35
Porcelāna izolatori (gadījumos ja tos nevar nomainīt ar polimēru)	30
Tērauda troses; augstsprieguma kabeļu līnijas, zemsprieguma un distances vadības kabeļi	25
Atdalītāji, pārslēdži, sekcionējošie izolatori. Pārsprieguma novadītāji	20

Tabula Nr. 5.18. Atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu kalpošanas ilgumu (Avots: LDZ)

Lai novērtētu dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti, sliežu ceļus regulāri pārbauda mērvagons. Mērvagons ir braucošs birojs, kurā atrodas ierīces, ar kuru palīdzību iespējams noteikt sliežu ceļa defektus. Ņemot vērā virkni dažādu kritēriju, mērvagons analizē sliežu ceļa kopējo stāvokli katrā posma kilometrā. Ja gadījumā kādā posmā tiek fiksēts sliežu defekts, piemēram, platuma vai līmeņa izmaiņas, sistēma precīzi fiksē vietu, kur tas identificēts, un šī informācija tiek nodota sliežu ceļu meistariem, lai problēmu novērstu. Tiek mērītas sliežu ceļa atkāpes no plāna,

paplašinājumi vai sašaurinājumi, sliežu ceļa pārsviediens, kā arī sliežu ceļa līknes paaugstinājuma un rādiusa atbilstība, vai neatbilstība normām. Sliežu ceļu kvalitāte tiek mērīta katru dienu. 2017. gadā mērvagons Latvijā, pārbaudot sliežu ceļu kvalitāti, veicis 22 700 kilometrus. Regulārs infrastruktūras kvalitātes novērtējums ir svarīgs rīks aktivitāšu ilgtspējas nodrošināšanai, jo ļauj savlaicīgi novērtēt infrastruktūras nolietojumu un veikt periodiskus uzturēšanas remontdarbus, lai nodrošinātu garāku izveidotās infrastruktūras kalpošanas laiku.

Ostas

Izvērtējuma periodā ostas ir veikušas dažāda veida infrastruktūras izveides un uzlabošanas darbus. Līdzīgi kā citās transporta apakšnozarēs minimālais ekspluatācijas laiks izveidotajai infrastruktūrai pārsniedz intervences periodu, piemēram, kanāla padziļināšanas minimālais ekspluatācijas laiks ir 50 gadi, tomēr līdzīgi kā standarta ēkām un būvēm kanālam ir nepieciešami regulāri uzturēšanas darbi. Lai samazinātu uzturēšanas darbu biežumu, Liepājas ostā pie Dienvidu vārtiem tika izveidots kuģošanas ceļa paplatinājums (sanešu akumulācijas baseins), lai nodrošinātu sanešu uzkrāšanos. Infrastruktūras pārceļšana Rīgas ostā no pilsētas centra uz Krievu salu, nodrošina plānotās darbības ilgtspēju, jo, pastiprinoties normatīvajam regulējumam attiecībā uz gaisa kvalitāti un trokšņu līmeni apdzīvotās teritorijās, terminālu ekspluatācija tuvu pilsētas centram būtiski sadārdzinās. Ventpils ostā intervences periodā tika īstenoti Ziemeļu mola viļņu aizsargsienas rekonstrukcijas darbi. Viļņlauži aizsargā ostas akvatoriju no viļņiem, straumēm un smilšu sanesumiem, tādējādi nākotnē samazinot uzturēšanas padziļināšanas darbu biežumu.

Lidostas

Līdzīgi kā citās transporta apakšnozarēs minimālais ekspluatācijas laiks izveidotajai infrastruktūrai pārsniedz intervences periodu. Lidostu infrastruktūrai ir jānodrošina tehniskā atbilstība civilās aviācijas standartu prasībām, kas ir ļoti augsti attiecībā uz infrastruktūras kvalitāti, lai saņemtu sertifikātu komerciālu gaisa pārvadājumu apkalpošanai, līdz ar to aktivitāšu ilgtspēja tiek nodrošināta ar atbilstību iepriekšminētajiem standartiem.

Sabiedriskā transporta infrastruktūra

Izbūvēto sliežu ceļu minimālais ekspluatācijas laiks ir līdzvērtīgs dzelzceļa sliežu minimālajam ekspluatācijas laikam, līdz ar to būtiski pārsniedz intervences periodu. Sabiedriskā transporta infrastruktūras izbūve ir svarīgs aspekts sabiedrības domāšanas maiņai, piedāvājot alternatīvu personīgā transporta izmantošanai.

5.5. Mērķu sasniegšanas veicinošie un traucējošie faktori, citu finansējuma avotu ieguldījums

Lielākā daļa no aktivitāšu rezultātu un iznākuma rādītājiem ir sasniegti un pārsniegti. Tabulā zemāk ir atspoguļoti mērķu sasniegšanas veicinošie un traucējošie faktori, kas tika apzināti intervijās ar dažādiem projektu īstenotājiem.

Apakšnozare	Veicinošie faktori	Traucējošie faktori
Dzelzceļš	Starptautiski atzītas FIDIC līguma formas izmantošana Sadarbība ar Satiksmes ministriju JASPERS ekspertu līdzdalība	Ģeopolitiskā situācija Ierobežots piegādātāju loks Projektu savstarpējā nesaskaņotība, kā piemēram, izbūvēti augstie peroni, bet nav iegādāti zemās grīdas vilcieni Ierobežots projektu īstenošanas termiņš, ko ietekmē sarežģītās iepirkuma procedūras Liekas, birokrātiskas procedūras, kā piemēram iepirkuma, kur prognozētā līgumcena pārsniedz 1 milj. EUR bez PVN, dokumentācijas saskaņošana ar citām ministrijām

Autoceļi	Izmaksu samazinājums salīdzinājumā ar plānoto Ceļu būvniecības izmaksu samazināšanās, kas ļāva papildus izmantot projektos izveidojušos atlikušo finansējumu Papildus projektu iesniegumu atlases kārtas	2007.-2013. gada plānošanas periodā tiek īstenoti lielāka apjoma un tehniskā risinājuma ziņā sarežģītāki satiksmes drošības projekti nekā 2004.-2006. gada plānošanas periodā
Lidostas	Projekta ieviešanā iesaistīto darbinieku kompetence un zināšanas Sadarbība starp projektu ieviešanā iesaistītajām pusēm Būvniecības izmaksu samazināšanās, kas ļāva ietaupīt līdzekļus izmantot papildus aktivitāšu īstenošanai Atbilstošas iepirkuma konkursa prasības	Prasību un administratīvo procedūru pastiprināšanās ¹⁵ projekta sagatavošanas un ieviešanas laikā, kas palielināja nepieciešamās minimālās infrastruktūras apjomu un sarežģītību Zināšanu trūkums par jaunajām sertifikācijas prasībām (Liepājas lidosta) Ilgs projektu un to izmaiņu apstiprināšanas laiks, kuru rezultātā rodas dīkstāves Būvniecības nozares ierobežotā kapacitāte Iepirkumu procedūru sarežģītība (kas izriet no iepirkumu procesa normatīvā regulējuma, kas ir stingri jāievēro, jo ir priekšnoteikums ES finansējuma saņemšanai) <ul style="list-style-type: none"> • Biežas pretendentu sūdzības (kas ir vienīgais normatīvajā regulējumā noteiktais tiesiskais mehānisms instruments kā pretendenti sev nevēlama rezultāta gadījumā var pārliecināties par iepirkuma procesu atbilstību un rezultātu pamatotību un sev vēlamā rezultāta panākšanai. Jāatzīmē, ka visbiežāk sūdzību izskatīšana kompetentā institūcijā ir rezultējiesies ar sūdzību noraidīšanu no IUB puses.) • Iespēju trūkums operatīvi pamainīt tehniskās specifikācijas atbilstoši straujajai tehnoloģiju attīstībai attiecībā uz lidostas drošības jautājumiem (jo ES fondu īstenošanas periodā no 2007. līdz 2013.gadam normatīvajos aktos, kas regulē iepirkuma procesu, nebija nostiprinātas iespējas elastīgi veikt izmaiņas iepirkuma tehniskajās specifikācijās un noslēgtajos

¹⁵ 2014.gada 14.februāra Komisijas regula (ES) Nr.139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008

		līgumos. Šobrīd iepirkumu normatīvajā regulējumā ir veiktas izmaiņas, sakārtojot šo jautājumu.)
Ostas	Projekta ieviešanā iesaistīto darbinieku kompetence un zināšanas Sadarbība ar Satiksmes ministriju JASPERS ekspertu līdzdalība	Vides prasību pastiprināšanās projekta ieviešanas laikā Sarežģīti zemju īpašumtiesību jautājumi (dažādi īpašnieki, ilgtermiņa nomas līgumi) Ilgs projektu un tā izmaiņu apstiprināšanas laiks Ģeopolitiskā situācija

Tabula Nr. 5.19. Mērķu sasniegšanas veicinošie un traucējošie faktori

2007.–2013. gada plānošanas periodā attiecībā uz transporta nozares attīstību citu ES finanšu instrumentu ietekme ir bijusi nebūtiska. Transporta nozare ir attīstīta, pamatā izmantojot ERAF un KF finansējumu. Kā galvenais iemesls tiek minēts nepieciešamais līdzfinansējuma apjoms. Ierobežoto pašvaldību budžetu ietvarā citi finanšu instrumenti nespēj piedāvāt tik pievilcīgus nosacījumus transporta infrastruktūras izbūvei un rekonstrukcijai (atjaunošanai), kā ERAF un KF finansējums.

2007.–2013. gada plānošanas periodā investīcijas ceļu un ielu tīkla sakārtošanai ir bijušas pieejamas ne tikai izvērtējamo aktivitāšu ietvaros, bet arī citās aktivitātēs, piemēram, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas administrētajās 2.3.2.2.3. "Atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā uzņēmējdarbības attīstībai" un 3.6.1.1. "Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai".

Kā piemērs citu finanšu instrumentu izmantošanai minams TEN-T finansējums „Rail Baltica”, kura ietvaros ir uzsākta dzelzceļa savienojuma izveide ar Eiropas valstīm. Izvērtējot šo finansējumu, jāņem vērā, ka tika izmantots Kohēzijas fonda finansējums, kas tika novirzīts izmantojot EISI instrumentu, tādējādi nodrošinot ieguldījumu kopējo ES mērķu sasniegšanā. Detalizētāka informācija par citu finanšu instrumentu izmantošanu iepriekšējā un esošā plānošanas periodā ir sniegta 8. sadaļā.

Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta (KPF) finansētie projekti

KPF finansēto projektu atklāta konkursa „Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinošu tehnoloģiju attīstīšana un pilotprojektu īstenošana” iespēju izmantoja SIA “AUTOBUSU PARKS JŪRMALA SV”, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus Jūrmalā, pārbūvējot pilsētas autobusus no fosilajiem uz no atjaunojamajiem resursiem iegūtas degvielas izmantošanu, lai demonstrētu inovatīvu siltumnīcefekta emisiju samazinošu tehnoloģijas darbību praksē un veicinātu nacionālās un starptautiskās pieredzes un zināšanu pārnesi. Kopējās projekta izmaksas bija 436,8 tūkstoši EUR (KPF līdzfinansējums bija 45 % apmērā no kopējām projekta izmaksām). Projekta ietvaros 10 autobusi tika pārbūvēti duālajam degvielas režīmam. Ja pirms tam degvielas vidējā patēriņa norma uz 100 km bija 43 litri dīzeļdegvielas, tad pēc duālās degvielas sistēmas uzstādīšanas autobusi patērē 15 litrus dīzeļdegvielas un 28–31 m³ dabas gāzes un biogāzes.

6. IETEKME UZ LĪDZSVAROTU REĢIONĀLO ATTĪSTĪBU

6.1. Līdzsvarotas reģionālās attīstības galvenās problēmas un attīstības šķēršļi

Darbības programmā tika minētas šādas teritorijas līdzsvarotas attīstības vājās puses (šķēršļi):

- Pastāv izteiktas negatīvas sociālekonomiskās attīstības tendences starp Rīgu un pārējo Latvijas teritoriju, kā arī starp plānošanas reģioniem;
- Būtiskas atšķirības pakalpojumu pieejamībā ziņā;
- Vāja vietējo centru (ciematu un mazpilsētu) attīstība;
- Cilvēkresursu aizplūšana no lauku teritorijām uz lielpilsētām;
- Zema darbaspēka iekšējā mobilitāte.

Valsts līdzsvarotai un ilgtspējīgai attīstībai svarīgi mazināt nelabvēlīgās attīstības rādītāju atšķirības starp dažādām valsts teritorijas daļām, īpaši starp galvaspilsētas reģionu un pārējo teritoriju. Mērķis investīcijām atbalsta infrastruktūrā bija mazināt nelabvēlīgās sociāli ekonomiskās attīstības tendences, atbalstot nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centrus. Pieejamības nodrošināšana valsts galvenajiem autoceļiem un tranzītielu sakārtošana nodrošina vienmērīgāku valsts teritoriālo attīstību ārpus Rīgas.

Efektīvas, elastīgas un drošas transporta infrastruktūras nodrošināšana uzskatāma par obligātu priekšnosacījumu ekonomiskajai attīstībai, jo tā veicina produktivitāti, tiek veicināta attīstības centru sasniedzamība, tādējādi nodrošina personu un preču kustību. Ieguldot infrastruktūrā, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, tiek veicināta attīstības centru sasniedzamība, tādējādi radot priekšnoteikumus policentriskai attīstībai.

Izvērtējot reģionu attīstību, jāņem vērā fakts, ka ir novērojams konflikts starp transporta uzlabojumu un reģiona attīstību – uzlabojot nokļūšanas iespējas uz citām pilsētām, no reģiona var aizplūst iedzīvotāji uz labāk apmaksātām darba vietām, ko apstiprina OECD publikācija “Transporta infrastruktūras ietekme uz reģionālo attīstību”¹⁶.

Izvērtējot transporta infrastruktūras investīciju ietekmi uz reģionu attīstību, tika ņemtas vērā arī izmaiņas politikas plānošanas principos. 2013. gadā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija ir izstrādājusi Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019. gadam. Tajās esošās situācijas raksturojumā ir minēts, ka vērtējot ieguldījumu reģionālās attīstības šķēršļu mazināšanai, ir jāņem vērā fakts, ka 2013. gadā Latvijā ir notikusi reģionālās politikas paradigmas maiņa. Līdz tam reģionālās politikas tematiskais aptvēruma balstījās uz nozaru pieeju un ietvēra ļoti ierobežotu nozaru skaitu (piemēram, transports, rūpniecība), šobrīd reģionālā politika balstās uz vietēja, reģionāla un nacionāla līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem. Teritoriālās reformas dēļ par izvērtējamo periodu ir pieejama ierobežota informācija nozaru un reģionu griezumā.

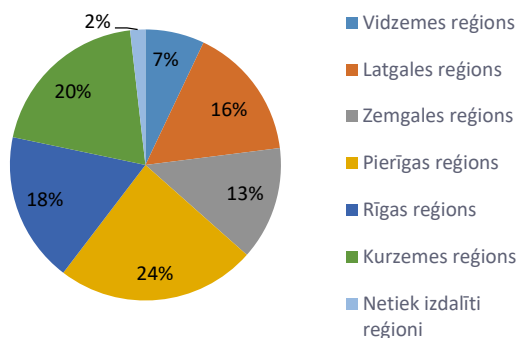
Ietekme uz līdzsvarotu reģionālo attīstību tika analizēta gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi, iekļaujot informāciju par veiktajām investīcijām plānošanas reģionu griezumā. Statistikas reģionu griezumā tika analizēti pamata statistikas rādītāji, kas raksturo reģionu attīstību, kā arī tika ņemta vērā intervijās iegūtā informācija. Attiecībā uz novadiem analīze tika balstīta tikai uz kvalitatīvo informāciju un intervijās iegūto, jo nepieciešamā statistiskā informācija novadu griezumā nav pieejama.

Analizējot izvērtējuma rezultātus, jāņem vērā fakts, ka daudzos gadījumos statistiskā informācija reģionu līmenī atspoguļo ne tikai veikto transporta investīciju ietekmi, bet daudzu citu faktoru ietekmi, tai skaitā ES fondu investīcijas citās nozarēs, valsts un pašvaldību finansējumu, kā arī kopējo makroekonomisko situāciju valstī.

6.2. Ieguldījumu reģionālais griezumā

Lai izvērtētu īstenoto aktivitāšu ietekmi reģionālā griezumā, intervences ietvaros veiktie ieguldījumi tika sadalīti reģionālā griezumā. Attēlā parādīts izvērtējumā apskatīto aktivitāšu un apakšaktivitāšu finanšu ieguldījums plānošanas reģionos.

¹⁶https://www.oecd-ilibrary.org/transport/impact-of-transport-infrastructure-investment-on-regional-development_9789264193529-en

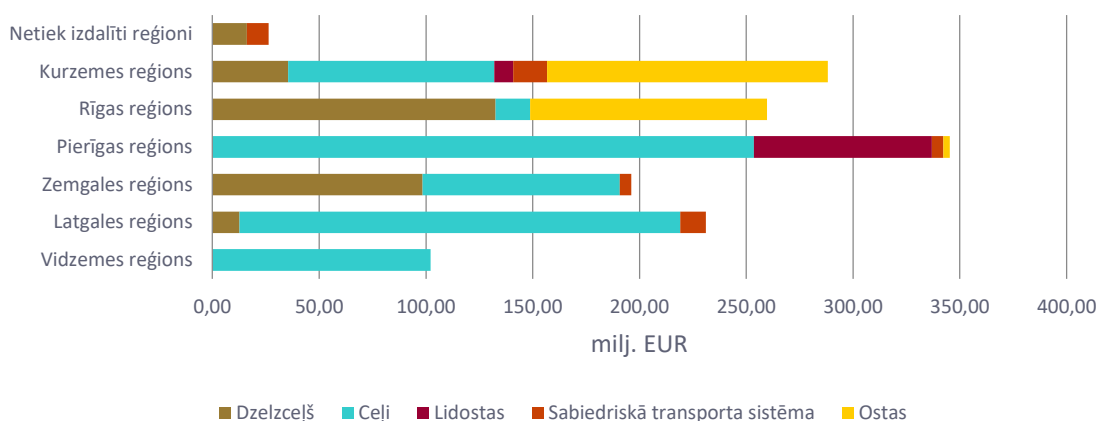


Lielākās investīcijas transporta nozarē 2007.–2013. gada plānošanas periodā ir Kurzemes un Pierīgas plānošanas reģionos. Vismazākās investīcijas ir veiktas Vidzemes reģionā.

Grafiks 6.1 Procentuālais investīciju apjoms statistiskajos reģionos, %

Avots: esfondi.lv

Lai izvērtētu investīciju ietekmi uz atsevišķām transporta apakšnozarēm, attēlā zemāk ir parādīts investīciju sadalījums pa reģioniem un transporta apakšnozarēm.



Grafiks 6.2. Investīcijas transporta apakšnozarēs 2007.-2013. gada periodā, milj. EUR
(Avots www.esfondi.lv)

Saskaņā ar 6.2. grafiku 2007.-2013. gada plānošanas periodā vislielākās investīcijas dzelzceļā ir veiktas Rīgas reģionā, vislielākās investīcijas autoceļu un lidostu apakšnozarēs – Pierīgas reģionā, bet vislielākās investīcijas ostu un sabiedriskā transporta apakšnozarēs – Kurzemes reģionā.

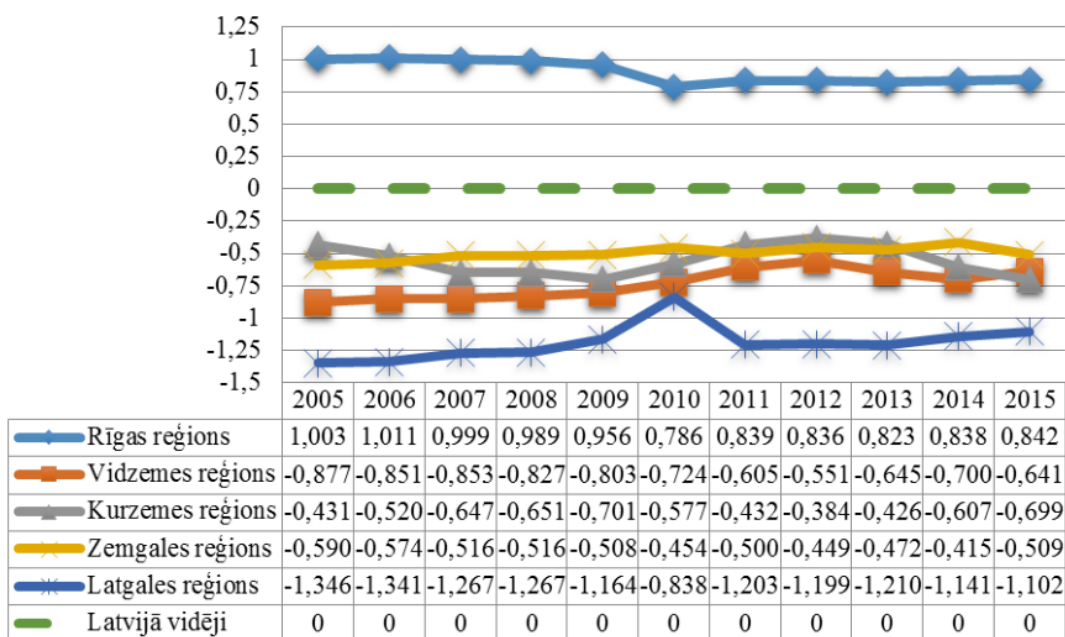
6.3. Izmaiņas galvenajos teritoriju attīstību raksturojošos rādītājos

Lai analizētu transporta infrastruktūras attīstības ietekmi uz reģionu līdzsvarotu attīstību, tika analizēti galvenie reģionu attīstību raksturojošie rādītāji par kuriem pieejami statistikas dati, kā piemēram, teritorijas attīstības līmeņa indekss un tā sasaiste ar veiktajām investīcijām.

Kopējā reģionu attīstība - teritorijas attīstības līmeņa indekss

VSID 2007.-2013. gada plānošanas periodam nosaka, ka horizontālās prioritātes "Teritorijas līdzsvarota attīstība" uzraudzībai tiek izmantots uzraudzības rādītājs – reģionu teritorijas attīstības līmeņa indekss. Teritorijas attīstības līmeņa indekss raksturo teritoriju augstāku vai zemāku sociālekonomisko attīstību, tā aprēķinā tiek ietverti vairāki rādītāji (IKP, bezdarba līmenis, investīcijas, demogrāfiskās slodzes līmenis, samaksātie nodokļi u.c.). Bāzes vērtība 2005. gadā bija Rīgas reģionam 1,003, Vidzemes reģionam -0,877, Kurzemes reģionam -0,431, Zemgales reģionam -0,590, Latgales reģionam -1,346. Attēlā zemāk ir atspoguļotas izmaiņas teritorijas attīstības līmeņa indeksā pa gadiem laika posmā no 2005. gada līdz 2015. gadam.

Saskaņā ar teritorijas attīstības indeksa izmaiņām veiktās investīcijas 2007.–2013. gada periodā, tai skaitā transporta nozarē nav sniegušas būtisku ieguldījumu, lai izlīdzinātu reģionālās atšķirības.

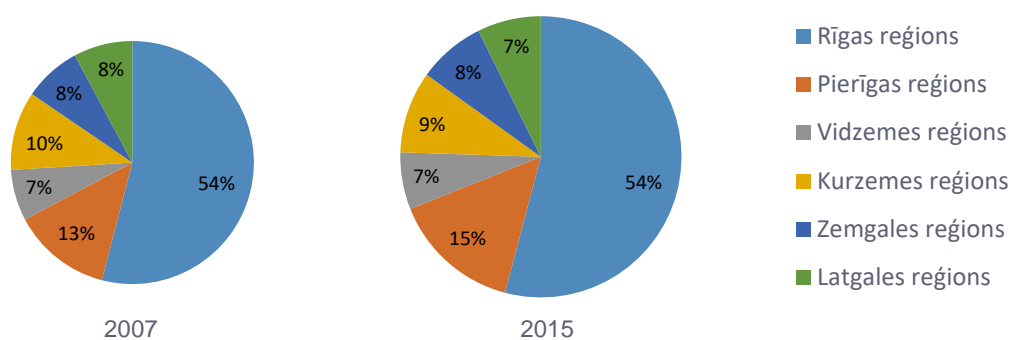


Grafiks 6.3. Reģionu teritorijas attīstības līmeņa indeksa izmaiņas 2005.–2015. gadam
Avots: Noslēguma ziņojums EK par DP "Infrastruktūra un pakalpojumi" īstenošanu 2007.-2013. gada plānošanas periodā

Teritorijas attīstības līmeņa indekss kopumā ir labs rādītājs, kas parāda reģionu attīstības tendenci laika periodā un ļauj savstarpēji salīdzināt reģionus, un attīstības rādītāju izmaiņas tajā. Tomēr padziļinātai izpētei ir nepieciešams atsevišķi vērtēt visus attīstību raksturojošos rādītājus atsevišķi, kas ietilpst TAI indeksā.

Iekšzemes kopprodukts (IKP)

IKP ir viens no teritorijas attīstības līmeņa indikatora parametriem un statistika par reģionu īpatsvaru iekšzemes kopprodukta attīstībā laika posmā no 2007. gada līdz 2015. gadam, kas atspoguļota attēlā zemāk, arī norāda reģionu struktūras attiecībā uz IKP ietekmi saglabāšanos. Rīgas reģiona būtiskais pārsvars iekšzemes kopproduktā (IKP) laika periodā no 2007. līdz 2015. gadam nav mainījies, par diviem procentpunktiem ir palielinājies Pierīgas reģiona īpatsvars, bet attiecīgi par vienu procentpunktu samazinājies Kurzemes un Latgales reģiona īpatsvars kopējā Latvijas IKP struktūrā.



Grafiks 6.4. Reģionu īpatsvars (%) iekšzemes kopproduktā 2007. un 2015. gadā

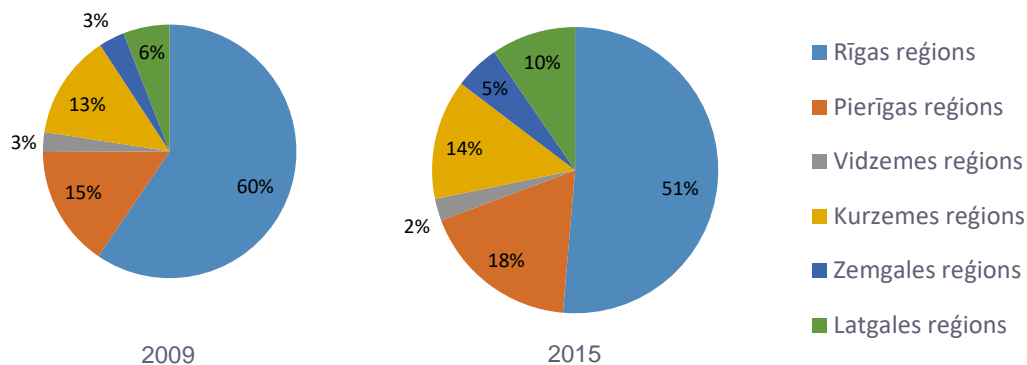
Avots: CSP

Pamatojoties uz statistisko informāciju, nav novērojama cieša korelācija starp veiktajām investīcijām transporta infrastruktūrā un IKP izmaiņām reģionu griezumā.

Transporta un uzglabāšanas nozares attīstība reģionu griezumā

Izvērtējuma periodā reģionālā griezumā ir novērojamas izmaiņas transporta un uzglabāšanas nozarē. Laika periodā no 2009. līdz 2015. gadam (dati par transporta nozari reģionālā griezumā ir pieejami no 2009. gada) ir būtiski samazinājies Rīgas reģiona īpatsvars kopējā transporta un

uzglabāšanas nozares struktūrā un palielinājusies Latgales reģiona nozīmība. Detalizēta informācija ir sniegta attēlā zemāk.



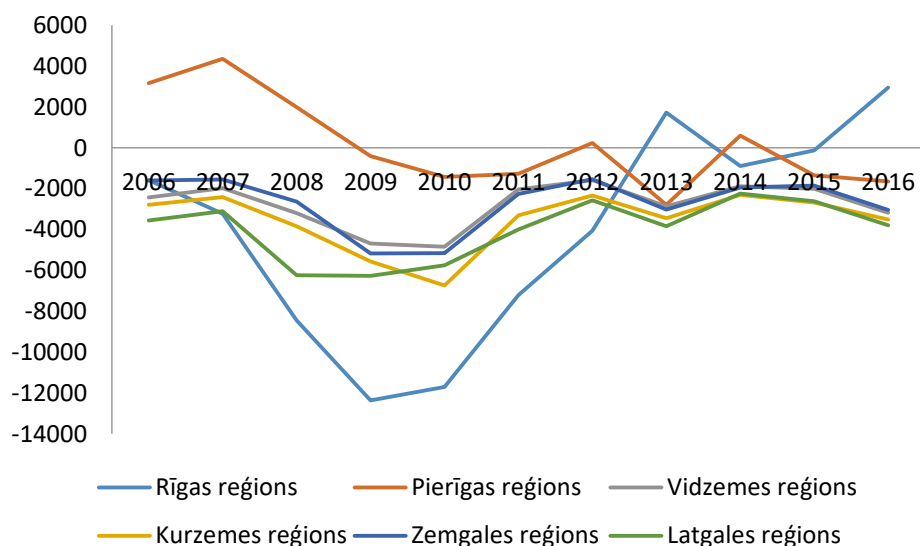
Grafiks 6.5. Reģionu īpatsvars IKP (%) no transporta un uzglabāšanas nozares 2009. un 2015. gadā

Avots: CSP

Atbilstoši būtiskajām investīcijām Pierīgas reģionā par diviem procentpunktiem ir pieaugusi Pierīgas reģiona nozīme IKP struktūrā, bet par trīs procentpunktiem Pierīgas reģiona nozīme transporta un uzglabāšanas nozarē. Plānotās izmaiņas 2007.-2013.gada periodā transporta un uzglabāšanas nozares attīstībā nevarētu būt cieši saistāms ar izvērtējamām aktivitātēm, jo investīcijas Latgales reģionā, piemēram, Daugavpilī, nav veicinājušas šīs izmaiņas, tādēļ jāņem vērā, ka reģionu attīstību lielā mērā ietekmē daudzi citi faktori, kā piemēram, ģeopolitiskā situācija un veikto investīciju ietekme vērtējama ilgtermiņā un veiktās investīcijas nav viennozīmīgi saistāmas ar izmaiņām ekonomiskajos rādītājos.

Reģionālā mobilitāte

Grafikā zemāk ir parādīta iedzīvotāju ilgtermiņa migrācijas saldo reģionos. Salīdzinot ar 2009. gadu, 2016. gadā ilgtermiņa migrācijas saldo reģionos ir izlīdzinājusies. Ņemot vērā finanšu un ekonomisko krīzi, kas būtiski palielināja iedzīvotāju migrāciju uz ārvalstīm, kopš 2013. gada rādītāji ir stabilizējušies.



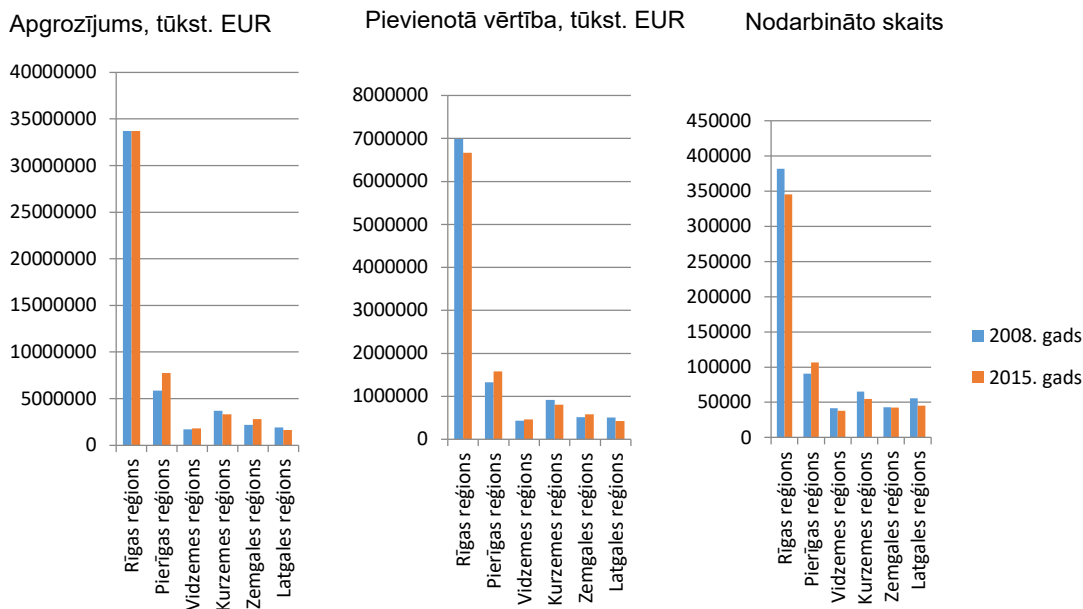
Grafiks 6.6. Iedzīvotāju ilgtermiņa migrācijas saldo reģionos

Avots: CSP

Pamatojoties uz statistisko informāciju, nav cieša korelācija starp veiktajām investīcijām transporta infrastruktūrā un migrācijas izmaiņām reģionu griezumā.

Uzņēmējdarbība reģionu griezumā

Izmaiņas galvenajos uzņēmējdarbības rādītājos statistiskajos reģionos laika posmā no 2008. līdz 2015. gadam (dati reģionālā griezumā pieejami sākot no 2008. gada) atspoguļotas attēlā zemāk. Kā redzams attēlā laika periodā no 2008. līdz 2015. gadam¹⁷ ir novērojams uzņēmējdarbības aktivitātes samazinājums Rīgas, Kurzemes un Latgales statistiskajos reģionos, bet palielinājums Pierīgas, Zemgales un Vidzemes statistiskajos reģionos.



Grafiks 6.7. Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji statistiskajos reģionos 2008. un 2015. gadā
(Avots: CSP)

Pamatojoties uz statistisko informāciju, nav cieša korelācija starp veiktajām investīcijām transporta infrastruktūrā un uzņēmējdarbības attīstību reģionu griezumā. Novada sociāli-ekonomiskās situācijas ir komplekss, kurā transporta infrastruktūra ir tikai viens no pasākumiem. Lai rastos būtiska ietekme, līdztekus transporta infrastruktūras attīstībai ir nepieciešami ieguldījumi arī uzņēmējdarbības attīstībai, piemēram, inženierkomunikāciju izbūvei.

Uzņēmējdarbības attīstība Valmierā

Atbilstoši aptaujāto pašvaldības pārstāvju viedoklim Valmierā, sakārtojot publisko infrastruktūru, ir pieaugušas privātās investīcijas tajās teritorijās, kuras robežojas ar jaunizveidoto publisko infrastruktūru. Ja tiek nodrošināta ērta piekļuve un atrisinātas satiksmes organizācijas problēmas, uzņēmēji labprātāk veido jaunas ražotnes vai attīsta (paplašina) esošās). To apliecina arī statistikas dati, jo ekonomiski aktīvo uzņēmumu skaits (tirgus sektora komercsabiedrības) Valmierā laika periodā no 2013. gada līdz 2016. gadam (dati pieejami no 2013. gada) ir pieaudzis par 8%, bet nefinanšu investīcijas Valmierā ir pieaugušas no 44 tūkst. 2013. gadā līdz 62 tūkst. 2016. gadā (t.i. par 41%).

Tūrisma attīstība Ventspils un Dundagas novadā

Ventspils un Dundagas novados 2007. – 2013. gada periodā tika pabeigts reģionālā valsts autoceļa P124 Ventspils – Kolka asfaltēšanas projekts, kas pēc aptaujāto novada pašvaldības pārstāvju teiktā ir sniedzis būtisku ietekmi uz tūristu skaita palielinājumu novados, jo tagad ir iespējams gar jūras krastu pilnībā pārvietoties pa asfaltētiem autoceļiem, kas ir īpaši populāri ārvalstu velotūristu vidū. Velotūristi, kas uz Ventspili atbrauc ar prāmi, izvēlas gar jūras krastu doties uz Kolku un tālāk turpina ceļu uz Rīgu vai arī atgriežas Ventspilī, lai ar prāmi atgrieztos savā mītnes zemē. Šo apgalvojumu apstiprina arī statistikas dati, Ventspils novadā apkalpoto personu skaits viesnīcās un tūrisma mītnēs ir pieaudzis no 5425 personām 2009. gadā līdz 14 340 personām 2016. gadā (palielinājums par 264 %). Pavadīto nakšu skaits Ventspils novadā ir pieaudzis no 8343 naktīm 2009. gadā līdz 22 632 naktīm 2016. gadā (palielinājums par 271%).

¹⁷ Dati pēc 2015.gada izvērtējuma brīdī nav pieejami

Uz izvērtējuma veikšanas brīdi nav iespējams novērtēt reģionāli veikto investīciju lidostās ietekmi uz tūristu skaita palielināšanos Kurzemes reģionā, jo regulāri lidojumi uz Liepāju tika atjaunoti tikai 2017. gada maijā.

Mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu līmenis reģionu līmenī

Salīdzinot reģionālos datus, ir redzams, ka laika periodā no 2006. gada līdz 2016. gadam ir nedaudz izlīdzinājies ieņēmumu līmenis starp Latvijas reģioniem. Vislielākais kāpums ienākumu līmeņa izlīdzināšanās virzienā ir novērojams Latgales reģionā, bet kopējā ietekme ir neliela, jo **iedzīvotāju dzīves līmeni ietekmē daudzi citi faktori**. Informācija par izmaiņām mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu līmenī ir atspoguļota tabulā.

	Rīga	Pierīga	Vidzeme	Kurzeme	Zemgale	Latgale
Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli (EUR mēnesī)						
2006	281,52	239,54	189,04	212,15	191,96	141,5
% no Rīgas reģiona		85%	67%	75%	68%	50%
2016	527,68	477,79	366,16	395,82	386,07	299,56
% no Rīgas reģiona		91%	69%	75%	73%	57%

Tabula Nr. 6.1. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli (EUR mēnesī)
(Avots: CSP, Izpildītāja aprēķini)

Kopumā ir palielinājies mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu līmenis, kā arī ir novērojamas izmaiņas reģionu griezumā, tomēr **nav novērojama tieša korelācija starp investīcijām transporta nozarē un izmaiņām ieņēmumu līmenī**.

2016. gadā pētījumu centrs SKDS veica aptauju par informētību un attieksmi pret elektrotransportu¹⁸. Tā ietvaros tika aptaujāti 1001 respondents no visas Latvijas t.sk. par pārvietošanās veidiem ikdienā. Saskaņā ar aptaujas rezultātiem, biežāk izmantotie pārvietošanās veidi ikdienā ir kājām (95 %), ar sabiedrisko transportu (82 %) un vieglo automašīnu (74 %). Analizējot Latvijas iedzīvotāju pārvietošanās paradumus dažādās sociāli demogrāfiskajās grupās, redzams, ka sievietes biežāk pārvietojas kājām un ar sabiedrisko transportu, savukārt vīrieši biežāk brauc ar vieglo automašīnu, kā arī ar velosipēdu. Sabiedrisko transportu biežāk izmanto iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 24 gadiem, kā arī iedzīvotāji pēc 55 gadiem. Savukārt iedzīvotāji vecumā no 25 līdz 34 gadiem, biežāk nekā citas vecuma grupas izmanto personisko/ darba vieglo automašīnu. Ir vērojama arī korelācija starp ienākumu līmeni un pārvietošanās veidiem, proti, **palielinoties ienākumiem, palielinās to iedzīvotāju īpatsvars, kuri izmanto ikdienā vieglo automašīnu**. Bet, **samazinoties ienākumu līmenim, palielinās pārvietošanās kājām, kā arī sabiedriskā transporta un velosipēda izmantošanas biežums**.

Katru vai gandrīz katru dienu ar vieglo automašīnu (gan kā šoferi, gan kā pasažieri) pārvietojas 38 % aptaujāto iedzīvotāju. 17 % ar automašīnu pārvietojas vairākas reizes nedēļā, bet 29 % reizi nedēļā vai retāk. Savukārt 15 % aptaujāto norāda, ka nepārvietojas ar vieglo automašīnu. Katru vai gandrīz katru dienu ar vieglo automašīnu kā šoferi brauc 32 % aptaujāto iedzīvotāju. 9 % automašīnu vada vairākas reizes nedēļā, bet 5 % reizi nedēļā vai retāk. 29 % no aptaujātajiem iedzīvotājiem norāda, ka ikdienā automašīnu nevada, bet 25 % nav transportlīdzekļa vadītāja apliecības. Apskatot atbildes uz šo jautājumu dažādās sociāli demogrāfiskajās grupās, redzams, ka biežāk ar automašīnu pārvietojas vai to vada vīrieši, kā arī iedzīvotāji vecumā no 25 līdz 44 gadiem. **Ir vērojama korelācija starp ienākumu līmeni un pārvietošanās ar automašīnu biežumu, proti, palielinoties ienākumiem, palielinās pārvietošanās ar automašīnu biežums**.

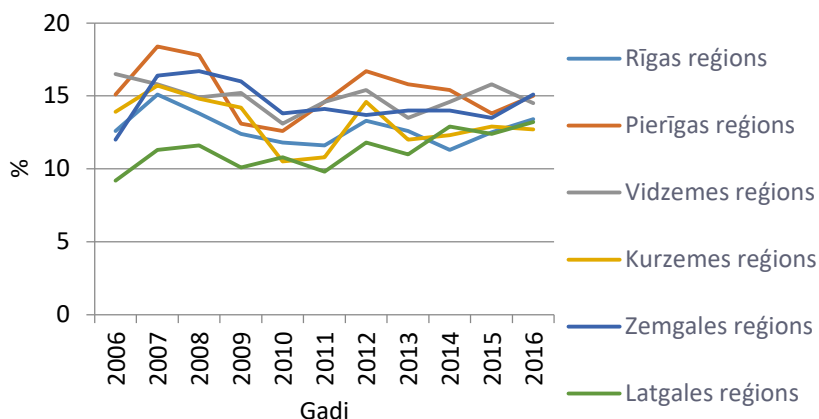
Transporta izdevumu īpatsvars patēriņa izdevumu sastāvā

Transporta izdevumu īpatsvars patēriņa izdevumu sastāvā ir viens no rādītājiem, kas parāda reģionu ekonomiskās atšķirības, jo lielāks transporta izdevumu īpatsvars patēriņa izdevumu sastāvā, jo mazāk līdzekļu mājsaimniecībām atliek citu pamatvajadzību nodrošināšanai.

Salīdzinot reģionālos datus, ir redzams, ka laika periodā no 2006. gada līdz 2016. gadam ir izlīdzinājušies transporta izdevumu īpatsvara patēriņa izdevumu sastāvā dati starp reģioniem. Ja

¹⁸ <http://emobilitate.lv/wp-content/uploads/2016/04/SKDS-aptaujas-atskaite.pdf>

2006. gadā šis rādītājs svārstījās no 9 % Latgales reģionā līdz 17 % Vidzemē, tad 2016. gadā visu reģionu rādītāji svārstās robežās no 13 līdz 15 %.



6.7. att. Transporta izdevumu īpatsvars patēriņa izdevumu sastāvā, % (Avots: CSP)

Nabadzības riska indekss reģionu griezumā

Vēl viens rādītājs, kas raksturo reģionu attīstību ir nabadzības riska indekss. Izvērtējuma periodā iedzīvotāju īpatsvars, kuri pakļauti nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pēc vecuma un dzimuma, samazinājies no 34,2 % 2007. gadā līdz 28,5 % 2015. gadā. Veicot salīdzinājumu starp ieguldījumiem, transportā reģionu griezumā un izmaiņām nabadzības riska indeksā, nav novērojama korelācija starp šiem rādītājiem, kā tas ir atspoguļots tabulā zemāk.

Reģions	Ieguldījumi transportā 2007.-2013. gada plānošanas periodā, milj. EUR	Nabadzības riska indeksa izmaiņas Latvijas reģionos 2007./2015.
Rīgas reģions	174,7	-2,4
Pierīgas reģions	229,4	-0,5
Vidzemes reģions	94,7	-3,3
Kurzemes reģions	287,3	-12,4
Zemgales reģions	191,0	-3,1
Latgales reģions	220,5	-3,1

Tabula Nr. 6.2. Nabadzības riska indekss reģionu griezumā Avots: (www.esfondi.lv, CSP)

6.4.

ovadu un pilsētu aptauja

Izvērtējuma ietvaros tika veikta 11 novadu un 9 pilsētu pašvaldību pārstāvju aptauja ar mērķi noskaidrot pašvaldību pārstāvju viedokli par transporta ieguldījumu ietekmi uz teritoriju attīstību. Šajā nodaļā ir apkopots aptaujāto novadu un pilsētu pašvaldību pārstāvju viedoklis par transporta infrastruktūras attīstības ietekmi uz dažādiem teritorijas attīstību raksturojošiem rādītājiem. Novadu pašvaldību pārstāvji aptaujās galvenokārt sniedza viedokli par pašu īstenotajiem projektiem, norādot, ka speciālistiem ir grūti sniegt viedokli par valsts galvenajos autoceļos un dzelzceļā veiktajām investīcijām, pat ja šie darbi ir veikti novada teritorijā.

Atbilstoši aptaujāto novadu pašvaldību pārstāvju viedoklim 2007. - 2013. gada plānošanas perioda investīcijas transporta nozarē ir ļāvušas piesaistīt investīcijas akūtākajām problēmām un ir veicinājušas pašvaldību mērķu sasniegšanu, tomēr investīcijas nav bijušas pietiekamas, lai atrisinātu visas problēmas pašvaldību apsaimniekotajā teritorijā, t.sk. transporta infrastruktūrā. 90 % no aptaujātajiem pašvaldību pārstāvjiem norādīja, ka investīcijas transporta nozarē ir ļāvušas piesaistīt investīcijas akūtākajām problēmām, 95 % norādīja, ka investīcijas veicināja pašvaldības mērķu sasniegšanu.

Vērtējot investīciju ietekmi uz pārvietošanās komfortu, 90% aptaujāto pašvaldību pārstāvju norādīja, ka investīcijas ir devušas pozitīvu ietekmi uz pārvietošanās komfortu, gan atjaunojot ielu segumu, gan norobežojot gājēju ielas un velosipēdistu ceļus, gan uzlabojot kustību apļos u.c.

27% no aptaujātajiem novadu pašvaldību pārstāvjiem un 55 % no aptaujātajiem pilsētu pašvaldību pārstāvjiem norādīja, ka investīcijas transporta nozarē ir sniegušas **ieguldījumu uzņēmējdarbības attīstībā** pašvaldībā. Vēl 18 % no novadu pašvaldību pārstāvjiem un 33 % no pilsētu pašvaldību pārstāvjiem ir norādījuši, ka investīcijām ir bijusi netieša ietekme uz uzņēmējdarbības attīstību, jo sakārtota transporta sistēma ir viens no attīstītas teritorijas pamatelementiem, kas ir nepieciešami reģionālās attīstības nodrošināšanai. Ietekmi uz uzņēmējdarbības attīstību rada kompleks pasākumu kopums. Aptaujātie pašvaldību pārstāvji norāda, ka papildus sakārtotai transporta infrastruktūrai 2014.-2020. gada plānošanas periodā ieguldīt līdzekļus uzņēmējdarbības attīstībai, turpmākajos gados tiek sagaidīta kopēja investīciju ietekme uz uzņēmējdarbības attīstību, nodarbinātību vai ieņēmumiem pašvaldību budžetos.

Lielākā daļa aptaujāto novadu pašvaldību pārstāvji norāda, ka investīcijām transporta nozarē nav bijusi ietekme, vai arī **nav iespējams novērtēt, ietekmi uz nodarbinātības rādītājiem vai investīciju apjomu** pašvaldības teritorijā.

Vērtējot ietekmi uz nevienlīdzības un sociālās atstumtības risku transporta nozarē, projektu ieviešēji galvenokārt to saprot ar ietekmi uz cilvēkiem ar funkcionāliem pārvietošanās traucējumiem. Projektu ieviešēji nemin tādas ietekmes aspektus, kā piemēram, ietekme uz sociālo nevienlīdzību starp reģioniem u.tml. Ņemot vērā šādu vērtējumu 70 % no aptaujātajiem pašvaldību pārstāvjiem apstiprina, ka investīcijām transporta nozarē ir bijusi **pozitīva ietekme uz nevienlīdzības un sociālās atstumtības riska samazināšanos**.

Pilnīgi visi aptaujāto novadu un pilsētu pašvaldību pārstāvji ir norādījuši, ka investīcijas transporta infrastruktūrā ir **pozitīvi ietekmējušas satiksmes drošību**, samazinot negadījumu risku.

Atbilstoši aptaujātajiem novadiem investīcijas transporta nozarē ir **devušas ieguldījumu vides kvalitātes uzlabošanā**. Piemēram, grants ceļa asfaltēšana un baltās nepārtrauktās līnijas novilkšana ir samazinājusi nelegāli izmesto atkritumu apjomu ceļa nomalēs.

Novadu aptauja parāda, ka **nav vienotas izpratnes par mobilitātes jēdzienu un to raksturojošajiem rādītājiem**. 40 % aptaujāto novadu nav snieguši vērtējumu vai atzīmējuši “nav attiecināms”. Dažu aptaujāto novadu pašvaldību pārstāvji atzīmē, ka visbūtiskāk iedzīvotāju mobilitāti ir uzlabojuši projekti, kas saistīti ar grants ceļu asfaltēšanu – šajos posmos ir palielinājusies satiksmes intensitāte un samazinājies ceļošanai nepieciešamais laiks. Uzlabotie ceļa posmi ir samazinājuši sabiedriskā transporta braukšanas laiku un ekspluatācijas izmaksas.

Pilsētvides aktivitāte

Pilsētvides aktivitātē pašvaldības varēja izvirzīt sev aktuālākās projektu idejas atbilstoši pilsētas attīstības programmai. Novadiem un pilsētām ir svarīgi realizēt aktuālākos projektus atbilstoši vietējām attīstības stratēģijām, kas bieži nesakrīt ar nozares attīstības prioritātēm, tādēļ nākamajos plānošanas periodos daļu no investīcijām transporta infrastruktūrai būtu nepieciešams novirzīt pašvaldībām tā īpašumā esošo ielu un ceļu rekonstrukcijai/izbūvei atbilstoši vietējām attīstības stratēģijām. Lai nodrošinātu efektīvu līdzekļu izmantošanu, ir jānosaka kvalitātes vērtēšanas kritēriji, piemēram, ielas satiksmes intensitāte, plānotais lietotāju skaits, ietekmēto iedzīvotāju skaits u.tml.

6.5. Ieguldījumu ietekme uz horizontālo prioritāti “Teritorijas līdzsvarota attīstība”

Analizētie statistikas dati reģionu griezumā izvērtējuma periodā norāda, ka nav ciešas saistības starp investīcijām transporta nozarē un izmaiņām rādītājos reģionu griezumā, jo šos rādītājus ietekmē daudzi citi faktori, kā piemēram, ģeopolitiskā situācija, uzņēmējdarbības vides attīstība, valsts un pašvaldību investīcijas.

Atbalsta pasākumos, kas plānoti, balstoties uz nozaru prioritātēm, pašvaldībām gan laika, gan atbalsta jomu ziņā ir jāpielāgojas centralizēti izvirzītiem atbalsta nosacījumiem, kas ievērojami apgrūtinā teritoriju vajadzību kompleksu un pēctecīgu risināšanu. **Pašvaldībām ir sarežģīti koordinēt laikā ar dažādām nozarēm/jomām saistītās investīcijas**. Ar horizontālas prioritātes noteikšanu ES fondos nav bijis pietiekami, lai veiktās investīcijas sekmētu teritoriju līdzsvarotāku attīstību un atbilstu teritoriju attīstības prioritātēm¹⁹.

¹⁹ Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam

Lai arī ES fondu programmēšanas dokumentos teritoriju līdzsvarota attīstība ir izvirzīta kā viena no horizontālajām prioritātēm, **ES fondu atbalsta plānošanā un ieviešanā tomēr dominē nozares, nevis teritoriāla pieeja**. 90 % no kopējā ES struktūrfondu atbalsta 2007.-2013. gada plānošanas periodā ir saplānoti nozaru prioritāšu īstenošanai un tikai 10 % ES struktūrfondu finansējuma tiek tieši novirzīti teritoriju attīstības prioritāšu īstenošanai²².

Nozaru ministriju piedāvātajos atbalsta pasākumos pašvaldībām un reģioniem tiek piedāvāti atbalsta virzieni, kas visbiežāk ir atrauti no pašvaldību attīstības kopainas un neņem vērā vietējo situāciju, specifiku un vajadzības, ko vislabāk pārzina katra vietējā pašvaldība²².

Lai gan atbilstoši aptaujai 2007.-2013. gada plānošanas perioda investīcijas transporta nozarē ir īstenotas akūtām problēmām aptaujāto pašvaldību teritorijās, **tomēr tikai ar šīm investīcijām nevar tikt novērsti identificētie reģionālās attīstības šķēršļi**, tas ir viens no soļiem reģionālās attīstības šķēršļu mazināšanā, pēc kura jāseko citām **investīcijām uzņēmējdarbības attīstībai**. Uzņēmējdarbības attīstību pašvaldības min kā galveno virzītāju citu attīstības rādītāju uzlabošanai, piemēram, nodarbinātības līmeņa un pašvaldības nodokļu ieņēmumu palielinājumam u.c.

7. IETEKMES IZVĒRTĒJUMS

Ietekmes izvērtējums ir veikts, gan balstoties uz DP iekļautajiem ietekmes rādītājiem un plānotās ietekmes raksturojumiem, gan citiem dokumentos nedefinētiem rādītājiem.

7.1. Horizontālo prioritāšu ietekmes rādītāji

DP plānotā investīciju ietekme tika iekļauta horizontālo prioritāšu aprakstos. Tā kā netika noteikti konkrēti rādītāji un par atbilstošu statistikas datu nodrošināšanu atbildīgās institūcijas, 2018. gadā nav pilnībā iespējams novērtēt 2007. – 2013. gada investīciju transporta infrastruktūrā ietekmi uz aprakstos minētajiem attīstības aspektiem, tomēr balstoties uz iepriekšējā un šajā nodaļā veikto pieejamo statistikas un citu datu analīzi ir veikts ekspertu novērtējums.

Horizontālā prioritāte	Investīciju ietekme		Nav pieejami atbilstoši statistikas dati
	Ir novērojama	Nav novērojama	
Horizontālo prioritāšu aprakstos minētā ietekme 3.2.1. pasākumam “Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” un ekspertu veiktais novērtējums			
Teritorijas līdzsvarota attīstība			
Vienmērīgāka valsts teritoriālā attīstība ārpus Rīgas		✓	
Veicināta tūrisma attīstība reģionos	✓		
Attīstīta uzņēmējdarbība		✓	
Iedzīvotāju mobilitātes pieaugums			✓
Nodokļu ieņēmumu palielinājums pašvaldību budžetos		✓	
Makroekonomiskā stabilitāte			
Priekšnosacījums ekonomiskajai attīstībai		✓	
Veicināta produktivitāte		✓	
Nodrošināta personu un preču kustība	✓		
Ekonomiskās aktivitātes veicināšana reģionos		✓	
Mazo ostu kravu apgrozījuma un nodarbinātības pieaugums reģionā	✓		
Ilgspējīga attīstība			
Samazināts satiksmes negadījumu risks reģionālajos maršrutos	✓		
Samazināts apkārtējās vides piesārņojuma risks	✓		
Gāzu izplūdes samazinājums	✓		
Iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanās			✓
Videi draudzīga sabiedriskā elektrotransporta izmantošanas sekmēšana		✓	
Sastrēgumu mazināšana pilsētās			✓
Pozitīvi ietekmēta kuģošanas drošība, mazināti vides piesārņojuma riski un veicināta mazo ostu apkārtējās vides sakārtoība			✓
Horizontālo prioritāšu aprakstos minētā ietekme 3.3. prioritātei “Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana”			
Teritorijas līdzsvarota attīstība			
Attīstības centru sasniedzamība			✓
Latvijas reģionu sabalansēta attīstība		✓	
Reģionu sasniedzamība	✓		

Nelabvēlīgās attīstības rādītāju atšķirības starp dažādām valsts teritorijas daļām mazināšana	✓		
Satiksmes drošības uzlabojumi	✓		
Tūrisma attīstība	✓		
Papildus darba vietas	✓		
Nodokļu ieņēmumu palielinājums pašvaldību budžetos		✓	
Makroekonomiskā stabilitāte			
Priekšnosacījums ekonomiskajai attīstībai		✓	
Veicināta produktivitāte		✓	
Nodrošināta personu un preču kustība	✓		
Nacionālo tirgu integrācija	✓		
Ilgtermiņa attīstība			
Ilgtermiņa attīstība - samazināta autotransporta plūsma apdzīvotās vietās			✓
Palielināta satiksmes drošība	✓		
Samazināts vides piesārņojuma risks	✓		
Ieguldījumi citu nozaru attīstībai		✓	
Liels ieguldījums citām nozarēm			✓
Liela nozīme akvatorijas novērošanā			✓
Liela nozīme vides aizsardzības un glābšanas dienestu vajadzībām			✓
Pilsētu transporta infrastruktūras atslogošanai no smagā autotransporta plūsmas			✓

Tabula Nr.7.1. Horizontālo prioritāšu aprakstos minētā ietekme un ekspertu veiktais vērtējums 3.2.1. pasākumam "Pieejamības un transporta sistēmas attīstība" un 3.3. prioritātei "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana"

7.2. Iedzīvotāju mobilitāte un transporta ietekme uz sabiedrības nevienlīdzību

Jēdziens „mobilitāte” pēdējo gadu laikā ir kļuvis populārs gan Eiropā, gan Latvijā. Lai gan ar to visbiežāk tiek saprasta preču un pakalpojumu pārvietošanas spēja un sarežģītības līmenis²⁰, konkrēta mobilitātes jēdziena definīcija Latvijas normatīvajos aktos uz izvērtējuma brīdi nav noteikta. Mobilitātes jēdzienam ir dažādas šķautnes, piemēram, par mobilitāti tiek dēvēts periods, kuru cilvēks, neskatoties uz nodarbošanos, profesiju vai izglītību, pavada citā valstī, lai iegūtu jaunu pieredzi, zināšanas, prasmes un kompetences²¹. Mobilitāte ir arī cilvēka spēja kustēties, veikt kustību gan aktīvi, gan pasīvi. Pasaules ilgtspējīgas mobilitātes padome norāda, ka mobilitāte ir spēja nodrošināt sabiedrības nepieciešamību pēc brīvas pārvietošanās.

Vērtējot mobilitāti, ir jāvērtē arī pieejamības jeb sasniedzamības jēdziens. Mobilitāte un pieejamība ir saistīti, tomēr atšķirīgi jēdzieni. Telpiskā mobilitāte ir attiecināma uz pārvietošanos starp diviem punktiem īsos vai garos attālumos, kā arī uz pagaidu un pastāvīgu uzturēšanos. Visbiežāk pētītā mobilitātes forma ir ikdienas mobilitāte, tostarp, piemēram, starp dzīvesvietu un darba vietu vai skolu (un atgriešanos). Telpisko mobilitāti var izmērīt vienkārši kā nobraukto attālumu, tomēr, tā kā ceļojuma laikā pavadītais laiks ir ierobežots, bieži mobilitātes pasākumi ietver pārvietošanās attāluma analīzi noteiktā laika vienībā, tādējādi vērtējot arī pārvietošanās ātrumu. Fokusēšanās uz ātrumu parāda dažādos mobilitātes resursus, ko piedāvā dažādi transporta veidi. Automašīna tiek uzskatīta par vislabāko mobilitātes veidu starp transportlīdzekļiem, galvenokārt tādēļ, ka tā nodrošina visātrāko pārvietošanās un tā nav

²⁰ <https://articles.extension.org/pages/62111/what-are-the-differences-between-mobility-accessibility-and-connectivity-in-transportation-planning>

²¹ <http://www.europass.lv/mobilitate>

ierobežota ar konkrētu kursēšanas grafiku. Tomēr lielos attālumos un vietās ar nepietiekamu ceļu kapacitāti dzelzceļš bieži ir ātrāks. Mobilitāte nav līdzvērtīga pieejamībai. Persona var būt ļoti mobila – veicot lielus attālumus lielā ātrumā (izmantojot automašīnu vai dzelzceļu), taču nespēt sasniegt galamērķi vai saņemt pakalpojumu, kamēr cita persona, lēni pārvietojoties īsos attālumos (ejot vai izmantojot sabiedrisko transportu), sasniegt galamērķi vai saņemt pakalpojumu²².

Plānojot darbības programmu, tajā netika iekļauta definīcija un rādītāji attiecībā uz iedzīvotāju mobilitāti. 2017. gadā CSP pirmo reizi veica aptauju, lai novērtētu Latvijas iedzīvotāju mobilitāti, izmantojot izlases veidā aptaujājot Latvijas iedzīvotājus vecumā 15–84 gadiem. Katram izlasē iekļuvušajam iedzīvotājam tika piešķirta viena nedēļas diena, kura aptaujas vajadzībām bija jāapraksta, fiksējot visu pārvietošanos/braucienus no dienas sākuma plkst. 3.00 naktī 24 stundu garumā. Iedzīvotāju mobilitāte šajā apsekojumā ir definēta kā pārvietošanās ārpus telpām no vienas vietas uz citu ar noteiktu mērķi. Ar „vietu” šī apsekojuma ietvaros tiek saprasta jebkura sabiedriska publiska vieta.

Veiktās aptaujas rezultātus CSP apkopos un publicēs 2018. gada jūnijā, tāpēc izvērtējuma ietvaros šie statistikas dati netiek analizēti.

Tomēr balstoties uz iepriekš minētajām mobilitātes definīcijām, sasniegtā laika ietaupījuma vērtība pasažieriem noasfaltēta reģionālā autoceļa dēļ, kas 2015. gadā bija 7,9 milj. EUR/gadā, un laika ietaupījuma vērtība pasažieriem izbūvēta un rekonstruēta TEN-T autoceļa dēļ, kas 2015. gadā – bija 10,9 milj. EUR/gadā parāda, ka **transporta investīcijām ir bijusi pozitīva ietekme uz iedzīvotāju mobilitāti**, tomēr turamākajos plānošanas periodos mobilitāte būtu jāmēra, izmantojot CSP datus.

2012. gadā Oksfordas universitātes pētnieki veica pētījumu “Transports un sociālā atstumtība: Kur mēs esam tagad?”²³, kurā novērtēja Lielbritānijas sociālās nevienlīdzības vienības 2003. gadā izstrādāto vadlīniju „Par transporta politikas ietekmi uz sociālo atstumtību” ieviešanas rezultātus un padziļinātāk pētīja saistību starp transporta politiku un sociālo atstumtību.

Sociālajai atstumtībai ir vairākas definīcijas, bet pētījuma kontekstā tā tika definēta kā “resursu, tiesību, preču un pakalpojumu trūkums vai nepieejamība, un nespēja veikt darbības vai īstenot attiecības, kas ir pieejamas lielākajai daļai sabiedrības ekonomiskā, sociālā, kultūras vai politiskā jomā. Tas ietekmē gan personu dzīves kvalitāti, gan taisnīgumu, gan sabiedrības vienotību kopumā.” Ir divi termini, kas, lai gan ir savstarpēji saistīti, tomēr nav sinonīmi – transporta nepieejamība un ar transportu saistīta sociālā atstumtība (jo ir iespējams būt sociāli iekļautam bet ar sliktu transporta pieejamību un otrādi). Aptaujas un statistikas dati apliecina, ka tieši nabadzīgākās un sociāli neaizsargātākās personas visvairāk saskaras ar transporta nepieejamību, tomēr pētījumā analizētie apgalvojumi neparāda, tieši cik lielā mērā ierobežotā mobilitāte un piekļuve pakalpojumiem ietekmē skarto personu sociālo atstumtību un samazina to sociālo kapitālu, dzīves iespējas un vispārējo labklājību.

Ar transportu saistīta sociālā atstumtība ir process, kurā cilvēkiem ierobežotas piekļuves, kas pilnībā vai daļēji saistīta ar nepietiekamu mobilitāti sabiedrībā un vidē, kas izveidota balstoties uz augstām mobilitātes iespējām, pakalpojumiem un sociālajiem tīkliem, dēļ tiek liegta iespēja piedalīties sabiedrības ekonomiskajā, politiskajā un sociālajā dzīvē. Šī definīcija parāda, ka tieši pieaugošā mobilitāte ir iemesls samazinātai pieejamībai, kas rezultātā rada mazāk mobilu sabiedrības locekļu atstumtību. Pētījumā ir uzrādīti septiņi transporta sistēmas aspekti, kas ir saistīti ar dažādu sabiedrības grupu atstumtību, kas parāda problēmas daudzšķautņaino dabu:

- fiziskā atstumtība – fiziskās barjeras, kas kavē transporta pakalpojuma pieejamību, piemēram, transportlīdzekļu dizains, atbilstošas infrastruktūras trūkums personām ar ierobežotām kustību iespējām, informācijas trūkums par laika grafiku u.tml.
- ģeogrāfiskā atstumtība – cilvēka dzīves vietas atrašanās vieta var liegt iespēju tam piekļūt transporta pakalpojumiem, piemēram, lauku rajoni vai piepilsētu teritorijas,
- pakalpojumu nepieejamība – attālums līdz galvenajiem pakalpojumiem (veikals, skola, veselības aprūpes vai brīvā laika pavadīšanas pakalpojumi) liedz iespēju tos izmantot,

22

http://www.metrolinx.com/en/regionalplanning/rtp/research/Assessing_and_Measuring_the_Factors_Affecting_Mobility_Transportation_Accessibility_and_Social_Need.pdf

23 https://ac.els-cdn.com/S0967070X12000145/1-s2.0-S0967070X12000145-main.pdf?_tid=61861c47-e594-4584-af89-d023214094ac&acdnat=1524046268_0b6b3760ec61c7583e3dc2d093e0ea3f

- ekonomiskā atstumtība – augstas transporta izmaksas var liegt vai ierobežot pieeju pakalpojumiem vai darba vietai, tādējādi ietekmējot mājsaimniecības ieņēmumus,
- ar laika trūkumu saistīta atstumtība – citi laikietilpīgi procesi, piemēram, vairāku darbu apvienošana, mājsaimniecības uzturēšana vai bērnu audzināšana samazina laiku, kas pieejams ceļošanai,
- uz bailēm balstīta atstumtība – bailes par personīgo drošību neļauj izmantot sabiedriskas vietas un/vai transporta pakalpojumus,
- telpas atstumtība: piemēram, drošības iemelsu dēļ tiek liegta dažādu sabiedrības grupu pieeja publiskām telpām, piemēram, pirmās klases pasažieru uzgaidāmās telpas stacijās.

Lai gan iepriekšminētie aspekti parāda problēmas mērogu, tomēr tie nesniedz priekšlikumus konkrētām darbībām, uz kurām būtu jāfokusējas transporta politikas izstrādātājiem un ieviešējiem. Jo mobilāka kļūst sabiedrība, jo vairāk konkrētas grupas tiek atstumtas un/vai neproporcionāli ietekmētas, tāpēc politikas veidotājiem ir jāfokusējas ne tikai uz jau atstumto grupu integrēšanu, bet jā rūpējas, lai samazinātu hiper mobilitāti un tās ietekmi uz sabiedrību.

Ziņojumā tiek minēti arī rīki sociālās atstumtības mazināšanai – transporta izmaksu samazināšana, un/vai kontaktēšanās iespēju palielināšana, izmantojot virtuālo mobilitāti, un/vai pieejamo pakalpojumu palielināšana, izmantojot teritorijas plānojumu vai pašvaldību sadarbības iespējas, un/vai palielinot mājsaimniecību ieņēmumus. Tāpat ziņojumā apskatītie piemēri parāda, ka joprojām nav rasts viens risinājums ar transportu saistītās atstumtības problēmu risināšanai un ir vajadzīgi papildus pētījumi lai analizētu, kas darbojas un nedarbojas praksē dažādos ģeogrāfiskos un sociālos apstākļos un dažādām cilvēku grupām. Ja tas ir pienācīgi nodrošināts, sabiedriskais transports var nodrošināt daļu no šī risinājuma, taču, visticamāk, būs vajadzīgi citi elastīgāki transporta pakalpojumi, kas papildinātu šos galvenos pakalpojumus. Ar transportu saistītā sociālā atstumtība nevar tikt risināta vienīgi ar uz transportu vēršiem risinājumiem. Svarīga ir arī sabiedriskā transporta pieejamības plānošana (tā plašākajā nozīmē), kas ir nepieciešama, lai apmierinātu sociāli atstumto cilvēku vajadzības pēc pārvietošanās un integrētu sociāli atbildīgu zemes izmantošanas, mājokļu, veselības, izglītības un labklājības politiku veidošana. Tāpat svarīgi lieliem transporta infrastruktūras projektiem veikt caurskatāmu *ex ante* analīzi, lai novērtētu to ilgtermiņa ietekmi uz sociālo nevienlīdzību sabiedrībā.

Transporta infrastruktūra veido tikai daļu no faktoriem, kas ietekmē sociālo atstumtību, līdz ar to bez padziļinātiem pētījumiem šajā jomā, nav iespējams noteikt plānošanas periodā veikto investīciju transporta infrastruktūrā ietekmi uz sociālo nevienlīdzību.

7.3. Ietekme uz Latvijas konkurētspēju un ekonomiku

Viens no rādītājiem, kas raksturo valsts konkurētspēju ir Globālās konkurētspējas indekss (GKI). GKI 2016. – 2017. gada vērtējumā Latvija ierindota 44. vietā no 140 valstīm, tas ir par astoņām vietām zemāk nekā 2006. – 2007. gada vērtējumā. Tomēr, vērtējot rādītājus, kas raksturo transporta infrastruktūru, redzams, ka situācija uzņēmēju acīs kopumā ir tāda pati jeb 4,5 punkti abos periodos. Saskaņā ar pētījumu atsevišķās transporta infrastruktūras jomās situācija ir pasliktinājusies, kā piemēram, dzelzceļa infrastruktūra – no 29. vietas kritums uz 31. vietu. Īpaši atzīmējama autoceļu kvalitāte, jo no 140 valstīm Latvija ierindojas 96. vietā. Detalizēta informācija atspoguļota tabulā zemāk.

	GKI 2006-2007 ²⁴	GKI 2016-2017 ²⁵
GKI	36. vieta no 125; 4,6 punkti	44. vieta no 140; 4,5 punkti
2. pamatprasība “Infrastruktūra”	39. vieta no 125; 4,5 punkti	49. vieta no 140; 4,5 punkti
Atsevišķu transporta infrastruktūras veidu rādītāji	Dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte 29. vieta no 125 Vispārējā infrastruktūras kvalitāte 51. vieta no 125 (Ziņojumā nav pieejami dati par visiem infrastruktūras veidiem, kā tas ir 2016/2017. gada ziņojumā)	Dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte 31. vieta no 140 Vispārējā infrastruktūras kvalitāte 52. vieta no 140 Ostu infrastruktūras kvalitāte 30. vieta no 140 Gaisa transporta infrastruktūras kvalitāte 31. vieta no 140 Autoceļu kvalitāte 96. vieta no 140

²⁴ http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2006-07.pdf

²⁵ <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>

Būtiskākie uzņēmējdarbībai traucējošie faktori attiecībā uz infrastruktūru	7. Nepietiekams infrastruktūras piedāvājums (6,78 %)	10. Nepietiekams infrastruktūras piedāvājums (4,7 %)
---	--	--

Tabula Nr. 7.2. Ietekme uz Latvijas konkurētspēju un ekonomiku

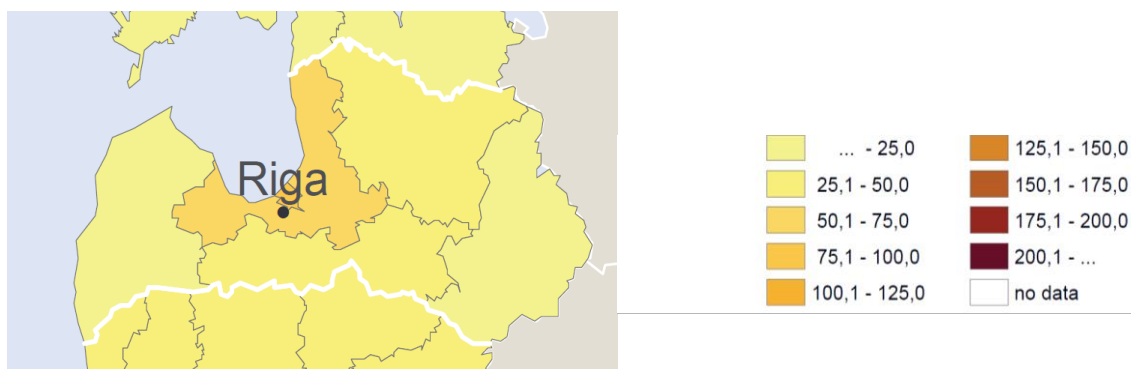
Investīciju rezultātā par 2,78 procentpunktiem ir samazinājies to uzņēmēju skaits, kuri par būtiskāko uzņēmējdarbībai traucējošo faktoru ir minējuši nepietiekamu infrastruktūras piedāvājumu.

Transporta pamattīklu attīstības ietekme uz IKP un jaunizveidotām darba vietām ir noteikta Transporta pamattīkla koridoru koordinātoru darba plānos, piemērojot dažādus koeficientus investīcijām starpvalstu projektos, inovāciju projektos un pārējos projektos. No izvērtējamām aktivitātēm starpvalstu un inovāciju projekti veido mazu daļu, tādēļ ekonomiskās ietekmes noteikšanai Latvijas ietvaros tika izmantoti vidējie rādītāji – koeficients 4,35 attiecībā uz IKP un 16,300 jaunas darba vietas attiecībā uz investīcijām viena miljarda apmērā. Eiropas koordinātoru darba plānos iekļautie koeficienti attiecas uz pamattīkla attīstību, jo tas veido lielāko ekonomisko atdevi, tādēļ arī izvērtējuma ietvaros koeficients tika piemērots tikai aktivitātei 3.3. par kopējo investīciju summu 1.121 miljardi EUR, sniedzot **4.876 miljardus EUR ieguldījuma IKP** pieaugumā un **radot 18 272 jaunas darba vietas** laika posmā līdz 2030. gadam.

KF un ERAF ietekme uz ekonomiku ir analizēta arī EK darba dokumentā “ERAF un KF pēclikumdošanas jeb *ex-post* izvērtējums 2007-2013. gads”²⁶. Saskaņā ar ziņojumu investīciju, kas veiktas laika posmā no 2007.–2013. gadam, atdeves koeficients ir 2,74, ar atdevi līdz 2023. gadam. Šis koeficients būtu piemērojams aktivitātes 3.2. investīcijām kopsummā par 406 miljoniem EUR, tādējādi sniedzot **1.112 miljonu EUR IKP pieaugumā**. Ieguldījums jaunizveidotās darba vietās attiecībā pret veikto ieguldījumu aktivitātei 3.2. nav noteikts.

7.4. Ietekme uz reģionu sasniedzamību

Pēc ESPON²⁷ 2006. gada datiem Latvijas plānošanas reģioni pēc to iespējamās multimodālās sasniedzamības uzrāda skalas zemākos rādītājus, salīdzinot ar ES-27 vidējo rādītāju. Multimodālā sasniedzamība ietver sasniedzamību ar automašīnu, ar vilcienu un ar lidmašīnu vienā indikatorā, parādot šo veidu kopējo ietekmi uz katru NUTS 3 reģionu. Iespējamā sasniedzamība raksturo to, cik viegli cilvēki vienā reģionā var sasniegt cilvēkus, kas atrodas citos Eiropas reģionos. Tā tiek aprēķināta, balstoties uz diviem elementiem: NUTS 3 reģionu iedzīvotāju skaitu un nepieciešamajām pūlēm (laika ziņā) to sasniegšanai. ESPON izmantotais sasniedzamības modelis mēra minimālo ceļā pavadāmo laiku starp visiem NUTS 3 reģioniem.



Attēls Nr. 7.1. Multimodālās sasniedzamības potenciāls reģionos 2006. gadā, EU27=100

Pēc ESPON²⁸ 2014. gada datiem Pierīgas reģions pēc to iespējamās multimodālās sasniedzamības atrodas tikai nedaudz zem ESPON valstu līmeņa un ir uzlabojusies Zemgales reģiona sasniedzamība. Pārējie reģioni joprojām pēc to iespējamās multimodālās sasniedzamības uzrāda skalas zemākos rādītājus.

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/expost2013/wp1_swd_report_en.pdf

²⁷ <https://www.espon.eu/topics-policy/publications/territorial-observations/territorial-dynamics-europe-trends-accessibility>

²⁸ <https://www.espon.eu/>



Attēls Nr. 7.2. Multimodālās sasniedzamības potenciāls reģionos 2014.gadā, ESPON=100

Attiecībā uz reģionu multimodālo sasniedzamību 2007.–2013. gada plānošanas perioda investīcijām transporta nozarē ir bijusi pozitīva ietekme uz Pierīgas un Zemgales reģionu, savukārt neitrāla uz Kurzemes, Vidzemes un Latgales reģionu.

Valsts reģionālo autoceļu sakārtošana

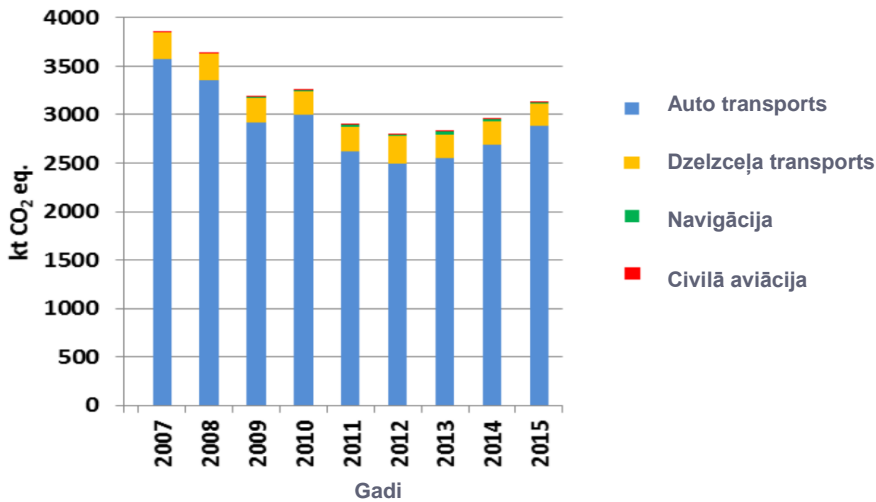
Īstenojot projektu "Valsts 1.šķiras autoceļa P121 Tukums - Kuldīga posma Vāne - Kabile (km 41.90 - 52.34) rekonstrukcija" tika veikta autoceļa ar grants seguma asfaltēšana, tādējādi uzlabojot novada sasniedzamību un saīsinot maršruta Kuldīga - Rīga garumu, pārvietojoties tikai pa cietā seguma autoceļiem no 168 km uz 149 km.

7.5. Ietekme uz energoefektivitātes paaugstināšanu transporta nozarē

Investīcijas transporta nozarē gan tiešā, gan netiešā veidā gan paaugstina, gan samazina energoefektivitāti, piemēram, gludāki autoceļi ar retākiem ātruma ierobežojumiem, vieglāk caurbraucami krustojumi bez sastrēgumiem samazina patērētās degvielas apjomu, bet gājēju pārejas ar luksoforiem palielina automašīnu apstāšanās biežumu, līdz ar to arī patērētās degvielas apjomu²⁹. Valsts energoefektivitāte ir komplekss pasākumu kopums, kurā transporta infrastruktūra ir tikai viens no elementiem. Energoefektivitātes uzlabošanai transporta nozarē svarīgi ir tādi rādītāji kā vidējais automašīnu vecums, dzinēju lielums, izmantotās degvielas veids, braukšanas paradumi, kontroles mehānismi u.c., jo tie ietekmē galveno mērāmo parametru – CO₂ emisijas līmeni.

Transports joprojām ir gandrīz pilnībā atkarīgs no fosilā kurināmā kā enerģijas avota. Tā ir vienīgā nozare, kurā siltumnīcefekta gāzu emisijas pēdējos 20 gados ir gandrīz nepārtraukti augušas un šobrīd par vienu trešdaļu pārsniedz savu 1990. gada līmeni. Līdz ar tehnikas progresu ir palielinājusies energoefektivitāte, bet ne pietiekami, lai kompensētu augošo satiksmes apjomu.

²⁹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920915002205>



Grafiks Nr.7.2. CO₂ emisijas no transporta nozares (Avots: VARAM)

Atbilstoši nacionālās inventarizācijas datiem 2015. gadā transports veidoja 27,3 % no kopējām Latvijas SEG emisijām, sasniedzot 3132 kt CO₂ ekv. 2007. gadā transporta nozare sasniedza augstāko punktu, kas par 27 % pārsniedza 1990. gada līmeni. 92,30 % no transporta emisijām veido autotransports, bet 7,3 % dzelzceļa transports.

2007.–2013. gadā nevienā no transporta nozares apakšnozarēm energoefektivitāte nebija noteikta kā tiešais mērķis, tomēr projektu ietvaros ir veikti dažāda veida uzlabojumi, kas samazina enerģijas patēriņu, kā piemēram, uzlabota ceļu kvalitāte. Pamatojoties uz grafikā norādītajiem datiem, investīcijas transporta nozarē **nav ievērojami samazinājušas CO₂ emisijas līmeni no transporta nozares** un 2015.gadā ir novērojams neliels palielinājums.

Ņemot vērā kopējās Eiropas līmeņa prioritātes, nākamajos plānošanas periodos būtu ieteicams energoefektivitātes samazinājumu iekļaut kā vienu no vērtējamajiem ietekmes rādītājiem.

Ieguldījumu transporta nozarē 2007.-2013. gada plānošanas periodā ietekmi uz CO₂ emisiju samazinājumu atbilstoši DP ir analizējusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija ziņojuma par horizontālās prioritātes „Ilgtspējīga attīstība” īstenošanu Eiropas Savienības fondu līdzfinansēto pasākumu un aktivitāšu ietvaros³⁰.

Attiecībā uz transporta infrastruktūru negatīvā ietekme ilgtermiņā var rasties saistībā ar transporta plūsmas pieaugumu, galvenokārt, kravu pārvadājumos. Transporta infrastruktūras uzlabojumiem jau īstermiņā paredzama pozitīva ietekme saistībā ar sastrēgumu mazināšanos un piesārņojuma koncentrācijas novirzīšanu no lielpilsētu centriem uz perifēriju. Izvērtējot autoceļu remontdarbu laikā un darbības programmu ietvaros finansēto darbību radītās SEG emisijas gaisā un, salīdzinot tās ar kopējām transporta nozares radītajām emisijām visā plānošanas perioda laikā (2007.–2013.), tika aprēķināts, ka to īpatsvars veido 0,15 % no kopējām valsts transporta nozares emisijām (tabula zemāk). Pie veiktās autoceļu uzlabojumu kopējās struktūras (tādu uzlabojamo ceļu īpatsvars, kas nodrošina SEG emisiju gaisā samazinājumu) viena gada laikā nodrošinātais ikgadējais CO₂ emisiju samazinājums ir atsvēris remontdarbu laikā radītās papildu CO₂ emisijas.

	Autoceļu izbūves un remontdarbu radītās emisijas	Kopējās emisijas transporta nozarē	Īpatsvars no kopējām transporta emisijām periodā, %
CO ₂	33 408	22 027 117	0,15 %

Tabula Nr.7.3. Autoceļu izbūves un remontdarbu radītās emisijas īpatsvars no kopējām valsts transporta nozares emisijām (Avots: SIA “Baltijas konsultācijas” un SIA “Konsorts” aprēķini DP ietekmes novērtējumam, LVĢMC SEG inventarizācijas ziņojums).

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu, tramvaju un veloceļu infrastruktūras pozitīvā ietekme paredzama ilgtermiņā, taču ietekmes apmēru grūti prognozēt.

³⁰ <http://www.varam.gov.lv/lat/fondi/kohez/?doc=13664>

Apļveida krustojumu izbūve

Projekta "Jūrmalas pilsētas tranzītielas P128 (Talsu šoseja / Kolkas iela) izbūve" ietvaros izbūvēti četri rotācijas aplī, aizstājot regulējamus krustojumus. Izveidojot apļveida krustojumus pilsētā, palielinās caurlaides plūsma, tādējādi mazinot vides piesārņojumu, jo automašīnu plūsma ātrāk virzās cauri pilsētai, nekavējot laiku pie neregulētiem/regulētiem krustojumiem.

7.6. Ietekme uz vides kvalitāti un horizontālo prioritāti "Ilgtspējīga attīstība"

Vides kvalitāte ir ļoti plašu rādītāju kopums, kas ietver tādas apakšnozares kā atkritumu apsaimniekošana, bioloģiskā daudzveidība, gaisa piesārņojums un ozona slāņa samazināšanās, klimata pārmaiņas, ūdeņu apsaimniekošana, zemes izmantošana, dabas resursu izmantošana u.c. Transporta nozares attīstība atstāj ietekmi uz visiem iepriekšminētajiem vides kvalitāti raksturojošajiem rādītājiem, bet nav būtiskākais ietekmes faktors.

Vides kvalitātes aspekts DP tika iekļauts horizontālās prioritātes "Ilgtspējīga attīstība" ietvaros³¹, kur tika noteikts, ka rekonstruētie autoceļi būs drošāki satiksmei, tādēļ samazināsies satiksmes negadījumu risks reģionālajos maršrutos, vienlaikus samazinot apkārtējās vides piesārņojuma risku, kas var rasties satiksmes negadījumu rezultātā, gāzu izplūdes samazināšana mazāka degvielas patēriņa rezultātā uz vienu automašīnu, īpaši tranzītielu sakārtošanas rezultātā apdzīvotās vietās un satiksmes drošības uzlabošanas rezultātā.

Sabiedriskā transporta uzlabojumi ārpus Rīgas sekmē videi draudzīga sabiedriskā elektrotransporta izmantošanu, sastrēgumu mazināšanu pilsētās. Investīcijas mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmē kuģošanas drošību, mazina vides piesārņojuma risku un veicina mazo ostu apkārtējās vides sakārtošanu.

Projekti, kas saistīti ar Rīgas vēsturiskā centra atbrīvošanu no ostas aktivitātēm, kā arī TEN-T tīkla infrastruktūras objektu uzlabošanu un attīstību kopā ar videi draudzīgām tehnoloģijām veicina ilgtspējīgu attīstību, samazinot autotransporta plūsmu apdzīvotās vietās, palielina satiksmes drošību, vienlaikus samazinot apkārtējās vides piesārņojuma risku.

Pasažieru skaita pieaugums un lidostas „Rīga” attīstība dod lielu ieguldījumu citu nozaru attīstībai. Reģionālajām lidostām var būt arī liela nozīme jūras akvatorijas novērošanā vides aizsardzības un glābšanas dienestu vajadzībām. Nozīmīga daļa līdzekļu tika novirzīta videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanai, kā arī pilsētu transporta infrastruktūras atlogošanai no smagā autotransporta plūsmas.

Ieguldījumu transporta nozarē 2007.-2013. gada plānošanas periodā ietekmi uz vides kvalitāti atbilstoši DP ir analizējusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija ziņojumā par horizontālās prioritātes „Ilgtspējīga attīstība” īstenošanu Eiropas Savienības fondu līdzfinansēto pasākumu un aktivitāšu ietvaros³².

Ziņojums parāda, ka ieguldījumu rezultātā tika plānota transporta negatīvās ietekmes samazināšanās, jo transporta plūsma tiktu novirzīta no pilsētām un to centriem, rekonstruēti un paplašināti autoceļi samazinātu sastrēgumu veidošanos, kas negatīvi ietekmētu gaisa kvalitāti. Statistikas dati parāda, ka autotransporta nozares radītās SO₂ emisijas samazinājušās no 0,1 Gg 2008. gadā līdz 0,02 Gg 2014. gadā, enerģijas ieguves radīto – no 0,76 Gg līdz 0,57 Gg, bet NO_x emisijas samazinājušās no 16,7 Gg 2008. gadā līdz 11,7 Gg 2014. gadā.

7.7. Ietekme uz klimata pārmaiņām

Transporta nozarei ir būtiska loma klimata politikas mērķu sasniegšanā, tomēr izvērtējuma perioda aktivitātēm ne DP, ne Transporta attīstības pamatnostādņēs 2007.-2013.gadam netika izvirzīti mērķi klimata pārmaiņu jomā vai vērtēta pasākumu ietekme uz klimata pārmaiņām, tomēr tabulā zemāk izpildītājs ir veicis kvalitatīvu ietekmes novērtējumu. Klimata politikā izšķir divus pamatvirzienus – klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās klimata pārmaiņām. 2014.-

³¹ http://www.esfondi.lv/upload/04-kohezijas_politikas_nakotne/FMProgr_260913_3DPgroz.pdf

³² <http://www.varam.gov.lv/lat/fondi/kohez/?doc=13664>

2020. gada plānošanas periodā klimata pārmaiņu jautājumi jau ieņem nozīmīgu loma transporta attīstības pasākumu plānošanā.

Apakšnozare	Ietekmes novērtējums
Dzelzceļš	<p>Dzelzceļa transportā ietekmes uz klimata pārmaiņām noteikšanai tiek izmantoti īpatnējā enerģijas patēriņa indikatori, kas raksturo enerģijas patēriņu uz pārvadāto pasažieru (TJ/milj.pas.km) vai kravas (TJ/milj.tkm) vienību.</p> <p>Izvērtējuma periodā izvērtējamo aktivitāšu ietvaros dzelzceļa apakšnozarē netika īstenoti pasākumi, kas būtiski veicinātu enerģijas patēriņa samazināšanu uz pārvadāto pasažieri vai kravas vienību, līdz ar to ietekme uz klimata pārmaiņu mazināšanu investīciju rezultātā ir nebūtiska. Izbūvētā infrastruktūra netika speciāli veidota, lai pielāgotos klimata pārmaiņām.</p>
Autoceļi	<p>Enerģijas patēriņš un SEG emisijas transporta sektorā ir tieši atkarīgas no trīs faktoriem: transportlīdzekļu skaita dinamikas, primāro resursu patēriņa un dzinēja izmantošanas efektivitātes.</p> <p>Izvērtējuma periodā izvērtējamo aktivitāšu ietvaros autoceļu apakšnozarē netika īstenoti pasākumi, kas veicinātu vieglo automašīnu skaita samazinājumu, patērētā primārā resursa veida maiņu vai dzinēja izmantošanas efektivitātes paaugstināšanu. Statistikas dati parāda pretējo, satiksmes intensitāte ir būtiski pieaugusi.</p> <p>Ceļu kvalitātes uzlabošana netieši samazina patērētās degvielas apjomu, tomēr tas nav būtisks samazinājums. Tranzītielu rekonstrukcijas laikā izbūvētās gājēju ietves un veloceļi uzlabo gājēju un velobraucēju pārvietošanās ērtumu, tomēr infrastruktūra pati par sevi tikai daļēji veicina iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņu, kas varētu pozitīvi ietekmēt klimata pārmaiņu mazināšanos. Izbūvētā infrastruktūra netika speciāli veidota, lai pielāgotos klimata pārmaiņām.</p>
Lidostas	<p>Pēc starptautiskās lidostas "Rīga" aprēķiniem 2007.-2013. gada plānošanas perioda investīciju rezultātā ielidojošo gaisa kuģu siltumnīcas efekta gāzu emisijas 2015. gadā samazinātas par vairāk kā 700 tonnām, ko nodrošināja infrastruktūras izbūves rezultātā iespējamie efektīvākie lidmašīnu apkalpošanas procesi lidostā. Izbūvētā infrastruktūra netika speciāli veidota, lai pielāgotos klimata pārmaiņām.</p>
Ostas	<p>Izvērtējuma periodā izvērtējamo aktivitāšu ietvaros ostu apakšnozarē tika īstenoti pasākumi pieejamības un hidrotehnisko būvju uzlabošanā, kas netieši uzlabo ostu pielāgošanos klimata pārmaiņām, jo nostiprinot hidrobūves, palielinās to aizsardzības spējas pret plūdiem. Izbūvētā infrastruktūra netika speciāli veidota, lai veicinātu klimata pārmaiņu mazināšanos.</p>
Sabiedriskais transports	<p>Sabiedriskā transporta izmantošanas palielinājums samazina iedzīvotāju pārvietošanās ietekmi uz klimata pārmaiņām. Izvērtējuma periodā tika uzlabota videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra (tramvaju infrastruktūra Liepājā un Daugavpilī), lai palielinātu sabiedriskā transporta izmantošanas biežumu, tomēr veiktie ieguldījumi nav sasnieguši mērķi un pasažieru skaits nav būtiski palielinājies. Izvērtējuma periodā tika veikta dzelzvilcienu modernizācija, kā rezultātā ir samazināts energoresursu patēriņš, tādējādi pozitīvi ietekmējot klimata pārmaiņu mazināšanu.</p>

Tabula Nr. 7.4. Ietekmes uz klimata pārmaiņām novērtējums (Izstrādātāja kvalitatīvais vērtējums)

7.8. Ietekme uz satiksmes drošības uzlabojumiem

Salīdzinot ceļu negadījumu skaitu 2007. un 2015. gadā, vislielākais ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājums ir novērojams Zemgales un Vidzemes reģionos, neskatoties uz salīdzinoši mazākām investīcijām kā pārējos reģionos, bet vismazākais - Rīgas un Pierīgas statistiskajos reģionos, kas ir pretēji veiktajiem ieguldījumiem autoceļu infrastruktūras uzlabošanā, jo tieši Pierīgas reģionā ir veiktas vislielākās investīcijas autoceļu uzlabošanā.

Reģions	Ieguldījumi autoceļos 2007.-2013. gada plānošanas periodā, milj. EUR	Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājums 2007./2015.
Rīgas reģions	16.13	-17 %
Pierīgas reģions	253.53	-13 %
Vidzemes reģions	102.19	-36 %
Kurzemes reģions	96.50	-32 %
Zemgales reģions	92.32	-38 %
Latgales reģions	206.46	-27 %

Tabula Nr. 7.5. CSNg skaits pret ieguldījumu autoceļos (Avots: CSP)

Kā parāda 7.6. tabula, salīdzinot 2006. un 2016. gada datus, gan uz Latvijas pašvaldību autoceļiem un ielām kopumā, gan Rīgā ir pieaudzis ceļa satiksmes negadījumu skaits ar ievainotajiem, bet samazinājies negadījumu skaits ar bojāgājušajiem. Līdzīga tendence parādās, analizējot ceļu satiksmes negadījuma veidu “Uzbraukums gājējam” (2016. gadā veids „Ar gājējiem”) - gan uz pašvaldību autoceļiem un ielām kopumā, gan Rīgā ir pieaudzis ceļa satiksmes negadījumu skaits ar ievainotajiem, bet samazinājies negadījumu skaits ar bojāgājušajiem.

	2006	2016
CSNg ar cietušajiem, skaits	4302	3792
Latvijas pašvaldību autoceļi un ielas, %	68,8%	73,9%↑
Ar bojā gājušajiem, %	66,1%	31%↓
Ar ievainotajiem, %	39,8%	70,3%↑
Rīgā, %	40,4%	43,8%↑
t.sk. ar bojā gājušajiem, %	17,2%	8,2%↓
t.sk. ar ievainotajiem, %	39,3%	41,6%↑
CSNg - veids „Uzbraukums gājējam” 2006. gadā; CSNg - veids „Ar gājējiem” 2016. gadā, skaits	n.i.	930
Latvijas pašvaldību autoceļi un ielas, %	85,2%	89%↑
Ar bojā gājušajiem, %	50,7%	33%↓
Ar ievainotajiem, %	89,3%	92%↑
Rīgā, %	51,6%	54%↑
t.sk. ar bojā gājušajiem, %	25,0%	15%↓
t.sk. ar ievainotajiem, %	54,9%	56%↑

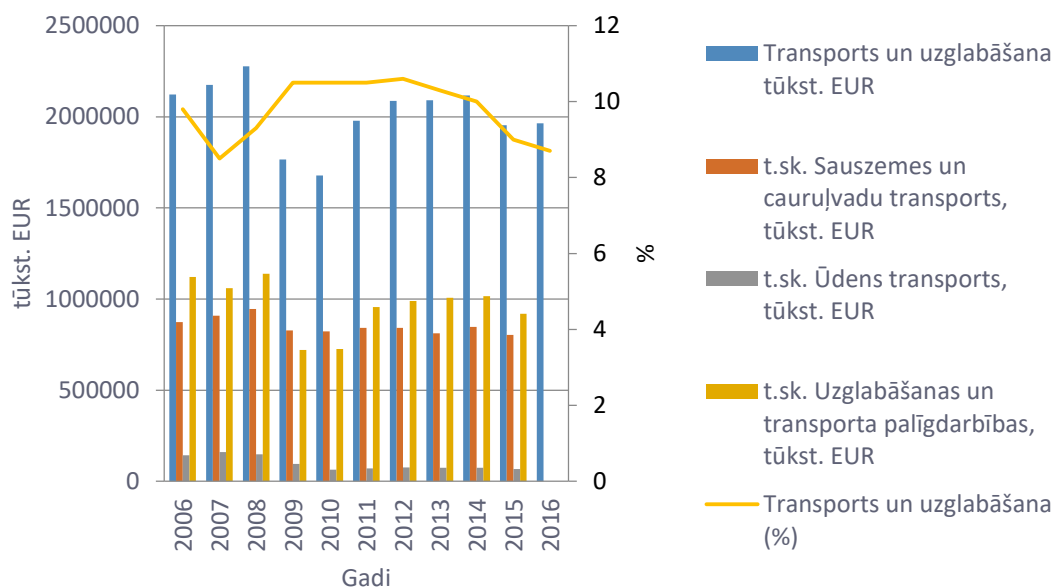
Tabula Nr. 7.6. CSNg skaits uz pašvaldības autoceļiem un ielām, t.sk. Rīgā (Avots: CSDD)

Kopš 2001. gada Latvijā tiek veikts ceļu drošības audits, kas ir neatkarīga un sistemātiska projektu (arī būvprojektu) un ceļu tīkla pārbaudes procedūra, kurā no satiksmes drošības viedokļa novērtē potenciāli bīstamās vietas, kur var veidoties konfliktsituācijas, kā arī esošās bīstamās vietas un posmus, par kuras rezultātiem sagatavo audita atzinumu. Audita nolūks ir panākt, lai visi ceļu projekti - jaunbūvju un rekonstrukciju apjomā darbotos tik droši, cik vien iespējams. Ceļu drošības audits ir preventīvs jeb apsteidzošs pasākums.

Pamatojoties uz augstāk sniegto informāciju var secināt, ka veikto investīciju rezultātā procentuāli ir palielinājies ceļu satiksmes negadījumu skaits ar cietušajiem uz pašvaldības autoceļiem un ielām, bet samazinājies ceļu satiksmes negadījumu skaits ar cietušajiem uz valsts autoceļiem. Procentuāli samazinoties ceļu satiksmes negadījumu īpatsvaram ar bojāgājušajiem uz pašvaldības autoceļiem un ielām, šis rādītājs ir palielinājies uz valsts autoceļiem.

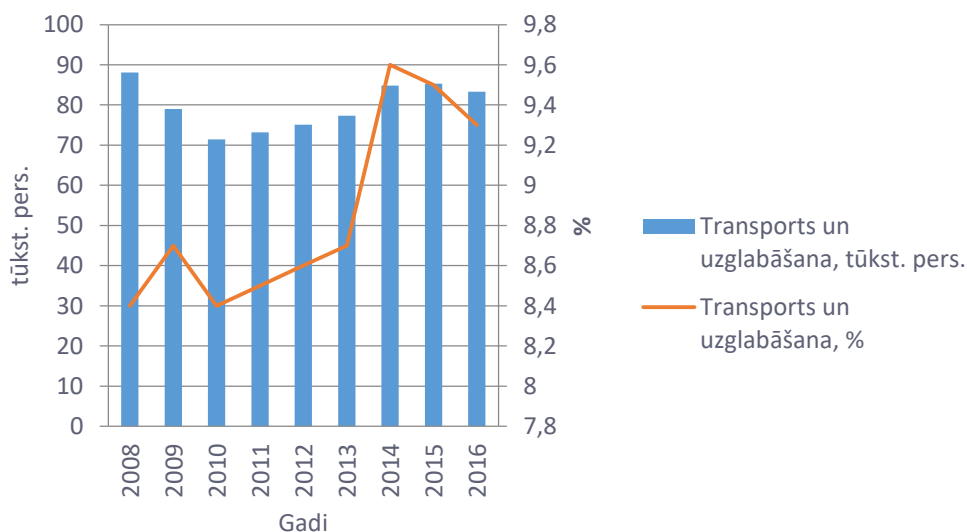
7.9. Ietekme uz transporta un uzglabāšanas nozari

Latvijā, tāpat kā citur Eiropā un pasaulē, transportam ir nozīmīga loma ekonomikā. Lai gan transporta daļa IKP pēdējo gadu laikā ir samazinājusies, tā joprojām veido 9 % no Latvijas IKP, kas ir samērā augsts rādītājs, salīdzinot ar citām ES valstīm. Lielāko pievienoto vērtību transporta un uzglabāšanas nozarē veido uzglabāšanas, un transporta palīgdarbības, un sauszemes transports. Ūdens transports 2015. gadā (2016. gada dati apakšnozaru griezumā nav pieejami) veidoja tikai 3,5 % no kopējās pievienotās vērtības transporta un uzglabāšanas nozarē.



Grafiks Nr. 7.3. Kopējās pievienotās vērtības sadalījums pa darbības veidiem 2010.g. salīdzināmajās cenās, tūkst. EUR un % faktiskajās cenās (Avots: CSP)

Laika periodā no 2008. līdz 2016. gadam procentuāli pret kopējo nodarbināto skaitu ir pieaudzis nodarbināto skaits transporta un uzglabāšanas nozarē. Šajā nozarē 2016. gadā bija nodarbināti 9,3 % no visiem nodarbinātajiem, kas norāda uz to, ka tā ir būtiska nozare Latvijas ekonomikas attīstībai.



Grafiks Nr. 7.4. Nodarbinātie transporta un uzglabāšanas nozarē (Avots: CSP)

Analizētie statistikas dati parāda, ka 2007.–2013. gada plānošanas perioda investīcijas transporta nozarē laika periodā līdz 2016. gadam ir ļāvušas **saglabāt Latvijas transporta un uzglabāšanas nozares konkurētspēju**, nodrošinot salīdzinoši stabilu kopējās pievienotās vērtības rādītāju. Investīcijas ir devušas **pozitīvu ietekmi uz nodarbinātību**, palielinot nozarē strādājošo īpatsvaru.

Pasaules Banka regulāri publicē Loģistikas snieguma indeksu (LSI), kura sagatavošanā ņem vērā virkni faktoru, tostarp muitas darbību, transporta infrastruktūru, informācijas tehnoloģiju izmantošanu, piegāžu ķēžu laikus u.c. faktoros. LSI ir interaktīvs, salīdzinošs novērtēšanas rīks, kas izveidots, lai palīdzētu valstīm identificēt problēmas, ar kurām tās saskaras loģistikas nozarē, un parādītu iespējas, ko tās var darīt, lai uzlabotu loģistikas nozares sniegumu. 2016. gadā ir salīdzinātas 160 valstis. Indekss tiek veidots aptaujas veidā, tā pamatā nav konkrēti izmērāmu rādītāju.

Reģions	2007	2016
Latvija		
LSI, vieta	42	43
LSI, punkti	3,02	3,33
Muitas darbība	2,53	3,11
Transporta infrastruktūra	2,56	3,24
Starptautiskie pārvadājumi	3,31	3,28
Loģistikas kompetence	2,94	3,29
Informācijas tehnoloģiju izmantošanu	3,06	3,42
Piegāžu ķēžu laiki	3,69	3,70
Lietuva		
LSI, vieta	58	29
LSI, punkti	2,78	3,63
Igaunija		
LSI, vieta	47	38
LSI, punkti	2,95	3,36

Tabula Nr. 7.7. Loģistikas snieguma indeksi Baltijas valstīs (Avots: Pasaules banka)

Kā redzams 7.7. tabulā, salīdzinot 2007. un 2016. gada rādītājus, Latvijas LSI kopējais rādītājs ir pieaudzis par 0,31 punktu un Latvija valstu kopvērtējumā ir noslīdējusi par vienu vietu, atpaliekot gan no Igaunijas, gan Lietuvas rādītājiem. Tabula parāda, ka 2007.–2013. gada plānošanas perioda investīcijas transporta nozarē laika periodā līdz 2016. gadam ir [lāvušas saglabāt Latvijas loģistikas nozares konkurētspēju](#), jo tieši rādītājā “Transporta infrastruktūra” šajā laika periodā ir vislielākais punktu pieaugums par 0,68 punktiem.

7.10. Ietekme attiecībā uz atbilstību TEN-T politikas prioritātēm

Transporta infrastruktūrai līdz 2030. gadam ir jāatbilst tehniskajām prasībām, kas noteiktas 2013. gada 11. decembra Eiropas Parlamenta (EP) un Padomes Regulā Nr. 1315/2013³³ par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. Veiktie ieguldījumi transporta infrastruktūrā ir veicinājuši infrastruktūras atbilstību TEN-T prasībām. Sniegtā analīze ietver tikai tos transporta veidus, attiecībā uz kuriem tehniskās prasības ir noteiktas Regulā (ES) Nr. 1315/2013. Regulas Nr.1315/2013 prasības uz izvērtējuma veikšanas brīdi nav izpildītas, ņemot vērā, ka prasības ir jāizpilda līdz 2030. vai 2050.gadam (atkarībā no TEN-T tīkla daļējuma veida) un šobrīd tiek veikti visi nepieciešamie pasākumi, lai Regulas prasības tiktu izpildīta noteiktajā termiņā



Dzelzceļš

Kopējais koridora dzelzceļa tīkls Latvijā ir 594 km garš. Elektrifikācija veikta 11 % apjomā, sedzot apakšreģionu līnijas pasažieru pārvadājumiem galvaspilsētas robežās. Prasība par sliežu platumu (1,435 mm) “tehniski” nav izpildīta, bet dzelzceļa tehniskās atbilstības novērtējumu koridorā ietekmē atbrīvojums saistībā ar izolētiem tīkliem Baltijas valstīs (Latvijā 1520 mm) (dzelzceļa tīkli ir izolēti tīkli Regulas (ES) Nr. 1315/2013 izpratnē).

Eiropas Komisija ir apstiprinājusi, ka ERTMS ieviešanas Eiropas plāns neattiecas uz pamattīkla koridora 1520 mm platumā dzelzceļa līnijām, līdz ar to Latvijai šī tehniskā prasība nav attiecināma. Kā pozitīvs aspekts atzīmējams, ka tomēr daudzas no prasībām tiks izpildītas ieviešot „Rail Baltica” projektu, tai skaitā sliežu platums atbilstoši ES standartam, maksimālais līnijas ātrums, ERTMS ieviešana.

Prasība par maksimālo līnijas ātrumu 100 km uz kravas līnijām nav izpildīta. Atbilstība standarta maksimālajai 22,5 t ass slodzei Latvijā ir nodrošināta. Latvija var uzņemt minimālo vilciena

³³ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.ENG

garumu 740 m (1520 mm tīkls atbilst prasībām).



Autoceļi

Prasību par to, ka autoceļiem līdz 2030. gadam jābūt vai nu ātrgaitas šosejām, vai automaģistrālēm, Latvija nepilda vēlamo tempā, sasniedzot vien 8 % robežu no visiem autoceļiem. „Via Baltica” šoseja ir galvenā artērija ziemeļu-dienvidu satiksmei starp Igauniju un Lietuvu, un daudzās daļās tā neatbilst tehniskajām prasībām attiecībā uz ceļu klasi, jo tā nav ātrgaitas šoseja vai automaģistrāle. Atbilstības problēma Latvijā tiek uzskatīta par izņēmumu, jo trūkst ekonomiskā pamatojuma ātrgaitas šoseju izbūvei visā “Via Baltica” garumā.

Tiek uzskatīts, ka Latvija izpilda prasības attiecībā uz alternatīvo degvielas avotu nodrošināšanu, kā arī uz Latviju neattiecas prasība par autostāvvietu nodrošināšanu ik pa 100 km, jo Latvijā ir iespējams nogriezties no ceļa ik pa 100 km vai mazākā attālumā.



Jūras ostas un jūras infrastruktūra

Abas Latvijas ostas, uz kurām attiecas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 prasības - Rīgas Brīvosta un Ventspils Brīvosta izpilda prasības attiecībā uz sasaisti ar dzelzceļa un autoceļa infrastruktūru, bet netiek nodrošināta alternatīvo degvielas avotu pieejamība.

Ar Ministru kabineta 2017.gada 25.aprīļa rīkojumu Nr.202 ir apstiprināts Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam (Plāns), kas izstrādāts, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (Direktīva 2014/94/ES) prasības. Plānā ietvertie pasākumi paredz veikt izvērtējumu par nepieciešamību un ekonomisko pamatojumu sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktu izveidei ostās (TEN-T pamattīklā), kā arī izstrādāt pētījumu par pieprasījumu un izmaksu samērīgumu krasta elektropadevei kuģiem ostās salīdzinājumā ar ieguvumiem vides jomā, ņemot vērā sākotnējo izvērtējumu Plāna ietvaros. Minēto alternatīvo degvielu pieejamība būs atkarīga no pētījumu izvērtējuma un ekonomiskā pamatojuma



Lidostas

Regulā (ES) Nr. 1315/2013 noteikta prasība līdz 2050. gadam nodrošināt Rīgas lidostas sasaisti ar dzelzceļa līniju. Uz izvērtējuma brīdi nav sasaistes ar dzelzceļa līniju, bet "Rail Baltica" projekta īstenošana to nodrošinās. Otrā, prasība, kurai jābūt izpildītai, attiecas uz alternatīvas degvielas avotu pieejamību lidostā. Valsts līmenī, izskatot Regulas prasības ir nolemts, ka centralizētie elektromobilitātes pasākumi tiks nodrošināti pa posmiem pēc to aktualitātes. Lidosta "Rīga" kopā ar virkni citu objektu ir iekļauta otrajā īstenošanas posmā 2018.-2023.gadam. Centralizēti tiks veikti pētījumi par jaudām un citiem jautājumiem. Attiecīgi lidostas "Rīga" Stratēģiskās attīstības plānā līdz 2023.gadam, būvējot termināla 6.kārtu ir paredzēts īstenot elektrouzlādes staciju izbūvi..

8. PRIEKŠLIKUMI

Ieteikumi attiecībā uz infrastruktūras attīstības prioritātēm veidoti, ņemot vērā TEN-T attīstības plānus un prioritātes, kā arī nacionālās prioritātes un iespējamās finansēšanas avotus. Priekšlikumi pamatā ir balstīti uz esošo daudzgadu finansējuma ietvaru ("Multi-Annual Financial Framework", MFF), bet daudzi no priekšlikumiem un to izpilde būtu pārskatāma, kad vairāk būs pieejama informācija par nākamo MFF.

8.1. Piemērotākie finansēšanas avoti un finansēšanas mehānismi

Priekšlikumu izstrādei piemērotāko finansēšanas avotu noteikšanai tika ņemta vērā esošās situācijas analīze, kā arī princips, ka finansēšanas avots ir saistīts ar finansēšanas mehānismu. Tabula zemāk raksturo galvenos finansēšanas mehānismus, kas balstīti uz pašreizējā plānošanas periodā (2014.-2020.gads) pieejamo informāciju, jo izvērtējuma brīdī vēl nav pieejama informācija par nākamo daudzgadu finansējuma ietvaru.

Granti	Grantu daļa daudzās ES finansētās programmās samazinās, gan attiecībā uz kopējo summu, gan atbalsta intensitāti. Tāpat jāņem vērā Latvijas ekonomiskās situācijas izmaiņas, kas arī nākotnē ietekmēs atbalsta summu un intensitāti. Granta nosacījumi ir atkarīgi no konkrētā atbalsta instrumenta.
Finanšu instrumenti	Finanšu instrumenti tiek attīstīti kā viens no primārajiem nākotnes projektu finansēšanas veidiem daudzu finansēšanas avotu ietvaros. Veidojas liela finanšu instrumentu daudzveidība gan ES, gan nacionālā līmenī, kas tiek atbalstīta arī ar dažādām ekspertu komandām. Lai izmantotu finanšu instrumentus, projektiem jābūt ar pozitīvu naudas plūsmu un peļņu nesošiem.
Finansēšanas avotu kombinēšana	Finanšu instrumentu izmantošanas veicināšanas ietvaros tiek piedāvāti dažādi finansēšanas avotu un mehānismu kombinēšanas īstenojumi, piemēram, iespēja kombinēt grantus ar aizņēmumiem. Vismaz daļai projekta, kas tiek finansēta ar finanšu instrumenta palīdzību, jābūt ar pozitīvu naudas plūsmu un peļņu nesošai.
Privātās investīcijas	Latvijā maz izmantota iespēja attiecībā uz lielu transporta infrastruktūras projektu finansēšanu Latvijā. Lai piesaistītu privātās investīcijas, projektiem jābūt ar pozitīvu naudas plūsmu un peļņu nesošiem.
PPP	Latvijā transporta infrastruktūras jomā maz izmantota iespēja, bet uz izvērtējuma brīdi tiek attīstīti pirmie projekti, pamatā balstoties uz pieejamības maksājumu. Papildus būtu attīstāmi PPP projekti, kur maksātājs nav valsts, bet gala lietotājs, bet šādu projektu attīstībā jāņem vērā iedzīvotāju maksātspēja par konkrētiem pakalpojumiem. Projektiem jābūt ar pozitīvu naudas plūsmu un pietiekošu pieprasījumu, lai nodrošinātu sākotnējo investīciju atdevi vai arī tiktu izmantots pieejamības maksājums.
Valsts un pašvaldību finansējums	Finansējuma iespējas ir ierobežotas, ņemot vērā valsts un pašvaldību budžeta apmēru, īpaši attiecībā uz pašvaldību finansējumu.

Tabula Nr.8.1. Galveno finansēšanas mehānismu raksturojums

Tabula zemāk raksturo sasaisti starp finansēšanas avotiem un finansēšanas mehānismiem.

	Granti	Finanšu instrumenti	Finansēšanas avotu kombinēšana	Privātās investīcijas	PPP	Valsts un pašvaldību finansējums
ESIF	✓	✓	✓		✓	✓
INTERREG	✓					✓
EFSI		✓	✓	✓		
EISI	✓	✓	✓			✓
DG NEAR	✓					✓
ELJZ	✓	✓				✓
LIFE	✓					✓
Valsts, pašvaldību finansējums						✓
H2020	✓			✓		✓
Privātais finansējums un PPP					✓	✓

Tabula Nr.8.2. Finansēšanas avotu sinerģija ar finansēšanas mehānismiem

Zemāk sniegta detalizēta informācija par katru no galvenajiem finansēšanas avotiem attiecībā uz pašreizējo situāciju un ieteikumi tālākai izmantošanai.

8.1.1. Eiropas strukturālie un investīciju fondi (ESIF)

Finanšu instrumenta mērķi

Liela daļa ES finansējuma tiek novirzīta caur pieciem Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, ko kopīgi pārvalda ES un dalībvalstis: ERAF, ESF, KF, EJZF. Visu fondu darbības mērķis ir nodrošināt finansējumu, ko ieguldīt darbvietu radīšanā, veselīgā un ilgtspējīgā Eiropas ekonomikā un vidē.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Iepriekšējā un arī esošajā plānošanas periodā lielākā daļa transporta nozares infrastruktūras projektu tika finansēti, izmantojot ERAF un KF finansējumu. Transporta nozares prioritātes un projekti ir detalizēti analizēti 4.sadaļā.

Aktivitātes finanšu instrumenta iespēju plašākai izmantošanai

Izvērtējuma brīdī saskaņā ar esfondi.lv mājaslapā pieejamo informāciju ES fondu ziņojumos un izvērtējumos, Latvijai ir labi ESIF apguves rādītāji attiecībā uz transporta nozari 2014.-2020. gada plānošanas periodā. Nākamā plānošanas perioda pēc 2020. gada finansējums un prioritātes vēl nav zināmas, tādēļ lielākā uzmanība būtu pievēršama esošās DP rādītāju sasniegšanai un pieejamā finansējuma efektīvākai izmantošanai.

Plānojot nākamā plānošanas perioda 2021.-2027.gadam prioritātes, kas būtu finansējamas no ESIF līdzekļiem, jāņem vērā iespējamais ES finansējuma samazinājums, jo saskaņā ar EK prezidenta Žana Kloda Junkera sniegto informāciju Eiropas Politikas studiju centra (CEPS) konferencē 2018.gada 22.februārī, iespējamais ESIF finansējuma samazinājums tiek plānots 15-20% robežās. Tāpat jāņem vērā EK vadlīnijas attiecībā uz finansējuma mērķiem un finansējuma jomām. Šobrīd nav pieejamas finansējuma vadlīnijas nākamajam plānošanas periodam, tomēr, ņemot vērā esošā plānošanas perioda vadlīnijas, ESIF finansējuma ieguldījumus nevajadzētu plānot mazajās ostās un lidostās.

Kā nacionālā līmeņa prioritātes, kas būtu finansējamas no ESIF līdzekļiem, būtu minami projekti,

kas papildinātu investīcijas "Rail Baltica" projektā un nodrošinātu pēc iespējas lielāku atdevi no izveidotās transporta infrastruktūras, kā piemēram, reģionālo vilcienu ap Rīgu izveide, papildus kravu iekraušanas vietu izveide, dzelzceļa pievadu uz lidostu izveide (ievērojot, ka tā ir TEN-T Regulas prasība), Rīgas centrālās stacijas rekonstrukcija un citi projekti. Plānojot šos projektus un ESIF finansējumu jāņem vērā ne tikai EK vadlīnijas, bet arī valsts atbalsta jautājumi, jo daži no objektiem varētu tikt saistīti ar uzņēmējdarbības attīstību, kas netiek atbalstīta no ES puses.

Atsevišķi būtu analizējams, kā tiks nodrošināts "Rail Baltica" projekta īstenošanai nepieciešamais finansējums 5.8 miljardu EUR apmērā visām Baltijas valstīm kopumā. Uz izvērtējuma brīdi tiek plānots, ka līdz 85 % no visa nepieciešamā finansējuma nodrošinās EISI finansējums un vismaz 15 % tiek plānots kā nacionālais finansējums.

Citas nacionāla līmeņa prioritātes, kas varētu būt finansējamas no ESIF līdzekļiem ir saistītas ar uzņēmējdarbības infrastruktūras attīstību ap ostām, izvērtējot, cik plašā mērā plānotās investīcijas attiecas uz transporta nozari un cik daudz uz uzņēmējdarbību.

Pēc iespējas ESIF finansējums būtu izmantojams ceļu infrastruktūras uzlabošanai, ņemot vērā Latvijas ceļu slikto stāvokli, ceļu infrastruktūras neatbilstību EK prasībām (TEN-T Regula) un nacionālā finansējuma ierobežoto apjomu. Plānojot ceļu infrastruktūras projektus, jāņem vērā EK līmeņa prioritātes, tai skaitā, alternatīvu degvielas staciju izveidi, ceļu drošības uzlabošanu un inteligentās transporta sistēmas pakalpojumus.

8.1.2. INTERREG

Finanšu instrumenta mērķi

Eiropas teritoriālā sadarbība - pazīstama kā INTERREG - nodrošina kopīgus projektus un politikas apmaiņu starp valstīm un reģioniem. Eiropas teritoriālās sadarbības visaptverošais mērķis ir veicināt harmonisku Eiropas Savienības ekonomisko, sociālo un teritoriālo attīstību kopumā.

INTERREG budžets ir 10,1 miljardi EUR, kas tiek ieguldīts vairāk nekā 100 sadarbības programmās starp reģioniem un teritoriālajiem, sociālajiem un ekonomiskajiem partneriem. Šis budžets ietver arī ERAF piešķirumu dalībvalstīm, lai tās piedalītos ES ārējo robežu sadarbības programmās, kuras atbalsta citus instrumentus (Pirmspievienošanās instruments un Eiropas kaimiņattiecību instruments).

Finanšu instrumenta esošie projekti

Latvija ir aktīvi iesaistījusies INTERREG projektu īstenošanā, tai skaitā arī transporta nozarē. Kā piemēri minami VAS "Latvijas Valsts ceļi" projekti, kur finansējuma saņēmējs ir Satiksmes ministrija.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" sadarbībā ar Igaunijas autoceļu administrāciju ERAF trešā mērķa apakšprogrammas pārrobežas sadarbības programmas INTERREG ietvaros realizēja trīs projektus: Sedas tilts (Rūjiena) - Karksi Nuia, Mazsalaca - Killingi Nomme un Ape - Moniste. Programmas Igaunija-Latvija INTERREG 2007.-2013. gada ietvarā, papildus bāzes ES Strukturālo fondu līdzfinansējumam, tika sakārtoti 60 km valsts autoceļa tīklā ietilpstošo vietējo un reģionālo autoceļu par aptuveno summu 9 miljoni EUR. 2014.-2020. gada ietvaros šobrīd tiek īstenoti vairāki projekti transporta jomā, piemēram, Zemgales plānošanas reģions īsteno projektu "Electro Mobilitāte kā atbalsts vadītāja ilgtspējīgas mobilitātes Politikas instrumentus (Electro Mobility as driver to support POLicy Instruments for sustainable mobility), kā arī Latvijas Zaļo ceļu asociācija īsteno projektu "Efektīva un ilgtspējīga tūrisma nodrošināšana ar transportu ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni. Inovācijas: ilgtspējīga mobilitāte, pieejamība un atbildīgi ceļi" (Delivering Efficient Sustainable Tourism with low-carbon transport Innovations: Sustainable Mobility, Accessibility and Responsible Travel)³⁴.

Aktivitātes finanšu instrumenta iespēju plašākai izmantošanai

Turpināt izmantot INTERREG piedāvātās projektu iespējas, nodrošinot transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta plānošanu, un koordinēšanu pierobežā, pārrobežu projektu plānošanu, kā arī aktīvu dalību Baltijas jūras makro-reģionālās stratēģijas plānošanā un ieviešanā, ņemot vērā nepieciešamību makro-reģionālās stratēģijas regulāri aktualizēt, lai pievienotu pēc iespējas

³⁴ <https://www.interregeurope.eu/discover-projects/>

lielāku vērtību reģionu attīstībai un sinerģijām starp valstīm attiecībā uz kopīgu plānošanu, kopīgiem projektiem un kopīgas / koordinētas infrastruktūras attīstību³⁵.

Turpmākā dalība INTERREG projektos ir atkarīga no konkrētiem projektu uzsaukumiem, tādēļ ziņojumā netiek iekļauti konkrēti ieteikumi, bet katrs no projekta uzsaukumiem būtu izvērtējams gan nacionālā, gan reģionālā līmenī. Ievērojot kopējo valstij pieejamo ierobežotā finansējuma apjomu, jānodrošina papildus iespējas pilnveidot transporta infrastruktūru, izmantojot iespējas vēl esošajā plānošanas periodā, jo nav paredzams, kā INTERREG programma tiks plānota nākošajā plānošanas periodā. INTERREG pārrobežu projektu iespējas var tikt izmantotas, lai apzinātu un pārņemtu labāko praksi no citām valstīm attiecībā uz inovatīviem risinājumiem.

Kā piemērs būtu minams uz izvērtējuma brīdi atvērtais projektu konkursu uzsaukumus programmā INTERREG Europe³⁶, kas ietver projektu iespējas transporta jomā.

8.1.3. Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (EFSI)

Finanšu instrumenta mērķi

Investīciju plāns Eiropai jeb tā sauktais Junkera plāns koncentrējas uz ieguldījumu pastiprināšanu darbvieta radīšanai un izaugsmes veicināšanai, gudrāk izmantojot jaunus un jau esošus finanšu līdzekļus. EFSI ir Junkera plāna galvenais elements un plāna ietvaros Eiropas Investīciju banka (EIB) sniedz ilgtermiņa aizdevumus. Eiropas Investīciju Fonds (EIF) atbalsta Eiropas mikrouzņēmumus, mazos un vidējos uzņēmumus (MVU), palīdzot tiem iegūt finansējumu.

Finanšu instrumenta esošie projekti

Saskaņā ar EIB mājaslapā sniegto informāciju³⁷, uz izvērtējuma brīdi EFSI nodrošina finansējumu: Cromo Konstruktīvu Iekārtas (50 000 000 EUR), Ramirent Konstruktīvu Iekārtas (50 000 000 EUR), Latvijas Universitāte (30 000 000 EUR), BalTCAP Infrastruktūras Fonds (20 000 000 EUR), Rīgas Satiksme (75 000 000 EUR).

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

Pamatojoties uz EIB sniegto informāciju, uz izvērtējuma brīdi Latvija nav aktīvi izmantojusi EFSI piedāvātās iespējas, tādēļ lielākai aktivitātes veicināšanai būtu jāizvērtē iespējas, kad Latvija plāno aizņemties finanšu līdzekļus no finanšu institūcijām un izvērtēt iespēju aizņemties, izmantojot EFSI finanšu instrumentu, iepriekš piesaistot EIB konsultantus, tai skaitā JASPERS un specializētu konsultāciju dienestu (EIB Advisory Hub). Kā piemēri varētu tikt minēti ceļu infrastruktūras attīstība, tai skaitā lecavas apvedceļš, kā arī citi apvedceļi. Finansējums var tikt piesaistīts ne tikai autoceļiem, bet arī dzelzceļa ritošā sastāva iegādei un citiem lieliem investīciju projektiem, kur plānots aizņemties finanšu līdzekļus. Svarīgākais priekšnosacījums būtu nevis konkrētais transporta vai citas infrastruktūras veids, bet plānotā projekta naudas plūsma, lai nodrošinātu aizņēmumu atdevi.

8.1.4. Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)

Finanšu instrumenta mērķi

EISI³⁸ ir Eiropas Savienības finanšu instruments Eiropas infrastruktūras savienošanai, lai nodrošinātu investīcijas (Connecting Europe Facility - CEF): transportā (EISI Transports), enerģētikā (EISI Enerģija) un digitālajā infrastruktūrā (EISI Telekomunikācijas). EISI budžets transporta nozarei (EISI Transports, TEN-T)³⁹ laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam ir 24,05 miljardi EUR. Par dotācijām 22,4 miljardu EUR apjomā ir atbildīga Eiropas Inovāciju un tīklu izpildaģentūra (Innovation and Networks Executive Agency, INEA)⁴⁰. EISI Transports mērķi:

³⁵http://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2017/12/12-08-2017-new-study-on-eu-macro-regional-strategies

³⁶ <https://www.interregeurope.eu/apply/>

³⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/index.htm?c=LV>

³⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en

³⁹ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/inea/en>

- līdz 2030. gadam pabeigt Transporta pamattīklu, kas sastāv no deviņiem multimodālajiem pamattīkla koridoriem;
- līdz 2050. gadam pabeigt Visaptverošo transporta tīklu, lai atvieglotu piekļuvi visiem Eiropas reģioniem.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Esošie EISI Transports projekti

Līdz šim ir bijuši 4 EISI Transports projektu uzsaukumi. Tajos Latvija piedalījies vai joprojām piedalās 10 projektos. Būtiskāko finansējumu saņēmis “Rail Baltica” projekts (1.-3.kārta). Bez tam 4 projekti saistīti ar gaisu, 3 – ar jūras un tikai 1 – ar sauszemes transportu (ūdeņraža degvielas transportlīdzekļi). Latvijai būtu bijis lietderīgi piedalīties lielākā skaitā projektos, kā arī attiecībā uz dažādiem transporta infrastruktūras veidiem, piemēram, projektos, kas saistīti ar autoceļu attīstību un satiksmes vadības sistēmām (ERTMS).

EISI projektu uzsaukumi paredz apvienot dotāciju ar aizdevumu, tādēļ infrastruktūras attīstītājiem, kas plāno piesaistīt aizņēmumus, būtu svarīgi piedalīties šajā uzsaukumā, lai nodrošinātu aizņēmuma daļas samazinājumu, izmantojot dotāciju 20 – 30 % apmērā. Ir plānoti nākamie EISI projektu uzsaukumi, piemēram, 2018.gada 16.maijā. Informācija par projektu iespējām un nosacījumiem atrodama projektu uzsaukumu dokumentos, kā arī pretendentu rokasgrāmatās un citos INEA resursos. Detalizēta informācija par EISI projektiem ir iekļauta Pielikumā Nr.8.

Aktivitātes finanšu instrumenta iespēju plašākai izmantošanai

Esošā finansējuma ietvaros izskatīt iespēju pieteikties EISI Transporta projektu konkursā, kas tika izsludināts 2018.gada 17. maijā un attiecas uz dzelzceļa infrastruktūru, ERTMS ieviešanu, drošu transporta infrastruktūru, inovācijām, ITS un multimodālām loģistikas platformām. Ieteikums būtu veidot vienotu projekta pieteikumu kopā ar citām Baltijas valstīm un Poliju, tādējādi veicinot “Via Baltica” drošības jautājumu attīstību pēc vienotiem principiem. Līdzīgas iespējas varētu tikt izmantotas attiecībā uz alternatīvās degvielas staciju izbūvēm un ITS attīstību, kur projektu konkursus ir izsludinājis DG MOVE.

Krietni lielākas finanšu iespējas būtu pieejamas tikai nākamajā daudzgadu finansējuma ietvarā, kura izveide ir saistīta ar ilgtermiņa aktivitātēm attiecībā uz finansējuma plānošanu, plānotā finansējuma un saistošā normatīvā regulējuma apstiprinājumu.

8.1.5. Kaimiņattiecību un paplašināšanās sarunu ģenerāldirektorāta (DG NEAR) projekti

Finanšu instrumenta mērķi

Kaimiņattiecību un paplašināšanās sarunu ģenerāldirektorāta (Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations- DG NEAR)⁴¹ finanšu instrumentu mērķis ir ES kaimiņattiecību un paplašināšanās politika, un attiecību koordinācija ar Eiropas Ekonomiskās Zonas (EEZ) un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) valstīm finansēšana, kā arī ekspertu piesaiste.

TAIEX ir Eiropas Komisijas Tehniskās palīdzības un informācijas apmaiņas instruments. Dažas no TAIEX atbalsta jomām ir vide, enerģija, transports un telekomunikācijas. Latvija 2014. gadā projektu ietvaros ir piedāvājusi apmēram 60 ekspertus dažādām ES kaimiņvalstu valsts institūcijām, taču publiski pieejamajos ziņojumos par 2015. un 2016. gadu Latvija nav minēta.

Twinning (Sadraudzība) ir ES instruments institucionālai sadarbībai starp ES dalībvalstu un partnervalstu valsts pārvaldes iestādēm. Laikā no 2005. līdz 2016. gadam Latvija ir piedalījies apmēram 20 Twinning projektos kā līderis.

Eiropas kaimiņattiecību instrumenta (EKI) projekti (The European Neighbourhood Instrument)⁴² atbalsta Eiropas kaimiņattiecību politiku (EKP). EKI budžets ir 15,4 miljardi eiro. Transports ir viena no 9 ENI prioritārajām jomām.

⁴¹ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/about/directorate-general_en

⁴² <http://www.euneighbours.eu/en/policy/european-neighbourhood-instrument-eni>

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Informācija par aktuālajiem DG NEAR iepirkumiem ir pieejama tās mājas lapā⁴³. Uz izvērtējuma brīdi nav atvērtu iepirkumu un dotāciju konkursu.

EKI Austrumu sadarbības ietvaros tikuši finansēti vairāki ar transportu saistīti projekti. Informācija par Latvijas dalību tajos nav pieejama. Iepazīties ar atvērtajiem EKI Austrumu partnerības projektu uzsaukumiem var tīmekļa vietnē⁴⁴.

EKI atbalsts Krievijai ir realizēts izmantojot programmu pirms EKI - EKPI, un tās ietvaros Latvijas kontekstā svarīgs ieguvums ir pārrobežu sadarbība programmas Igaunija-Latvija-Krievija⁴⁵ ietvaros, kas tiek turpināta jaunas pārrobežu sadarbības programmas Latvijas-Krievija ietvaros. Latvija tieši piedalījies 26 projektos, ar transportu bijuši saistīti 2 no tiem:

- **ESTLATRUS TRAFFIC**⁴⁶ 1 688 913 EUR
- **VIENTULI-BRUNISHEVO**⁴⁷ 8 368 373 EUR

Šobrīd aktuāla ir Latvijas-Krievijas pārrobežu sadarbības programma⁴⁸ ar budžetu 27 082 276,20 EUR. Saistībā ar mobilitāti finansējums piešķirts diviem projektiem Latvija-Krievija robežpunktu pilnveidošanai⁴⁹. Finansējums pieejams arī tiešu projektu uzsaukumu⁵⁰ ietvaros, uz izvērtējuma brīdi nav atvērtu projektu uzsaukumu. Detalizēta informācija iekļauta Pielikumā Nr.9.

Aktivitātes finanšu instrumenta iespēju plašākai izmantošanai

Pēc iespējas izmantot kaimiņattiecību un paplašināšanās sarunu ģenerāldirektorāta projektu iespēju, lai veicinātu austrumu – rietumu transporta virziena attīstību, kā arī starpvalstu transporta projektu kopīgu plānošanu un attīstību.

Līdzīgi kā INTERREG gadījumā projektu iespējas ir atkarīgas no konkrētiem projektu uzsaukumiem, tādēļ izvērtējuma ziņojumā netiek piedāvāti konkrēti projektu piemēri (pielikumā tiek sniegta informācija par jau realizētajiem projektiem), bet katrs projektu uzsaukums būtu analizējams reģionālā līmenī un izvērtēts kā projekta iespējas, tā risinot reģiona problēmas. Svarīgākais būtu nodrošināt nepieciešamā līdzfinansējuma apjomu un projekta uzsaukuma iespēju analīzi pret reģiona vajadzībām, kā arī atbilstošu pārrobežu partneru identifikāciju.

8.1.6. Valsts un pašvaldību finansējums

Finanšu instrumenta mērķi

Saskaņā ar EK darba dokumentu "ERAF un KF *ex-post* izvērtējums 2007.-2013. gads"⁵¹ EU12 valstu ERAF un KF ieguldījums transporta infrastruktūras attīstībā ir virs 40 % no kopējām investīcijām, bet Latvijas gadījumā tie ir vairāk nekā 50 %, kas ir virs vidējā ES rādītāja un mērķē uz nepieciešamību meklēt alternatīvus risinājumus ES finansējuma samazināšanās gadījumā.

Saskaņā ar FM infografiku⁵² 2016. gadā valsts budžets transportam bija 4,6 % no valsts budžeta jeb apmēram 357 miljoni EUR.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Liela daļa no valsts un pašvaldību budžeta finansējuma tiek novirzīta esošās infrastruktūras uzturēšanai, investīcijas nodrošinot ar ERAF un KF finansējumu.

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

⁴³ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/tenders/grants-and-tenders_en

⁴⁴ <http://www.euneighbours.eu/en/east/stay-informed/news/latest-opportunities-eastern-neighbourhood-28>

⁴⁵ <http://www.estlatrus.eu/>

⁴⁶ <http://www.estlatrus.eu/eng/projects/1636>

⁴⁷ <http://www.estlatrus.eu/eng/projects/1679>

⁴⁸ <http://latruscbc.eu/>

⁴⁹ http://latruscbc.eu/wp-content/uploads/2016/12/2_Direct_Award-Project-Summaries.pdf

⁵⁰ <http://latruscbc.eu/open-call-for-proposals/>

⁵¹

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/expost2013/wp1_swd_report_en.pdf

⁵² <http://www.fm.gov.lv/lv/aktualitates/jaunumi/budzets/51797-infografika-lielaka-dala-valsts-budzeta-lidzeklu-atveleta-socialajai-aizsardzibai>

Kopējais valsts un pašvaldību budžeta apjoms Latvijai ir noteikts un tiek izmantots gan esošās infrastruktūras uzturēšanai, uzlabošanai un jaunas infrastruktūras izveidei. Pārskatot kopīgo transporta plānošanu un uzlabojot izmantošanas efektivitāti, tai skaitā labāku sasaisti starp dažādiem transporta veidiem, varētu tikt pārskatīts dotācijām nepieciešamā finansējuma apjoms. Detalizētāki ieteikumi izvērtējuma ziņojumā netiek iekļautas, jo transporta dotācijas ir ārpus izvērtējuma tvēruma.

Ņemot vērā ierobežoto finansējuma apjomu, būtu jāizmanto citu finanšu instrumentu piedāvātās iespējas, savukārt valsts un pašvaldību līdzekļi galvenokārt būtu jāizmanto līdzfinansējuma nodrošināšanai, lai izmantotu visas ārējā finansējuma iespējas, kā piemēram EFSI, EISI, INTERREG un citi.

Pēc līdzfinansējuma nodrošināšanas kā galvenie nākotnes uzdevumi būtu saistīti ar jomām, kur nav pieejams cits finansējuma veids, piemēram, pašvaldību investīcijas pašvaldību ceļos un pilsētu ielās, sabiedriskajā transportā, ņemot vērā pašvaldību autonomiju lemjot par investīciju prioritātēm.

Attiecībā uz valsts finansējumu, pēc līdzfinansējuma nodrošināšanas dažādiem projektiem, primāri jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt Latvijas atbilstību TEN-T Regulas prasībām un ceļu infrastruktūras uzlabošanas nozīmīgums. Plānojot un realizējot šos uzdevumus, pēc iespējas jāizmanto dažādi finanšu instrumenti un papildus valsts funkciju realizēšanai jāsteno projekti ar lielāko ekonomisko atdevi.

8.1.7. Apvārsnis 2020 (Horizon2020)

Finanšu instrumenta mērķi

Apvārsnis 2020⁵³ ir Eiropas Savienības programma pētniecībai, attīstībai un inovācijām. Tā realizē ES pētniecības, attīstības un inovācijas stratēģiju laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam. Kopējais Apvārsnis 2020 budžets ir apmēram 80 miljardi EUR. Apvārsnis 2020 ir trīs galvenās prioritātes:

- Ekselenta zinātne (Excellence Science)
- Vadība rūpniecībā (Industrial Leadership)
- Sabiedrības problēmu risināšana (Societal Challenges)

ES ir identificējusi septiņas prioritārās problēmas, kur mērķtiecīgas investīcijas pētniecībā un inovācijās var sniegt nozīmīgu ieguvumu ES pilsoņiem:

- ✓ veselība, demogrāfiskās izmaiņas un labklājība;
- ✓ pārtikas drošums, ilgtspējīga lauksaimniecība un mežsaimniecība, kuģniecība un jūrniecība, kā arī iekšzemes ūdeņu pētniecība un bioekonomika;
- ✓ droša, tīra un efektīva enerģija;
- ✓ pārdomāta, “zaļa” un integrēta transporta sistēma;
- ✓ klimata darbība, vide, resursu efektivitāte un izejmateriāli;
- ✓ Eiropa mainīgajā pasaulē — visaptverošas, inovatīvas un domājošas sabiedrības;
- ✓ drošas sabiedrības — Eiropas un tās pilsoņu brīvības un drošības aizsardzība.

No visām H2020 programmām uz transporta nozari vistiešāk attiecas prioritātes “Sabiedrības problēmu risināšana” programma “Pārdomāta, “zaļa” un integrēta transporta sistēma”.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Esošie Apvārsnis 2020 projekti

Uz izvērtējuma brīdi *Apvārsnis 2020* ietvaros finansējums piešķirts kopā 955 ar transporta nozari saistītiem projektiem. Latvijas uzņēmumi un organizācijas piedalās vai ir piedalījušies 7 projektos.

⁵³ <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/>

Iespaidīgākais finansējuma saņēmējs ir SIA "Rīgas satiksme" ar projektiem, kas saistīti ar ūdeņraža degvielas šūnu izmantošanu pilsētas sabiedriskajam transportam.

Nākotnes Apvārsnis 2020 projekti

Attiecībā uz transporta nozari atlikušajiem diviem Apvārsnis 2020 ieviešanas gadiem spēkā ir Darba Programma 2018 - 2020⁵⁴. Tajā aprakstītas 3 galvenās projektu uzsaukumu grupas šim periodam:

- ✓ "Mobilitāte izaugsmei" ar apakštēmām;
- ✓ "Eiropas industrijas un pakalpojumu digitalizācija un transformācija: Automātiskais ceļu transports";
- ✓ "Zemas oglekļa emisijas un klimata noturīgas nākotnes veidošana: Zaļie transportlīdzekļi".

Papildus jaunajā Apvārsnis 2020 Darba Programmā 2018-2020 iekļautajām iespējām ir virkne projektu iespēju, kas attiecas uz iepriekšējo Darba Programmu. Uz izvērtējuma brīdi ir atvērti 5 projektu uzsaukumi. Trīs no uzsaukumiem saistīti ar ceļu transportu – autonomie auto, "zaļie" auto un tīrāki dzinēji. Mobilitātes projektu kopa ir ar plašāku tvērumu. Visos šajos uzsaukumos ir potenciāli Latvijas uzņēmumiem, mazākā mērā projektu uzsaukumā par aviācijas energopatēriņa optimizēšanu. Detalizēta informācija par Apvārsnis 2020 projektiem ir iekļauta Pielikumā Nr.10.

Kā viena no visātrāk izmantojamām un ar vislielāko pievienoto vērtību būtu iespēja analizēt jau īstenoto Apvārsnis 2020 un septītās pamatprogrammas (FP7) projektu ziņojumus attiecībā uz transporta jomu, jo tie iekļauj informāciju gan par transporta finansējuma modeļiem, gan attīstības tendencēm, piemēram, projekts "Benefit"⁵⁵, finanšu instrumentu ieviešana⁵⁶ un citi.

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

Uz izvērtējuma brīdi ir palikuši tikai pāris gadi, lai pieteiktos Apvārsnis 2020 projektiem, bet, ņemot vērā iespēju, ka līdzīgas finansējuma iespējas varētu būt pieejamas arī nākamajā plānošanas periodā, būtu ieteicams piedalīties dažādos uzsaukumos, lai nodibinātu sakarus ar aktīviem projektu dalībniekiem. Informāciju par aktīviem dalībniekiem un organizācijām kas, iespējams, meklē partnerus varētu tikt atrasta, piemēram, VIAA mājaslapā, pie VIAA kontaktpersonām, kas saņem informāciju par partneru meklēšanu, arī LIAA mājaslapā. Papildus būtu izmantojamas *Apvārsnis 2020* tīmekļa vietnes un *LinkedIn* diskusiju grupas.

8.1.8. Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds (EJZF)

Finanšu instrumenta mērķi

Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda līdzfinansētie finanšu instrumenti ir ilgtspējīgs un efektīvs veids, lai ieguldītu cilvēkos un uzņēmumos zivsaimniecības, un akvakultūras nozarēs, kā arī lai atbalstītu Integrēto jūrlietu politiku. EJZF atbalstu var piešķirt gan kā dotācijas, gan arvien vairāk finanšu instrumentu veidā⁵⁷.

Rīcības programma zivsaimniecības attīstībai (ZRP) 2014.–2020. gadam atbalsta piešķiršanai no Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda ar Eiropas Komisijas lēmumu tika apstiprināta 2014. gada 17. decembrī (pieejama Zemkopības ministrijas tīmekļa vietnē) ar kopējo publisko finansējumu –183,6 milj. EUR (EJZF līdzfinansējums – 139,8 milj. EUR) jeb 2,43 % apmērā no visa EJZF finansējuma 2014.-2020. gada periodam. Investīcijas zvejas ostu infrastruktūras pilnveidošanā sniegs iespēju veikt investīcijas zvejai nepieciešamajā infrastruktūrā, izkrauto produktu kvalitātes uzlabošanai, kontroles un izsekojamības uzlabošanai.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

⁵⁴http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf

⁵⁵ <http://www.benefit4transport.eu/index.php/reports>

⁵⁶ <https://research4committees.blog/2018/03/13/financial-instruments-in-the-2014-20-programming-period-first-experiences-of-member-states/>

⁵⁷ https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_lv

2007.–2013. gada plānošanas periodā EJZF ietvaros publisko finansējumu saņēma 7 zvejas ostas, kurās tika veikti ieguldījumi ar mērķi uzlabot zvejas produktu izkraušanai un uzglabāšanai nepieciešamo infrastruktūru, kā arī nodrošināt kvalitatīvus ostas pakalpojumus zvejnieku vajadzībām.

2014.–2020. gada plānošanas periodā EJZF prioritāte ir veicināt vides ziņā ilgtspējīgu, inovatīvu, konkurētspējīgu un uz zināšanām balstītu zvejniecību. Kā viens no pasākumiem plānots - investīcijas zvejai nepieciešamajā infrastruktūrā, izkrauto produktu kvalitātes uzlabošanā, kontroles un izsekojamības uzlabošanā. 2018. gada sākumā no EJZF līdzekļiem ir atbalstīti 16 projekti zvejas ostas un izkraušanas vietas pasākumu īstenošanai, par kopējo atbalstāmo finansējumu 17,5 milj. EUR apmērā⁵⁸. Detalizēta informācija iekļauta Pielikumā Nr.11.

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

Ņemot vērā, ka 2014.– 2020. gada ERAF un KF plānošanas perioda ietvaros nav plānotas atbalsta aktivitātes mazo ostu attīstībai, EJZF piedāvātās iespējas ir labs finanšu mehānisms, kura ietvaros var tikt veiktas investīcijas ostu teritoriju labiekārtošanas pasākumiem. 2018. gada pirmā pusgadā projektu iesniegšana paredzēta 4 aktivitātēs, tai skaitā "Zvejas ostas un izkraušanas vietām" – atbalsts kolektīvām investīcijām zvejniekiem nepieciešamo ostas darbību nodrošināšanai – izkraušanai, uzglabāšanai, pirmapstrādei ostas teritorijā.

8.1.9. LIFE programma

Finanšu instrumenta mērķi

LIFE programma ir Eiropas Komisijas finanšu instruments vides un klimata jomā, ar mērķi veicināt, aktualizēt, attīstīt un īstenot ES vides un klimata politiku, līdzfinansējot projektus ar Eiropas pievienoto vērtību, kas Latvijā darbojas no 2001. gada un ar tās atbalstu veiksmīgi realizēti 46 projekti.

LIFE programmas atbalsts ir ļoti plašs. Vēsturiski Latvijā to vairāk izmanto nevalstiskās organizācijas dabas projektu realizācijai. Šī gada uzsaukuma jauninājums – "tirgum gatavie" produkti vides un klimata tehnoloģijās - ir ērts un pieejams veids, kā arī privātie uzņēmēji var veikt jaunu produktu vai tehnoloģiju ieviešanu LIFE programmas ietvaros.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Finanšu instrumenta ietvaros VAS "Latvijas Dzelzceļš" īstenoja projektu "Inovātivi risinājumi dzelzceļa trokšņa pārvaldībā"⁵⁹. Projekta ietvaros tika izstrādāti inovātivi risinājumi dzelzceļa trokšņa pārvaldībā. Šo risinājumu ieviešanai reālajā vidē tika noteikti trīs prioritārie uzdevumi. Projekta īstenošanas laiks bija 2012.–2015. gads, tomēr dažādu iemeslu dēļ projekta galvenās aktivitātes tomēr netika īstenotas. Kopējās izmaksas tika plānotas: 1 466.8 miljoni EUR, no kā LIFE+ programma -654.4 tūkstoši EUR un Latvijas vides aizsardzības fonds – 129.1 tūkstoti EUR.

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

LIFE programmas finansēšanas periodā no 2014. gada līdz 2020. gadam kopējais pieejamo investīciju apmērs ir 3.4 miljardi EUR. Apstiprināto projektu realizācijai pieejams arī nacionālais līdzfinansējums. 2018. gada 12. februārī tika pieņemta LIFE daudzgadu darba programma⁶⁰ 2018.-2020. gadam ar kopējo programmas finansējumu 1 657 miljoni EUR. Tiek izdalītas divas LIFE apakšprogrammas:

- Vides apakšprogramma, kuras projektiem laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam paredzētais finansējums ir 1.24 miljardi EUR. Vides apakšprogrammas galvenās prioritātes ir:
 - ✓ vide un resursu efektivitāte jomā paredzot 445 miljonus EUR;
 - ✓ daba un bioloģiskā daudzveidība - 633 miljoni EUR;
 - ✓ vides pārvaldība un informācija ~143 miljoni EUR.

⁵⁸ Apstiprinātās darbības "Rīcības programmas Zivsaimniecības attīstībai 2014.-2020. gadam" kopsavilkums uz 30.09.2017. <http://www.lad.gov.lv/lv/statistika/eiropas-jurlietu-un-zivsaimniecibas-fonds-1/ejzf-publiskosana-saraksts/>

⁵⁹ <http://troksnisaizsienas.lv/par-projektu>

⁶⁰ Komisijas īstenošanas lēmums 2018/210 (12.02.2018)

- Klimata pasākumu apakšprogramma, kuras projektiem laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam paredzētais finansējums ir 449 miljoni EUR. Klimata pasākumu apakšprogrammas galvenās prioritātes ir:
 - ✓ klimata pārmaiņu mazināšana ~ 230 miljoni EUR;
 - ✓ pielāgošanās klimata pārmaiņām ~124 miljoni EUR;
 - ✓ klimata pārvaldība un informācija ~ 48 miljoni EUR.

Izskatīt iespēju aktīvāk pieteikties LIFE programmas finansētos projektos, kā arī stiprināt iesaistīto pušu kapacitāti projektu iesniegumu sagatavošanā un projektu vadībā.

Līdzīgi kā INTERREG gadījumā katrs projekta uzsaukums būtu analizējams gan nacionālā, gan reģionālā līmenī, lai izvērtētu projekta uzsaukuma prioritātes pret nacionālajām un reģionālajām prioritātēm, kā piemēram, klimata pārmaiņu mazināšana izmantojot alternatīvās degvielas iespējas.

8.1.10. Privātais finansējums un PPP

Finanšu instrumenta mērķi

Publiskā un privātā partnerība (PPP) nozīmē publiskā un privātā sektora sadarbības formu, kas veidota uz noteiktu laiku un nosacījumiem, lai nodrošinātu sabiedrības vajadzības būvdarbu veikšanā vai pakalpojumu sniegšanā. Latvijā PPP⁶¹ raksturo kā sadarbību, lai nodrošinātu sabiedrības vajadzības, ilgtermiņa sadarbību, kurā publiskais un privātais partneris apvieno un izmanto tam pieejamos resursus, atbildība un riski tiek dalīti.

Finanšu instrumenta esošie un plānotie projekti

Ņemot vērā ievērojamo, nepieciešamo investīciju apjomu un daudzos gadījumos valsti kā infrastruktūras turētāju un attīstītāju, privātā sektora ieguldījums, tai skaitā izmantojot PPP projektus, ir bijis neliels. Šādu attīstību ir veicinājis arī ievērojamais KF un ERAF finansējums transporta nozarē, kā arī mazā pieredze, attīstot PPP projektus. Kā vienu no pirmajiem projektiem PPP jomā var minēt Ķekavas apvedceļa projektu⁶², ko plānots īstenot līdz 2023. gadam, valstij nodrošinot ceļa pieejamības maksājumu privātajam investoram. Plānotais projekta finansējums ir 100 – 114 miljoni EUR apmērā, neņemot vērā finansējuma izmaksas.

Aktivitātes finanšu instrumenta plašākai izmantošanai

Privāto investoru interešu tālākai veicināšanai būtu jāidentificē projekti, kuri būtu ekonomiski pamatoti valstij un privātajam investoram; jānosaka skaidri projektu ieviešanas noteikumi un jānodrošina atbilstošā likumdošana, kas atbalstītu un veicinātu projektu ieviešanu; privātā partnera tiesību aizsardzība; kā arī iespēju aktīva reklamēšana. Būtu svarīgi nodrošināt viena pozitīva projekta realizāciju, lai demonstrētu potenciālajiem investoriem PPP projekta priekšrocības. PPP opciju būtu labi izmantot tikai gadījumos, kad ir skaidrs gala maksātājs, jo pieejamības vai atliktā maksājuma gadījumā maksātājs ir valsts.

Kā viens no pozitīviem aspektiem pie PPP projektu ieviešanas ir privātā partnera nodrošinātais projekta finansējums, tādējādi var tikt realizēti liela apjoma projekti bez nepieciešamības valstij aizņemties finanšu līdzekļus, savukārt tādā veidā neietekmējot valsts parāda apjomu. Gadījumos, kad privātais partneris saņem samaksu pieejamības maksājuma veidā no valsts, valsts pieejamības maksājums tiek sadalīts ilgākā laika periodā un neietekmē valsts parāda apjomu, jo tiek finansēts no attiecīgā gada budžeta līdzekļiem. Papildus pieejamības maksājumam būtu izvērtējami PPP projektu veidi, kur valsts var veikt ieguldījumu, izmantojot citus resursus, kā piemēram, zeme vai tiesības lietot zemi, ņemot vērā ierobežojumus apjomam, kādā mērā valsts var uzņemt pieejamības maksājuma saistības.

8.2. Transporta nozares prioritātes

Transporta nozares prioritātes noteiktas, pamatojoties uz izvērtējuma laikā iegūto kvantitatīvo un kvalitatīvo informāciju, tai skaitā intervijām ar iesaistītajām pusēm. Transporta nozares prioritātes

⁶¹ <https://likumi.lv/doc.php?id=194597>

⁶² <https://ec.europa.eu/eipp/desktop/lv/projects/project-59.html>

tiek noteiktas ES, tai skaitā transporta koridora līmenī un nacionālā līmenī, jo katram no līmeņiem ir savas galvenās prioritātes un iespējamie finansējuma avoti. Nacionālā līmenī ir jāizvērtē visas ES līmeņa prioritātes, lai noteiktu, kuras no ES prioritātēm ir nosakāmas kā nacionālā līmeņa prioritātes. Transporta nozares prioritātes tiek noteiktas horizontāli, bet konkrēti projekti tiek aprakstīti pa transporta nozarēm vai transporta infrastruktūras veidiem.

Viens no ES līmeņa prioritāšu finansējuma avotiem ir EISI, bet ne visas ES līmeņa prioritātes ir attiecināmas kā konkrētās dalībvalsts prioritātes. Kohēzijas valstu prioritātes nacionālā līmenī var tikt finansētas no ESIF līdzekļiem, ar ES saskaņojot prioritātes un finansējamās jomas.

Zemāk tekstā prioritātes aprakstītas pa transporta veidiem, iekļaujot gan ES līmeņa transporta prioritātes, tai skaitā Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora prioritātes, gan nacionālā līmeņa prioritātes. Reģionālā līmeņa prioritātes netiek atsevišķi izdalītas.

Attīstot transporta nozares prioritātes un projektus, jāņem vērā ne tikai katra projekta konkrētais rezultāts, bet arī projekta ieguldījums mobilitātes veicināšanā, CO₂ emisijas samazināšanā, ieguldījums jaunu darba vietu izveidē vai esošos darbu vietu saglabāšanā, kā arī ieguldījums ekonomikas izaugsmē.

8.2.1. ES līmeņa transporta prioritātes

Eiropas Savienības prioritātes, ņemot vērā nacionālo kontekstu uzskatāmas arī par nacionālām prioritātēm, jo šo prioritāšu ieviešanas rezultātā uzlabosies mobilitāte un ekonomiskā izaugsme, gan ES, gan Latvijā. ES prioritātes ir izdalītas atsevišķi, jo tās noteiktas ES regulējumā un dažādos plānošanas dokumentos un to ieviešana ir saistoša ne tikai Latvijai, bet arī pārējām ES dalībvalstīm. Saskaņā ar Eiropas Revīzijas Palātas ziņojumu un citiem dokumentiem, kopējās ES transporta prioritātes, kas ir svarīgas arī Latvijai ir:

- **cilvēku un preču mobilitāte** kā iekšējā tirgus attīstības veicinātāja, kā arī zemu emisijas līmeni veicinoša mobilitāte⁶³. Papildus minama multi-modalitāte⁶⁴ un DG MOVE iniciatīva pasludinot 2018. gadu par multi-modalitātes gadu⁶⁵;
- enerģijas patēriņa un kopējās **CO₂ emisijas samazināšana**;
- **videi draudzīgas infrastruktūras attīstība**, gan attiecībā uz izvēlēto attīstāmo infrastruktūru, gan kopīgās infrastruktūras plānošanu, pārejot uz videi draudzīgāku infrastruktūru (piemēram, aizvietojo auto transporta pārvadājumus ar dzelzceļa pārvadājumiem), gan arī pēc iespējas videi draudzīgāku tehnoloģiju izmantošana projektu ieviešanas laikā;
- **dzelzceļa pārvadājumu skaita palielināšana**, ERTMS ieviešana, trūkstošo savienojumu attīstība, pārrobežu savienojumi;
- **dzelzceļa kravu pārvadāšanas konkurences uzlabošana** un vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveide;
- **ceļu tīkla uzturēšana un investīcijas jaunos ceļos** gadījumos, ja nepieciešams nodrošināt papildus savienojumus (trūkstošie savienojumi). Prioritāte ceļu drošība, Intelligētās Transporta Sistēmas⁶⁶ (ITS), SDG (LNG), alternatīvās uzpildes stacijas, E-kravu sistēma. Attiecībā uz ITS dialogu starp infrastruktūras uzturētājiem un automašīnu ražotājiem;
- sabiedriskā transporta nozarē biznesa un pasažieru pārvadājumi tālāka **tirgus liberalizācija**, ņemot vērā tirgus izaugsmi⁶⁷;
- tālāka transporta **nozares digitalizācija**, kas veicinātu ne tikai satiksmes drošības uzlabošanu, bet arī transporta nozares un tās piedāvājumu citām nozarēm tālāku attīstību;
- jauno Direktīvu un izmainīto **Direktīvu ieviešana** dalībvalstīs, tai skaitā, E-kravas (E-

⁶³ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

⁶⁴

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf

⁶⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en

⁶⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

⁶⁷

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/20160713%20draft_publication_REF2016_v13.pdf

Freight), vienoti pakalpojumi ostām (single service windows for ports), uzņēmumu ITS attīstība.

8.2.2. Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora prioritātes

TEN-T transporta koridori ir ES līmeņa prioritāte un Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora prioritātes ietver gan visa transporta koridora, gan atsevišķu koridora valstu prioritātes. Zemāk uzskaitītas tās prioritātes, kuru ieviešana Latvijai būtu īpaši svarīga:

- Nodrošināt līdz 2030. gadam transporta **infrastruktūras tehnisko parametru atbilstību Regulas prasībām**;
- „Rail Baltica” projekta attīstība;
- **Ostu tālāka attīstība** un integrācija kopējā ES ostu attīstības plānā (“Motorways of the Sea”);
- **Alternatīvo degvielas uzpildes staciju attīstība**;
- **Satiksmes drošības uzlabošana**;
- **Inteliģento transporta sistēmu (ITS) tālāka attīstība**.

Latvija ir aktīvi iesaistījies Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora prioritāšu noteikšanā un, plānojot nosprausto mērķu sasniegšanu, tai skaitā plānojot nacionālos un starpvalstu projektus un iespējamus projektu finansējuma avotus.

8.2.3. Latvijas transporta nozares prioritātes

Augstāk uzskaitītās prioritātes ir svarīgas arī Latvijai un to īstenošana ir paredzēta dažādos plānošanas dokumentos. Tajā pašā laikā ir virkne nacionālo prioritāšu, kas būtu īstenojamas saistībā ar ES prioritātēm vai tikai kā nacionālās/ reģionālās prioritātes. Reģionālās / novadu prioritātes saistītas ar reģionu un novadu infrastruktūras attīstību, kā piemēram, pašvaldību autoceļi un ielas pilsētās, bet attīstot reģionālo un novadu infrastruktūru, jānodrošina arī saskaņotība ar transporta infrastruktūru, kas tiek plānota valsts līmenī.

Kopumā Latvijas transporta nozares prioritātes var raksturot kā ekonomiskās izaugsmes veicināšana un labāka iekļaušanās kopējā Eiropas transporta infrastruktūras tīklā. Ekonomiskās izaugsmes veicinātāji ir lielāka iedzīvotāju mobilitāte attiecībā uz dažādiem ceļošanas attālumiem un transporta veidiem, kā arī loģistikas nozares, kravu pārvadājumu un citu nozaru tālāka attīstība, pateicoties investīcijām transporta infrastruktūrā. Labāku iekļaušanos Eiropas transporta infrastruktūras tīklā veicina dažādu transporta infrastruktūras tehnisko prasību izpilde atbilstoši TEN-T Regulas prasībām, kā arī pārrobežu projekti.

Zemāk uzskaitītas nacionālās prioritātes:

- **Investīciju transporta nozarē ciešāka sasaiste ar investīciju ekonomisko atdevi** Latvijas ekonomikā un izaugsmes koridoru (ekonomiskās aktivitātes veicināšana, izmantojot izveidoto TEN-T transporta tīklu) izveide, tai skaitā izmantojot dažādus ekonomiskos modeļus. Rēķinot ekonomisko atdevi, būtu jāņem vērā, ka ekonomiskā atdeve atsevišķiem transporta veidiem ir tikai pēc ilgāka laika posma, piemēram, pēc desmit vai piecpadsmit gadiem, tādēļ, jo īpaši svarīga ir plānošana ilgtermiņā. Nepieciešamība nodrošināt investīciju uzturēšanas izmaksu integrāciju investīciju plānošanas procesā, tādējādi veicinot investīciju ilgspēju.
- **Ekonomiskās atdeves veicināšana no „Rail Baltica” projekta**. Veicināt pēc iespējas lielāku ekonomiskā labuma un iespēju īstenošanu no ar „Rail Baltica” projekta rezultātiem un ar „Rail Baltica” saistītiem projektiem, gan veicot valsts un pašvaldību investīcijas, gan piesaistot privātos investorus. Kā piemēram, loģistikas centra celtniecība Salaspilī, dzelzceļa kravu uzkrāšanas / nokraušanas vietu izveide dažādos trases posmos, izveidotās infrastruktūras izmantošana reģionāliem vilcieniem, dzelzceļa infrastruktūras plašāka izmantošana kravu pārvadājumos, reģionālo transporta tīklu sasaiste ar Rail Baltica pieturām, lai nodrošinātu labāku reģionu iedzīvotāju mobilitāti utt.
- **Reģionālo projektu tālāka attīstība**, tai skaitā, autoceļi, mazās ostas un citas reģionu infrastruktūras attīstība. Attīstības mērķis ir veicināt ekonomisko izaugsmi un mobilitāti

rajonos ap ekonomiski aktīvām zonām. Nodrošināt, ka investīcijas transporta nozarē atbalsta sabalansētas reģionālās politikas attīstību, tai skaitā dzīves līmeņa starpību samazinājumu dažādos Latvijas novados, jo transporta infrastruktūra ir viens no galvenajiem līdzsvarotas reģionālās politikas veicinātājiem. Reģionālo projektu attīstībā pēc iespējas izmantot dažādus ES finansējuma avotus, ņemot vērā ES finansējuma mērķus un ierobežojumus, kā piemēram, ES ierobežojumi attiecībā uz lidostu finansējumu. Reģionu tālāka attīstība būtu nacionāla līmeņa prioritāte, īpaši izmantojot sinerģijas un ekonomisko potenciālu no citiem projektiem, piemēram, "Rail Baltica". Tajā pašā laikā jāņem vērā, ka ne visas reģionālās vai novadu prioritātes ir nacionālas prioritātes, piemēram, mazo lidostu attīstība.

- **Plānošana Baltijas jūras reģiona līmenī.** Izmantot Baltijas jūras makro-reģionālās stratēģijas politikas jomas "Transports" stratēģiju⁶⁸ un ar to saistītos projektus, kā platformu, lai plānotu projektus un iniciatīvas Baltijas valstu līmenī ar īpašu uzsvāru uz pierobežas rajoniem un pārrobežu projektiem. Plānošana Baltijas jūras reģiona līmenī ir nacionālā prioritāte, jo tā dod iespēju nodrošināt labākus transporta savienojumus, plānojot transporta infrastruktūru starp dažādām valstīm, kā arī veicinot ekonomisko attīstību, izmantojot kopīgus starpvalstu projektus, kā arī veicinot sinerģijas un lielāku ekonomisko efektu no sadarbības.
- Veikt nozaru analīzi, lai noteiktu **nozares ar vislielāko pieenesumu** Latvijas tautsaimniecībai, un analizēt kā transporta infrastruktūra atbalsta šo nozaru attīstību, piemēram, loģistikas nozares attīstība.
- **Sabalansētas investīcijas** visos transporta veidos. Uzlabota starpvalstu koordinācija un sadarbība transporta jomā, tai skaitā turpināt sadarbību Baltijas jūras makro-reģionālās stratēģijas ietvaros attiecībā uz transporta un citām nozarēm.
- **Iedzīvotāju mobilitātes** veicināšana visos Latvijas reģionos un ne tikai ekonomiski aktīvākajos reģionos. Saskaņā DG MOVE informāciju⁶⁹, mobilitāte ietver ļoti daudzas aktivitātes ar pamata mērķi nodrošināt, ka iedzīvotāji un bizness var brīvi ceļot pa Eiropu. Kā piemēram, ceļu infrastruktūras labāka izmantošana un "gudrāka" sistēma attiecībā uz maksu par infrastruktūras izmantošanu lieliem pārvadājumiem, ITS Direktīvas ieviešana, vienota transporta biļete ārpus valsts robežām, labāka dažādu transporta līdzekļu laika grafiku salāgošana, utt.
- **Rietumu – austrumu** transporta virziena tālāka attīstība, tai skaitā izvērtējot, vai nepieciešams pārskatīt / paplašināt Ziemeļjūras – Baltija transporta koridoru austrumu virzienā, ņemot vērā iespējamo ekonomisko potenciālu un tehniskos ierobežojumus, jo dzelzceļa infrastruktūra austrumu virzienā neatbilst ES prasībām, kā tas norādīts Ziņņjuma 7.10. sadaļā.
- **Transporta servisa līmeņa un kvalitātes uzlabošana.** Sabiedriskā transporta tālāka attīstība un dažādu transporta veidu integrācija, pamatojoties uz iedzīvotāju vajadzībām.
- Transporta **multi-modālo risinājumu attīstība**, tai skaitā multi-modālo loģistikas centru attīstība. Multi-modālo loģistikas centru attīstība būtu saistāma ar "Rail Baltica" projekta attīstību un jaunizveidotās infrastruktūras efektīvu izmantošanu, kā piemēram, Salaspils termināls un iespējas pievienot / noņemt kravas arī citos trases posmos. Būtu jānodrošina pēc iespējas plašāka dzelzceļa transporta izmantošana, tādējādi nodrošinot videi draudzīgu transportu, kā arī ostu un dzelzceļa labāka savienojamība.

Kopumā transporta prioritāšu plānošanā jānodrošina investīciju ilgtspēja, ieguldījums ne tikai transporta jomā, bet ekonomikā kopumā, un lai atbilstoši plānotu, izvērtēt transporta nozares ieguldījumu IKP, kā arī faktorus, kas veicinātu lielāku atdevi.

8.2.4. Transporta nozares plānošana

Lai nodrošinātu iepriekš minēto mērķu sasniegšanu būtu nepieciešams pārskatīt / izstrādāt jaunus plānošanas dokumentus, kas attiecas uz transporta nozari, tai skaitā:

- izveidot **transporta nozarei infrastruktūras finansēšanas modeļus** / mehānismus, kas

⁶⁸ <https://www.balticsea-region-strategy.eu>

⁶⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

veicinātu transporta nozares attīstību. Veidojot finansēšanas modeļus, būtu jāizvērtē katra transporta nozares pievilcīgums attiecībā pret privāto investoru, kā arī veicinošie un traucējošie faktori privātā investora piesaistei, vēršot uzmanību konkrētai transporta nozarei, un infrastruktūras objektu finansēšanai. Analīzi balstīt uz citu ES valstu pieredzi, kā arī dažādiem ES pētījumiem attiecībā uz transporta infrastruktūras finansēšanu. Pēc iespējas plašāka ES piedāvāto grantu izmantošana, nodrošinot sinerģijas starp projektiem;

- **izstrādāt jaunu Nacionālās attīstības plānu (NAP) nākamajam plānošanas periodam**, jo tas ir viens no plānošanas pamata dokumentiem, bet jāņem vērā, ka uz izvērtējuma brīdi nav vēl noteikti jaunā NAP izstrādes principi un struktūra. Ir svarīgi nodrošināt saskaņu starp dažāda līmeņa politikas plānošanas dokumentiem, ņemot vērā, ka transporta nozares prioritāšu un projektu detalizācija atšķirsies dažādos plānošanas dokumentos. Ņemot vērā Rail Baltica projekta nozīmīgumu un lielo ietekmi uz Rīgas un Latvijas transporta infrastruktūras un ekonomikas attīstību, Nacionālajā attīstības plānā īpaši izdalāma Rīgas kā Baltijas centrālā transporta mezgla attīstība.
- **izstrādāt Latvijas Transporta Attīstības Pamatnostādnes (TAP) 2021.-2027. gadam**⁷⁰ attiecībā uz nākamajiem septiņiem gadiem, kā arī sasaistīt Latvijas Transporta Attīstības Pamatnostādnes ar nākamā ES fondu plānošanas perioda plānošanu 2021. – 2027. gadam. Plānošanā, kā primārās ņemt vērā ES prioritātes un prasības, kā arī projektus, kas nodrošina šo prasību izpildi, kā arī nodrošināt saskaņotību ar jaunajā NAP iekļautajām prioritātēm. Tāpat plānošanā jāņem vērā projekti, kas ir jau iepļānoti un varētu ilgt vairāk nekā septiņus gadus, piemēram, „Rail Baltica”, tādējādi nodrošinot projektu nepārtrauktību, kā arī jāidentificē jauni projekti, kam vajadzētu loģiski sekot jau iesāktajiem projektiem, tādējādi nodrošinot pēctecību. Plānošanā jābalsta uz investīciju sabalansētību un ekonomisko modeļu aprēķinu rezultātiem, kas pamatotu konkrēto prioritāšu un investīciju nepieciešamību. Mērķis ir vienots ilgtermiņa transporta plāns ne atsevišķas transporta politikas. Attīstības pamatnostādnēs iekļaut arī atsevišķu jautājumu plānošanu ilgtermiņā, piemēram, preču kustība starp Skandināviju un Ķīnu, izmantojot gan dzelzceļu, gan ostu transportu. Nodrošināt konkurenci attiecībā pret citiem tirgus spēlētājiem: Vāciju, Baltkrieviju, Poliju. Detalizētāka informācija par TAP un transporta nozares prioritātēm iekļauta nākamajās sadaļās.

Izstrādājot jaunus plānošanas dokumentus, nākotnes transporta nozares investīciju projektiem ir jābalstās uz skaidriem investīciju mērķiem, jo nākamajā plānošanas periodā lielāka nozīme būs projektu ekonomiskai atdevei, reālām nacionālām prioritātēm, lai nodrošinātu investīciju fokusu uz galveno problēmu risināšanu; inovatīviem tehniskiem risinājumiem, lai nodrošinātu labāku un efektīvāku atdevi no investīcijām.

8.2.5. Transporta nozares finansēšana

Iepriekšējās ziņojuma sadaļās tika aprakstīti dažādi iespējamie transporta nozares finansēšanas avoti un mehānismi. Zemāk ir sniegta analīze par transporta nozares finansējumu kopumā, kā arī dažādu transporta nozares infrastruktūras veidu sasaiste ar finansēšanas avotiem, lai nodrošinātu optimālo finansēšanas modeli.

Liela apjoma infrastruktūras objektu finansēšana

Liela apjoma transporta infrastruktūras projekti var tikt finansēti no valsts un pašvaldību līdzekļiem, ESIF (KF un ERAF), EFSI, EISI vai privātiem līdzekļiem. Uz izvērtējuma brīdi lielākie finansējuma avoti ir valsts un pašvaldību līdzekļi, kā arī ESIF. Īpaši uzsverama privāto partneru piesaiste, ņemot vērā privāto kompāniju lielo interesi par Baltiju, kas saistīta ar “Rail Baltica” projekta iespējām.

Citu finanšu instrumentu iespējas izmantojamas, lai plānotu un koordinētu transporta infrastruktūras attīstību, jo pieejamie līdzekļi ir nepietiekami lielu infrastruktūras objektu attīstībai.

Uz izvērtējuma brīdi lielākās transporta nozares investīcijas bija saistītas ar **ESIF (Kohēzijas fonda un ERAF finansējumu)**, bet, plānojot transporta nozares tālāku attīstību, būtu jāņem vērā šo finansējuma avotu pieejamība ilgtermiņā, kā arī nosacījumi, kuras transporta nozares varētu tikt finansētas no ES fondu līdzekļiem nākamajā plānošanas periodā. Īpašu uzmanību

⁷⁰ http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMPamn_030713_transp.1pdf.pdf

plānošanas posmā pievērst investīciju ieguldījumam ekonomikas attīstībā, kā arī sasaistei ar aktuālajām Latvijas Transporta Attīstības Pamatnostādņēm. Viens no galvenajiem uzdevumiem būtu izvērtēt, kuri no ar "Rail Baltica" saistītiem projektiem finansējami no ESIF līdzekļiem, ņemot vērā valsts atbalsta jautājumus. Plānojot ESIF finansējumu jāņem vērā, ka ieguldījumi transporta infrastruktūrā sasaistāmi ne tikai ar transporta nozares attīstību, bet daudzos gadījumos veicina kopējo uzņēmējdarbības vides attīstību.

EISI finansējums var tikt izmantots esošajā plānošanas periodā, investējot ceļu drošībā, kā arī piesakoties citiem projektu uzsaukumiem, kas tiks plānoti vēl šajā plānošanas periodā. Attiecībā uz nākamo plānošanas periodu, jāņem vērā ES līmeņa prioritātes, tai skaitā dzelzceļa infrastruktūras tālāka attīstība, ITS, digitalizācija un alternatīvās degvielas uzpildes stacijas.

Valsts un pašvaldību finansējums būtu novirzāms uz valsts un pašvaldību prioritātēm transporta jomā, kuras ir noteiktas valsts un pašvaldību plānošanas dokumentos un kuras netiek plānotas finansēt no ES, kā arī pēc iespējas palielināt finansējuma apjomu, jo uz izvērtējuma brīdi valsts investīcijas Latvijas transporta nozarē ir zem Eiropas vidējā līmeņa. Kā valsts finansējuma prioritāte minama valsts līdzfinansējuma nodrošināšana "Rail Baltica" projektam, jo ES finansējums no dažādiem finanšu instrumentiem nepārsniegs 85 %.

Ņemot vērā ierobežotos valsts un pašvaldību budžeta līdzekļus, viena no iespējām būtu lielāka **privātā sektora piesaiste**, apzinot transporta nozares, kas būtu atraktīvāki privātajiem investoriem, un strādājot pie investoru piesaistes, tai skaitā nodrošinot investīcijas atbalstošu ekonomisko vidi. Izvērtēt iespēju veidot investīciju platformas, kur privātie investori investē ar valsti kopīgos uzņēmumos, piemēram, enerģijas efektivitātes platformas.

EFSI finansējums, ņemot vērā finansējuma veidu – kredīts, var tikt izmantots visām transporta nozarēm. Pēc iespējas būtu atbalstāma dažāda finanšu instrumentu kombinēšana un finansējuma nodrošinātāju ekspertu piesaiste projektu dokumentācijas sagatavošanā. Finanšu instrumentus izmantot gadījumos, kad ir plānoti ieņēmumi no transporta pakalpojumiem - tarifu, biļešu vai citā veidā. Gadījumos, ja ieņēmumi nenosedz visas plānotās investīcijas, finanšu instrumentus (kredītus) kombinēt ar citiem finansējuma veidiem (grantiem).

Dažādu infrastruktūras objektu finansēšana

EJZF nav domāti transporta infrastruktūras attīstībai, tomēr, plānojot dažādus ESIF projektus, nepieciešams nodrošināt finansējamo aktivitāšu nepārklāšanos, lai nebūtu dubultā finansējuma risks.

Līdzīgi kā ESIF gadījumā, arī uz **INTERREG** finansējumu jāņem vērā šī finansējuma avota pieejamība ilgtermiņā un plānotās prioritātes. Pēc iespējas piedalīties Pilsētu inovāciju projektos (**Urban Innovative Action**), jo uz izvērtējuma brīdi Baltijas valstis nepiesakās projektu iespējām. Aktīvākās pilsētas ir Londona, Amsterdama un Turīna. Kā piemēri inovatīviem risinājumiem varētu būt tālāka pieejamās informācijas digitalizācija un ērtāka informācijas pieejamība pasažieriem, videi draudzīgu transporta veidu ieviešana, atbilstība klimata pārmaiņu izmaiņām.

LIFE finansējums pamatā attiecas uz vides jautājumiem, tādēļ pēc iespējas būtu izmantojams attiecībā uz visiem transporta veidiem, īpaši ņemot vērā Latvijas mazo iesaisti iepriekšējos projektu konkursos.

Apvārsnis 2020 ietver dažādus projektus inovāciju jomā un nav saistīts ar konkrētu transporta nozari, tādēļ gan pētījumu rezultāti, gan potenciāls piedalīties dažādos pētījumos pēc iespējas būtu izmantojams attiecībā uz visām transporta nozarēm. Palielināt Latvijas dalību un konkurētspēju Apvārsnis 2020 projektos, tādējādi ne tikai izmantojot jaunās tehnoloģijas un inovācijas, bet turpinot attīstīt kompetenci jautājumos, kas saistīti ar transporta jomu.

	Dzelzceļš	Autoceļi	Lidostas	Ostas	Sabiedriskais transports
ESIF	✓	✓			✓
INTERREG	✓	✓			
EFSI	✓	✓	✓	✓	✓

EISI	✓	✓			
DG NEAR		✓			✓
EJZF				✓	
LIFE	✓	✓	✓	✓	✓
Valsts, pašvaldību finansējums	✓	✓			✓
Apvārsnis 2020	✓	✓	✓	✓	✓
Privātais finansējums un PPP	✓	✓	✓	✓	✓

Tabula Nr. 8.3. Finansēšanas mehānismi pa transporta nozarēm

8.3. Transporta nozares projekti

Sadaļā atspoguļoti transporta nozares projekti pa transporta infrastruktūras veidiem, kas ir noteikti, pamatojoties uz izvērtējuma rezultātiem, Latvijas ģeopolitisko situāciju, esošo tirgus situāciju, kā arī iespējamām tirgus situācijas izmaiņām. Identificētās prioritātes varētu tikt ņemtas vērā, plānojot nākamo ES plānošanas periodu, kā arī Latvijas transporta nozares plānošanas dokumentus.

Transporta nozares prioritātes ir analizētas pa transporta nozares veidiem, bet tajā pašā laikā plānošanā jāņem vērā pilsētu un novadu prioritātes, jānodrošina saskaņotība starp plānoto nacionālā, reģionālā un pašvaldību līmenī. **Novadu prioritātes** ceļu infrastruktūras tālāka uzlabošana un ielu atjaunošana atbilstoši novadu attīstības plāniem. **Pilsētu prioritātes** ir autostāvvietu tālāka attīstība un pilsētas autotransporta infrastruktūras attīstība atbilstoši pilsētu attīstības programmām, kā arī satiksmes drošības uzlabojumi, alternatīvās degvielas staciju izveide un videi draudzīga transporta tālāka ieviešana. Gan novadu, gan pilsētu prioritāte ir veloseliņu izbūve novados, lielo pilsētu un apkārtnējo novadu savienojamība ar veloinfrastruktūru.

Plānojot projektus, būtu jānodrošina pēc iespējas lielāka sinerģija starp projektiem, lai tie viens otru papildina, nodrošinot saistīto projektu secīgu aktivitāšu ieviešanu, izvairoties no izmaiņām pabeigtos projektos, kā arī jāievieš liela apjoma projekti, jo tie sniedz lielāku ekonomisko atdevi. Kopējā projektu plānošanā un plānošanā pa gadiem jāņem vērā būvniecības un citu saistīto nozaru kapacitāte, lai nodrošinātu projektu īstenošanu laikā un plānotajā budžetā.

8.3.1. Dzelzceļš



Kopējais dzelzceļa nozares mērķis ir dzelzceļa transporta lielāka un efektīvāka izmantošana kopējā transporta plūsmā, gan attiecībā uz pasažieru, gan kravu pārvadājumiem, kā arī labākas pasažieru plūsmas nodrošināšana starp valstīm.

Kā pirmais un nozīmīgākais dzelzceļa infrastruktūras projekts minams "Rail Baltica" projekts. Svarīgi ir nodrošināt plānoto projekta aktivitāšu ieviešanu, kā arī papildus ieguvumus no izbūvētās infrastruktūras. Viena no iespējām ir „Rail Baltica” projekta sasaiste ar nacionālo un reģionālo transporta infrastruktūru, tai skaitā izvērtēt jaunizveidotās „Rail Baltica” infrastruktūras pēc iespējas efektīvāku izmantošanu, piemēram, reģionālie pasažieru vilcieni, lai samazinātu privāto mašīnu skaitu, veicinātu augstas kvalitātes mobilitāti un videi draudzīga transporta veida izmantošanu, kā arī veicinātu lielāku atdevi no „Rail Baltica” projekta infrastruktūras. Kā piemēri reģionālajām pieturas vietām minami Salacgrīva, Skulte, Vangaži, Salaspils, Torņakalns, Jaunmārupe, Olaine, Baldone, Iecava, Bauska. Varētu tikt izvērtētas iespējas izveidot mašīnu stāvvietas pie reģionālajām pieturām, kas nodrošinātu nokļūšanu līdz reģionālajai stacijai ar privāto automašīnu, bet tālāku nokļūšanu Rīgā un citos gala mērķos ar reģionālā vilciena palīdzību.

Nacionālās un reģionālās infrastruktūras attīstība attiecībā uz nepieciešamo infrastruktūru

plānojama pēc iespējas ātrāk, trases dizaina attīstības posmā, jo izmaiņu ieviešana tālākajos projekta attīstības posmos būtu saistīta ar papildus izmaksām. Nacionālā un reģionālā infrastruktūra varētu tikt finansēta no ES fondu līdzekļiem, piemēram, ESIF, bet būtu jāņem vērā EK nosacījumi attiecībā uz dažādām finansējuma jomām. Izveidotās infrastruktūras operators varētu tikt noteikts pašreiz īstenotā pētījuma rezultātā, bet pie izvēles būtu jāņem vērā valsts atbalsta jautājumi un jāizvērtē, vai tas ir sabiedriskais pakalpojums.

Izvērtēt, kā tiks nodrošināta sasaiste ar pilsētām, kas atrodas „Rail Baltica” trases tuvumā, bet kurām nav pieturas vietas „Rail Baltica” trasē. Šāda sasaiste ar pilsētām trases tuvumā veicinātu mobilitāti un ekonomisko izaugsmi, un šis jautājums būtu risināms gan nacionālā, gan reģionālā līmenī, kā arī trases salāgošanu ar vietējiem pārvaldājumiem. Arī šīs aktivitātes, piemēram, ceļu un pieturas vietu izbūve varētu tikt finansēta no ESIF līdzekļiem.

Uz izvērtējuma brīdi plānotais „Rail Baltica” projekta realizēšanai nepieciešamais finansējums Baltijas valstīm ir aptuveni 5,8 miljardi⁷¹ EUR. Uz izvērtējuma brīdi tiek plānots, ka līdz 85 % no visa nepieciešamā finansējuma nodrošinās EISI finansējums un vismaz 15 % tiek plānots kā nacionālais finansējums, tādēļ būtu svarīgi demonstrēt labu projekta ieviešanas progresu, lai nodrošinātu turpmāku ES atbalstu un finansējumu projekta realizācijai. Attiecībā uz EISI finansējumu jāseko līdzi ES normatīvajam regulējumam, vai finansējums tiks nodrošināts no EISI kopējās aploksnes un kāda būtu līdzfinansējuma likme vai arī no KF, kas tiktu novirzīta „Rail Baltica” projekta finansēšanai, izmantojot EISI finanšu instrumentu. Laika posmā līdz nākamā plānošanas perioda finanšu līdzekļu apguvei pēc iespējas būtu izmantojams vēl pieejamais EISI finansējums 1 miljarda EUR apmērā, ko nav izmantojušas citas KF valstis.

Kā viens no „Rail Baltica” projekta ieguvumiem būtu multi-modālā termināla („Rail-Road Terminal”) attīstība Salaspilī, skaidri definējot termināla prioritātes un konkurētspēju attiecībā pret līdzīgiem termināliem Lietuvā, Igaunijā un Polijā. Kā papildus kravu pieslēguma vietas varētu tikt minētas Ādaži (kravu pieslēguma punkts militārām vajadzībām), Vangaži (depo) un Acone apkalpes punkts.

Visas augstākminētās projektu iespējas būtu detalizēti izvērtējamas, ņemot vērā finanšu un ekonomiskos rādītājus, un pozitīva iznākuma rezultātā iekļaujamas Rail Baltica Operacionālajā plānā, kā arī citos plānošanas dokumentos, kas ietvertu informāciju par finansējuma avotu un izveidotās infrastruktūras īpašnieku.

Austrumu – rietumu virziena elektrifikācija, ņemot vērā šī plānošanas perioda prioritātes, kā arī Ventspils virziena elektrifikāciju nākamajā plānošanas periodā. Austrumu – rietumu virziena elektrifikācija papildus nodrošinās uzlabotu signalizēšanas sistēmu, dzelzceļa līniju šķērsošanu, samazinātu emisijas daudzumu un kopumā veidotu drošāku un modernāku transporta sistēmu.

Turpināt ieviest Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ERTMS) nacionālo ieviešanas plānu atbilstoši Regulas 2017/672 prasībām un Latvijai noteiktajiem laika grafikiem, tai skaitā nodrošinot ERTMS ieviešanu stacijās, dzelzceļa mezglos, piekļuvi galvenajām jūras ostām, lidostām un dzelzceļa / autoceļu termināliem.

Izvērtēt iespēju pievienoties **Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoram** Ziemeļjūra – Baltija (līdz noteiktajam termiņam – 2020.gadam), kas tika izveidots saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 un uz izvērtējuma brīdi no Baltijas valstīm ietver tikai Lietuvu. Izvērtējot pievienošanās jāņem vērā fakts, ka Latvijā dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars ir viens no lielākajiem ES un saskaņā ar Eiropas Revīzijas palātas ziņojumu⁷³ bija 60% 2013. gadā.

Attiecībā uz esošajām dzelzceļa līnijām uzlabot dzelzceļa vagonu sastāva kvalitāti, tādējādi paaugstinot kopējo pakalpojuma kvalitāti un veicinot pasažieru pārvietošanos ar dzelzceļu. Nodrošināt laika grafika saskaņošanu ar citiem transporta veidiem un koordinētu transporta plānošanu. Lai nodrošinātu lielāku dzelzceļa transporta izmantošanu nepieciešama tālāka pasažieru pārvadāšanas infrastruktūras modernizācija, tai skaitā peronu platformu modernizācija un ritošā sastāva atjaunināšana, kā arī šo aktivitāšu sasaistīšana un koordinēta ieviešana.

⁷¹ <http://www.railbaltica.org/lv/par-projektu/finansejums/>

⁷² http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2017.003.01.0006.01.ENG

⁷³ <https://www.eca.europa.eu/lv/Pages/NewsItem.aspx?nid=6970>

8.3.2. Autoceļi



Valsts galveno un reģionālo ceļu galvenās prioritātes ir tālāka ceļu kvalitātes uzlabošana un ceļu atjaunošana, tai skaitā būvniecības tehnisko standartu pārskatīšana un paaugstināšana. Ceļu uzlabošanā un būvniecībā jāņem vērā:

- klimata pārmaiņu ietekme uz izbūves konstrukcijām;
- trokšņa līmeņa samazināšana izstrādājot trokšņu līmeņa kartes un trokšņa līmeņa samazināšanas plānus;
- drošības līmeņa palielināšana izstrādājot ceļu riska reitingus;
- modernu ITS rīku ieviešana organizējot un padarot vienmērīgu satiksmes plūsmu.

Autoceļu infrastruktūras plānošanā jāņem vērā gan iespējamais ekonomiskais potenciāls, gan arī nepieciešamība nodrošināt mobilitāti arī tādos gaidījumos, kad tam nav nepieciešamais ekonomiskais pamatojums, tādējādi nepieciešams nodrošināt sabalansētu pieeju autoceļu infrastruktūras uzlabošanā.

Projektu izvēles kritērijiem būtu jābūt tādiem, kas atbalsta transporta plūsmu šauro vietu mazināšanu, kas uzlabo satiksmes ērtumu un drošību, kā piemēram, atbilstība starp plānoto automašīnu plūsmu un faktisko, kā arī vidējais braukšanas ātrums pret maksimāli pieļaujamo, gaidīšanas laiks sastrēgumos. Kā piemēri nākotnes transporta prioritātēm var tikt minēti Ķekavas apvedceļš, Baltezers – Saulkalne (Rīgas apvedceļš), Dreiliņi – Kranciems, Baltezers apvedceļš, Bauskas un Iecavas apvedceļi.

Attiecībā uz reģionāliem autoceļiem, jāņem vērā nepieciešamība uzlabot ceļu kvalitāti, palielināt mobilitāti, kā arī veicināt reģionu izaugsmi. Primārie varētu tikt minēti projekti saistībā ar ekonomiskās atdeves veicināšanu un savietojamību ar "Rail Baltica" infrastruktūru. Galvenās sasaistes vietas ar Rail Baltica infrastruktūru būtu reģionālās stacijas, kā piemēram, Salacgrīva, Skulte, Vangaži, Salaspils, Jaunmārupe, Olaine, Iecava un citas. Svarīgi ir nodrošināt sasaisti arī ar multi-modālajiem termināliem, piemēram, Salaspils un kravu pieslēguma punktiem, piemēram, Ādaži, Vangaži un citi. Savietojamība ar reģionālajām stacijām būtu finansējama no valsts, pašvaldību vai ES finanšu līdzekļiem, bet attiecībā uz kravu pieslēguma punktiem būtu izvērtējamas privāta partnera intereses un iespēja privātajam partnerim finansēt nepieciešamās investīcijas.

Plānojot „Via Baltica” attīstību, būtu jāņem vērā ne tikai Regulas prasības attiecībā uz automaģistrālēm, bet arī to izveides ekonomiskais pamatojums un iespēja risināt pašus svarīgākos jautājumus, piemēram, infrastruktūras izveide, kas pamainīs "Via Baltica" izvietojumu, nodrošinot apvedceļus ap kritiskiem "Via Baltica" posmiem.

Nodrošināt ceļu drošības jautājumu apzināšanu un plānošanu jau ceļu projektēšanas laikā, ņemot vērā plānoto ceļu intensitāti, gājēju plūsmu un citus faktorus. Ņemot vērā satiksmes intensitātes pakāpenisku palielināšanos, kā arī lielāko apdzīvoto vietu un tām piegulošo teritoriju attīstību, būtu nepieciešama gan atsevišķu ceļu mezglu pārbūve, gan gājēju-velosipēdistu kustības infrastruktūras uzlabošana un sakārtošana, kā arī apvedceļu izbūve atsevišķām apdzīvotām vietām, ja tam ir ekonomiskais pamatojums. Kā viena no definētām projekta iniciatīvām var tikt minēts plānotais EISI projektu uzsaukums 2018.gada maija sākumā, kura ietvaros būtu iespēja iesniegt projekta pieteikumu, lai izveidotu vienotu ceļu drošības izvērtēšanas metodoloģiju visām Baltijas valstīm un Polijai. Izmantojot izvēlēto metodoloģiju, varētu tikt apzināta ceļu esošā situācija, sagatavotas ceļu risku kartes un investīciju plāni ceļu drošības līmeņa uzlabošanai.

EK prioritārie virzieni, kas ir svarīgi arī Latvijai, ir sastrēgumu mazināšana (pamatā attiecas uz Rīgas aglomerāciju), satiksmes drošības uzlabošana (skatīt iepriekšējo paragrafu), ITS tālāka izmantošana, digitalizācija un alternatīvo degvielu iespēju tālāka attīstība. EK prioritārajiem virzieniem ir plānots EISI finansējums, tādēļ pēc iespējas Latvijai būtu jāpiesakās EISI konkursa uzsaukumos attiecībā uz šīm prioritārām jomām, kā arī pēc tam ir jākoordinē aktivitātes starp Baltijas valstīm.

Alternatīvo degvielas staciju izveide minama kā viena no prioritātēm, kas plānojama kopā ar citām Baltijas valstīm, izmantojot pilota projektu iespējas un pēc iespējas ES līmeņa finansējumu, tai skaitā plānoto EISI projektu konkursu 2018.gada maijā, kā arī DG MOVE iniciatīva par alternatīvo degvielas staciju izveidi ceļa posmā no Helsinkiem līdz Lisabonai. Lai atbalstītu šo iniciatīvu, 2017.gada decembrī DG MOVE rīkoja darba grupas sanākumi par izaicinājumiem saistībā ar iniciatīvas ieviešanu, kā arī finansējuma iespējām. Svarīgi būtu arī izmantot privāto investoru finansējuma iespējas, jo daļā no ES dalībvalstīm pie atbilstoša pieprasījuma alternatīvo degvielas staciju attīstību plāno privātie partneri.

Kā jau iepriekš minēts, ESIF finansējums var tikt izmantots valsts galveno ceļu attīstībai, jo Latvija nav izpildījusi TEN-T Regulas prasības attiecībā uz pamata koridora ceļu infrastruktūru (maģistrāles), bet tajā pašā laikā jāņem EK norādes attiecībā uz finansējumu. Saskaņā ar Eiropas auditoru tiesas ieteikumiem⁷⁴ ES līdzfinansējums ceļu projektiem būtu jāpiešķir, ja pastāv skaidri mērķi, kam pievienoti rādītāji ceļa laika ietaupīšanai (kā tas tika noteikts 2007.-2013. gada plānošanas periodā), ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, jaudas uzlabošanai un ietekmei uz ekonomiku. Līdzfinansējumam vajadzētu būt atkarīgam no saprātīgu un rentablu tehnisku risinājumu izmantošanas, lai nodrošinātu starptautisku konkurenci attiecībā uz būvniecību, piedāvājot visizdevīgākos piedāvājumus. Izstrādāt labāku rādītāju sistēmu sasniegto ekonomisko rezultātu mērīšanai, kā piemēram, jaunas darba vietas reģionā, jaunas darba vietas būvniecības laikā, jaunizveidoto uzņēmumu skaits, tūrisma aktivitātes pieaugums, papildus tranzīta pakalpojumi un mašīnas utt.

Valsts galveno ceļu uzlabošana var tikt finansēta no privāto partneru finanšu līdzekļiem, izmantojot PPP projektu iespējas un pieejamības maksājumu, bet jāņem vērā iespējamie ierobežojumi valsts uzņemto saistības pieejamības maksājuma nodrošināšanai, kas ilgtermiņā būs jānodrošina no valsts budžeta līdzekļiem. Uz izvērtējuma brīdi nav pētījumu, kas atbalstītu maksas ceļu izveides iespējas Latvijā.

8.3.3. Lidostas



Turpināt attīstīt lidostas "Rīga" infrastruktūru, tai skaitā palielinot lidostas "Rīga" termināla kapacitāti atbilstoši pieaugošajam pasažieru skaitam, lidlauka kapacitāti, kā arī lidostas "Rīga" savienojamību ar dzelzceļu. Svarīgi būtu izmantot visu potenciālu, ko sniedz „Rail Baltica” projekta iespējas, tai skaitā lidostas "Rīga" savienojums ar dzelzceļu, kas nodrošinātu gan labāku savienojumu ar Rīgu, gan potenciālu papildus pasažieru plūsmu. Izmantot iespējas piesaistīt privātos investorus lidostas tālākai attīstībai, ņemot vērā, ka ESIF finansējums lidostai "Rīga" nebūs pieejams pēc 2020.gada.

Lidostā "Rīga" veikt pasažieru plūsmas uzlabošanu, papildus nodrošināt jaunas reģistrācijas vietas. Palielināt termināla kapacitāti paplašinot reģistrācijas zonas. Nodrošināt jaunas gaisa kuģu stāvvietas, elektrozlādes vietas lidostas apkalpojošām mašīnām, kā arī drošības aprīkojumu atjaunošanu atbilstoši jaunākajām tehnoloģijām, tai skaitā attiecībā uz bagāžas rentgeniem. Papildus veikt lidostai pieguļošo vēsturiski piesārņoto vietu sanāciju.

Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas gaisa satiksme" tālāka vadības procesu uzlabošana, lai nodrošinātu efektīvāku gaisa kuģu apriti, kā arī pēc iespējas izmantot ES finansējumu, piemēram, piedalīties ES programmā "Kopējās Eiropas debesis" un dažādās EISI programmās.

Liepājas lidostā veikt pasažieru termināla paplašināšanu pasažieru drošības prasību nodrošināšanai un investīcijas ugunsdzēsības depo, ja nepieciešamos finanšu līdzekļus nodrošina pašvaldība vai privātais investors.

2017. gadā SIA "Daugavpils lidosta" sniedza informatīvo ziņojumu par komercdarbības veikšanu, kurā pēc speciālistu prognozēm SIA "Daugavpils lidosta" ir norādītas trīs attīstības perspektīvas (komerciālā lidlauka atjaunošana, vispārējās aviācijas lidlauka atjaunošana vai helikopteru laukuma attīstīšana). Visas attīstības perspektīvas paredz kapitālsabiedrības darbību ar zaudējumiem, kuru segšanai būs nepieciešami regulārie ieguldījumi no pašvaldības⁷⁵.

2014. gadā Eiropas revīzijas tiesa ir izstrādājusi ziņojumu "ES finansētā lidostu infrastruktūra: vāja atdeve"⁷⁶, kurā tika analizētas 20 reģionālās lidostas, kurās veiktas ES finansētas investīcijas lidostas attīstībā. Analīze parādīja, ka lidostās, kurās apkalpoto pasažieru skaits gadā ir zem 100 000, ikgadējie zaudējumi par vienu pasažieri sasniedz 130 EUR, kuru segšanai ir jāizmanto publiskie līdzekļi. Tikai lidostas, kuras apkalpo vairāk kā 1,5 miljonus pasažieru gadā, spēj nodrošināt peļņu 1 EUR apmērā no viena apkalpotā pasažiera. Analīze arī parādīja, ka reģionālo lidostu ietekme uz ekonomisko aktivitāti un jaunu darba vietu radīšanu netiek mērīta, tāpat tika noteikts, ka nav saskatāma saistība starp reģionālā IKP pieaugumu un ES investīcijām lidostu infrastruktūrā. Daugavpils lidostai sasniegt pasažieru apjomu, kas nodrošinātu tās ilgtspēju, būs ļoti sarežģīti, ņemot vērā, ka 3 stundu brauciena attālumā ap pilsētu atrodas četras jau strādājošas lidostas – Rīga, Šauļi, Kauņa un Viļņa (lidostu ietekmes zona tiek mērīta 2h brauciena

⁷⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR13_05/SR13_05_EN.PDF

⁷⁵ https://www.daugavpils.lv/files/components/news/files/25_papild_SIA_Daugavpils_lidosta_zinojums.pdf

⁷⁶ http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/cont/dv/sr14_21_/sr14_21_en.pdf

attālumā no lidostas).

Izvērtēt Tukuma lidlauka nākotnes funkcijas un potenciālu, piemēram, atbalsta funkcijas nodrošināšanu attiecībā uz lidostu "Rīga", kā arī atsevišķu glābšanas operāciju laikā un aizsardzības sfērā, taču ņemot vērā Eiropas revīzijas tiesas atzinumu un nepieciešamo minimālo pasažieru skaitu. Saskaņā ar izvēlētajām nākotnes funkcijām būtu jānodrošina arī nepieciešamais finansējums, piemēram, aizsardzības sfēras aktivitātes tiek finansētas no valsts budžeta. Ja Tukuma lidlauks nodrošina atbalstu lidostai "Rīga", tad finansējums būtu jānodrošina lidostai "Rīga", bet noteikti jāņem vērā, ka pie esošām Tukuma lidlauka funkcijām būs ļoti grūti piesaistīt ES finansējumu.

8.3.4. Sabiedriskā transporta sistēma



Turpināt **sabiedriskā transporta integrētu plānošanu un attīstību**, kā arī veicināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu, īpaši attiecībā uz videi draudzīgiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļš. Pāreja uz videi draudzīgākiem transporta līdzekļiem (dzelzceļš) plānojama valsts līmenī un citās ziņojuma daļās ietverta informācija par reģionālo vilcienu attīstību un to finansēšanas iespējām.

Pamatojoties uz plašāku sabiedriskā transporta izmantošanu, samazināt privātā transporta daudzumu uz autoceļiem, mazinot emisiju un ceļu noslodzi, kā arī veicināt sabiedriskā transporta līdzekļu nomaiņu uz energoefektīvākiem sabiedriskā transporta līdzekļiem. Šīs aktivitātes var tikt plānotas reģionālā un pilsētu līmenī, piesaistot pašvaldību līdzekļus, kā arī citus finansējuma avotus.

Ar **integrētas sabiedriskā transporta plānošanas rezultātu tiek** saprasta iespēja pasažieriem mainīt transporta līdzekļu veidus un ceļojumu ģeogrāfiju, izmantojot vienotu biļeti, kā arī iespēju bez ilgas gaidīšanas pārsēties no viena transporta līdzekļa veida uz otru. Tas var tikt panākts saskaņojot transporta līdzekļu laika grafikus, nodrošinot integrētu sabiedriskā transporta plānošanu pa visiem transporta veidiem, maršrutu un pieturvietu pārskatīšanu, atbilstoši iedzīvotāju skaitam apdzīvotajās zonās.

Papildus būtu izskatāma iespēja tālāk attīstīt principu, ka privātās automašīnas tiek atstātas pieturās un ceļojums tiek turpināts ar dzelzceļa palīdzību ("park and ride"), tādējādi samazinot privātā sektora autotransporta izmantošanu nokļūšanai uz lielajām pilsētām un lielāku dzelzceļa transporta izmantošanu, piemēram, reģionālajās dzelzceļa pieturās, kas varētu tikt attīstītas izmantojot "Rail Baltica" infrastruktūru Torņakalna, Olaines, Iecavas, Baldones, Jaunmārupes un citas pieturvietas.

Plānojot sabiedriskā transporta attīstību, īpaša uzmanība būtu jāpievērš **Rīgas mobilitātes vīzijai**, tai skaitā kā Rīgas pilsēta - metropole ar lielu iedzīvotāju skaitu nodrošina lielu iedzīvotāju pieplūdumu darba dienās. Kā arī jāņem vērā Rīgas un tās satelītu – aptverošo pilsētu, piepilsētu un ciematu jeb aglomerācijas teritorija, kas ir ievērojami palielinājusies pēdējos gados.

Liela nozīme Rīgas mobilitātes vīzijas ieviešanā ir "Rail Baltica" projektam, ko apstiprina 07.11.2017 Ministru kabineta lēmums Nr. 663 par "Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvās koordinācijas padomes nolikums "Rail Baltica" projekta sniegto papildus iespēju realizēšanai Rīgā"⁷⁷. Padome skata iespējas valsts un pašvaldības plānošanas dokumentos definēt "Rail Baltica" projekta un Rīgas pilsētas sinerģijas nepieciešamību projekta un Rīgas harmoniskai attīstībai par Baltijas centrālo transporta mezglu.

Kā projektu piemēri minami Rīgas ielu sakārtošana, Rīgas stacijas laukuma pielāgošana multi-funkcionālā transporta mezgla vajadzībām, Torņakalna multi-modālā centra un saistītās infrastruktūras izveide (tai skaitā ņemot vērā Latvijas Universitātes fakultāšu celtniecību), gājēju un velo satiksmes uzlabošana, rekreācijas zonu izveide, papildus brīvtempas iegūšana zem dzelzceļa uzbēruma posmā no Elizabetes līdz Dzirnauvu ielai.

Īpaši analizējamai minēto projektu finansēšanas iespējas, vai un cik lielā mērā projekti tieši saistīti ar "Rail Baltica" pamata infrastruktūras izveidi un var tikt finansēti no EISl finanšu instrumenta. Gadījumos, kad projekti nav finansējami no EISl, vai tie var tikt finansēti no privāto partneru puses un var tikt iekļauts kā priekšnosacījums saistošās infrastruktūras operēšanai. Vēl citas iespējas būtu veidot PPP projektus, tai skaitā izvērtējot iespēju ieguldīt projektā zemes

⁷⁷ <https://likumi.lv/ta/id/295099-ilgtspējigas-attistibas-konsultativas-koordinācijas-padomes-nolikums-irail-balticai-projekta-sniegto-papildu-iespeju-realizēšanai>

izmantošanas iespējas.

Atsevišķi būtu vērtējama ESIF finansējuma piesaiste, bet jāņem vērā, ka EK vadlīnijas saistībā ar sabiedriskā transporta finansēšanu varētu mainīties un sabiedriskais transports varētu netikt uzskatīts kā viena no pamata prioritātēm ESIF finansējuma nodrošināšanai, kā arī atsevišķos gadījumos projekti varētu attiekties uz uzņēmējdarbības atbalstu. Tādēļ pēc iespējas būtu izmantojama privāto partneru un privātā finansējuma piesaiste.

Attiecībā uz sabiedriskā transporta attīstību jāņem vērā valsts un pašvaldību atbildību sadalījums, tai skaitā finansējuma plānošana un sadale, gan ES, gan nacionālā līmenī, un galvenās ES finansētās jomas - sasaiste starp dažādiem transporta veidiem un atbilstošo infrastruktūru. Galvenās prioritātes ir jaunu tehnoloģiju un instrumentu attīstība, dalītā (sharing) un fleksiblā mobilitāte un gaisa kvalitāte.

Savukārt plānojot sabiedriskā transporta projektus, saskaņā ar Eiropas auditoru tiesas ieteikumiem⁷⁸, jāņem vērā reālās vajadzības, jo lielākajā daļā projektu plānotie ekonomiskie un sociālie mērķi netiek sasniegti, jo iedzīvotāju vajadzības ir pārvērtētas un netiek nodrošināta izveidotās infrastruktūras efektīva izmantošana. Ziņojums ietver ieteikumus sasaistīt investīcijas sabiedriskajā transportā ar pilsētu mobilitātes plāniem, veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu, gājēju un velo celiņu attīstību, kā arī samazināt privāto mašīnu skaitu.

8.3.5. Ostas



Lielo ostu attīstības prioritātes skatāmas kopā ar ES līmeņa iniciatīvām jūras transporta tālākai attīstībai, kam saskaņā ar Eiropas Komisijas Jūras transporta Koordinatora Jūras transporta ieviešanas plānu⁷⁹ ir pozitīva ietekme uz vidi. Tāpat vērā ņemama [jūras transporta integrācija kopējā loģistikas ķēdē](#) un drošas satiksmes attīstība. Plānotās iniciatīvas ostas varētu atspoguļot ostu attīstības programmās, kā arī nodrošināt saskaņu ar citiem plānošanas dokumentiem. Rīgas osta varētu pārvērtēt ieteikumus no Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna, kas ir labs papildus materiāls dažāda līmeņa plānošanas dokumentu izstrādē.

Galvenās problēmas attiecībā uz ostu infrastruktūras attīstību (Rīgas osta un Ventspils osta) ir trūkstošie un neatbilstošie ceļu un [dzelzeļu savienojumi](#) ar iekšzemi, ieguldījumu efektivitāte, ostu kapacitātes noteikšana un uzraudzība, atdalīt / apzināt tās komponentes, kas būtu attīstāmas privātiem investoriem. Kā papildus risināmie jautājumi ir hidrotehnisko būvju atjaunošana, ostu pievadceļu kapacitātes celšana un labāku dzelzceļa pieslēgumu nodrošināšana.

Kā nacionāla līmeņa prioritāte, kas varētu tikt finansēta no ESIF līdzekļiem, var tik iekļauta [biznesa infrastruktūras izveide ap ostām](#), piemēram, Skultes plavas vai tiešās ostu teritorijas, tādējādi veidojot infrastruktūru privātajiem uzņēmumiem, kur izvietot pirms apstrādes kompānijas, kas veiktu preču sākotnējo apstrādi, tādējādi pievienojot vērtību precēm, kā arī veicinot industrijas attīstību. Darbaspēka izmaksu līmenis un kompetence Latvijā ir labvēlīgi šāda biznesa modeļa izveidei, īpaši attiecībā uz maziem un vidējiem uzņēmumiem, tādējādi veicot pirmo ieguldījumu vērtību ķēdē. Sākotnējās infrastruktūras attīstība, lai vide būtu atraktīvāka privātajam investoram, ietver arī ceļu infrastruktūras attīstību. Papildus būtu jāņem vērā kā uzlabot sociālos rādītājus iedzīvotājiem, jo infrastruktūras attīstība varētu ietekmēt vidi, satiksmes daudzumu un citus faktorus saistībā ar iedzīvotāju dzīves apstākļiem. Šīs aktivitātes veicinātu industriālās teritorijas sagatavošanu, tai skaitā nepieciešamo industriālo komunikāciju nodrošināšanu.

[Kravu pārvadājumu konteineros](#) attīstība, kas ietvertu maza apjoma kravas, ātru pārkraušanu un nepieciešamības gadījumā sākotnējo pārvadājamo preču apstrādi.

[Pasažieru termināļa](#) un tūrisma attīstība Andrejsalā. Lai to nodrošinātu, pārceļ kravu pārkraušanu, tajā pašā laikā saglabājot vai palielinot pārkraušanas apjomu, uzlabojot un nodrošinot vidi draudzīgāku tehnoloģisko procesu.

Saskaņā ar veikto analīzi un intervijām ar ostas pārstāvjiem [Ventspils ostas prioritātes](#) ir pamatā saistītas ar jaunu kuģu iegādi, tai skaitā, jauna zemes sūcēja un naftas savākšanas kuģa iegāde, loču kuģa iegāde, ūdenslīdzēju kuģa ar naftas savācēja funkciju iegāde, piesārņoto ūdens pieņēmēju kuģa iegāde. Papildus nepieciešami krasta nostiprinājumi pie piestātnes Nr.11,

⁷⁸ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_01/QJAB14001ENC.pdf

⁷⁹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mos_detailed_implementation_plan_june2016_2.pdf

priekšostas krasta nostiprinājums, ziemeļu mola braucamās daļas slodzes atjaunošana un kapteiņdienesta kuģa satiksmes vadības sistēmas modernizācija.

Liepājas ostas prioritātes ir ostas piestātņu un ostas viļņlaužu rekonstrukcija, dzelzceļa infrastruktūras attīstība ostas teritorijā.

Pēc iespējas būtu izmantojamas **INTERREG un citas projektus iespējas**, globālāku jautājumu risināšanai, kur nepieciešama starpvalstu koordinācija, piemēram, administratīvā sloga mazināšana ostu pakalpojumu nodrošināšanā; vienota glābšanas operāciju infrastruktūra. Drošas satiksmes jautājumi, kas attiecas uz transporta nozari kopumā vai uz reģionu varētu tikt risināti makroreģionālo stratēģiju līmenī, konsolidējot gan finanšu, gan intelektuālos, gan infrastruktūras resursus. Kā piemēri šādai sadarbībai varētu tikt minētas HELCOM iniciatīvas, kā arī drošas kuģošanas kopējas infrastruktūras iegāde (glābšanas kuģi), kopīgas IT sistēmas izstrāde, kas paātrinātu un atvieglotu kravu dokumentācijas kārtošānu. Kopīgi makro-reģionālie projekti attiecas uz visiem transporta infrastruktūras veidiem un tika aprakstīti jau iepriekš, bet šajā sadaļā tiek doti konkrēti piemēri.

Nākotnē ostas varētu vairāk izmantot iespējas ko piedāvā “Jūras Maģistrāles” (**Motorways of the Sea**) un EISI projektu konkursi, jo citas ostas reģionā, tai skaitā Klaipēda, ir ļoti aktīvas šo iespēju izmantošanā. Informācija par dalību EISI projektu konkursos ir iekļauta Pielikumā.

8.4. Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora attīstības projekti

Lai nodrošinātu atbilstību Regulas (ES) Nr. 1315/2013 prasībām un tālāk attīstītu transporta tīklu atbilstoši ES noteiktajām prasībām, Latvija uz 2017.gada beigām ir identificējusi un iekļāvusi trešajā Ziemeļjūras – Baltija transporta koridora darba plānā 54 projektus par kopējo summu 6.034 miljardi EUR. Jānorāda, ka izstrādājot koridora darba plānu, tajā tika iekļauti maksimāli iespējamie projekti jeb t.s. "vēlmju saraksts".

Lielākā investīciju daļa attiecas uz investīcijām ceļos, kopumā 28 projektos par 3.371 miljardu EUR. Kā nozīmīgākie projekti minami, Ķekavas apvedceļš, Rīgas apvedceļš, Baltezera apvedceļš, Iecavas apvedceļš un Bauskas apvedceļš. Austrumu virzienā attīstāms Ieriķu – Vietalvas ceļa posms Rīgā, kas uzlabos satiksmi uz ostu un atbrīvos Rīgas centru no intensīvas satiksmes plūsmas. Citas investīcijas Rīgā attiecas uz dzelzceļa pārvadu izbūvi un sastrēgumu mazināšanu Rīgas ielās. Ārpus Rīgas minama jauna tilta pār Daugavu būvniecība, kas aizvietotu esošo HES tiltu. Investīcijas plānotas arī satiksmes informācijas sistēmas attīstībai, kas veidrojama saskaņā ar ES prasībām un sasaistāma ar Igaunijas un Lietuvas satiksmes vadības sistēmām. Investīcijas ir plānotas arī degvielas uzpildes staciju tīkla modernizācijā un uzlabošanā, tai skaitā alternatīvās degvielas uzlādes stacijās un uzlādes punktu elektro-mašīnām izveidē, lai nodrošinātu neierobežotas pārvietošanās iespējas Latvijas teritorijā.

Otra lielākā investīciju kategorija attiecas uz jūras ostām, kopumā 10 projekti par 1.771 miljardu EUR. Kā viens no nozīmīgākajiem projektiem minams dzelzceļa infrastruktūras attīstība Kundziņsalā, tai skaitā pievadceļi un tilts. Kā svarīgi mērķi minami Rīgas pilsētas un Rīgas Brīvostas integrācija TEN-T tīklā un Eksporta ielas Rīgā rekonstrukcija, iekļaujot gan gājēju, gan velo celiņus. Papildus izvērtējama projekta “Ziemeļu koridors” kā “Via Baltica” ievada Rīgā attīstība, kā rezultātā samazinātos satiksmes sastrēgumi, ceļā patērētais laiks, uzlabotos gaisa kvalitāte un vienlaikus samazinātos arī kravu pārvadātāju izdevumi kravu transportēšanai (pateicoties raitākai transporta plūsmai) un pilsētas dienestu izdevumi ielu uzturēšanai (pateicoties mazākai kravas transporta radītajai slodzei uz ielas segumu). Projektu saraksts ietver arī kuģošanas kanāla rekonstrukciju Rīgas Brīvostā. Plānota jaunu ceļu izbūve un labāka pieejamība ostas termināliem un industriālām zonām Ventspils Brīvostā, kā arī krasta joslas stiprināšana, piestātņu elektrifikācija un Ziemeļu ostas attīstība.

Trešā lielākā investīciju grupa attiecas uz dzelzceļu, kopumā 8 projektos plānojot investīcijas 503 miljonu EUR apmērā, kas neietver nepieciešamās investīcijas “Rail Baltica” projektam, jo tās tiek plānotas kā atsevišķs starpvalstu projekts. Investīcijas plānotas dzelzceļa līniju elektrifikācijā gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem, kā arī centralizētas satiksmes plānošanas sistēmas izveidei, Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcijai un ritošā sastāva pasažieru pārvadāšanā atjaunošanai.

Investīcijas lidostā “Rīga” kopumā par 350 miljoniem EUR ir plānotas īstenojot 5 projektus, tai skaitā terminālu tālāku paplašināšanu, kā arī lidostas sasaisti ar dažādiem transporta veidiem, ieskaitot dzelzceļu. Papildus minamas aktivitātes aviācijas ietekmes uz vidi mazināšanai.

Neliels skaits projektu ir plānoti inovāciju jomā, kā arī multimodālajā transportā.

Saskaņā ar DG MOVE darbības principiem projektu sarakstu ir plānots pārskatīt reizi divos gados (2019. gadā un 2021.gadā), kā arī nepieciešamības gadījumā iekļaut papildus informāciju attiecībā uz jau identificētajiem projektiem, lai varētu labāk izvērtēt projektu ekonomisko ietekmi, ietekmi uz klimata pārmaiņām un citām jomām. Tāpat ir plānots efektīvāk sasaistīt projektus ar tirgus iespēju analīzi. Pārskatot projektu sarakstu, 2019.gadā būtu svarīgi iekļaut jaunus projektus (kā vienu no prioritātēm atzīmējot inovāciju projektus), kā arī norādīt precīzāku informāciju par jau esošajiem, tai skaitā ieviešanas termiņiem, finansējumu un projekta ieviešanas gatavība (īpaši uz liela apjoma projektiem ar zemu projekta ieviešanas gatavību). 2019.gadā indikatīvi būs publicēts sākotnēji plānotais ESIF finansējums, tādēļ būtu svarīgi projektu sarakstu veidot atbilstoši 2021.-2027.plānošanas perioda prioritātēm.

Veicot projektu saraksta aktualizēšanu, jāņem vērā arī iespēja izmainīt Ziemeļjūra – Baltijas jūra transporta pamata koridora plānojumu, piemēram, kā to ir izdarījusi Somija, lūdzot DG MOVE paplašināt transporta pamata koridoru. Papildus jāņem vērā, ka turpmākajos gados ir plānots veikt grozījumus TEN-T Regulā un iespējamās papildus prasības attiecībā uz transporta infrastruktūru.

1. Faktuālā informācija par izvērtējamām transporta nozares aktivitātēm 2007. – 2013.gada plānošanas periodam
2. Izmantotā literatūra
3. Interviju jautājumi
4. Intervēto iestāžu saraksts
5. Analizēto novadu attīstības rādītāji
6. Analizējamo novadu atlase
7. Veikto investīciju un “melno punktu” kartes
8. Informācija par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu iespējas
9. Informācija par Kaimiņattiecību un paplašināšanās sarunu ģenerāldirektorāta finansētām projektu iespējām
10. Informācija par Apvārsnis 2020 finansētām projektu iespējām
11. Rīcības programmas Zivsaimniecības attīstībai 2014.-2020. gadam apstiprinātie projekti