Informatīvais ziņojums

**Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam starpposma izvērtējums**

Saturs

[Saīsinājumi 3](#_Toc485821473)

[Ievads 5](#_Toc485821474)

[Metodoloģijas apraksts 5](#_Toc485821475)

[1. TAP2020 mērķa, rīcības virzienu un plānoto rezultātu analīze 7](#_Toc485821476)

[1.1. Mērķa sasniegšanas pakāpe, prioritātes 7](#_Toc485821477)

[1.2. Rīcības virzienu izvērtējums 8](#_Toc485821478)

[1.2.1. Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs 8](#_Toc485821479)

[1.2.2. Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā 51](#_Toc485821480)

[1.2.3. Uzdevumi, kas attiecas uz abiem rīcības virzieniem: *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* un *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā* 67](#_Toc485821481)

[2. TAP2020 atbilstība dažādu līmeņu politikas dokumentiem 73](#_Toc485821482)

[2.2. Atbilstība LIAS un NAP2020 73](#_Toc485821483)

[2.3. Atbilstība ES politikas dokumentiem un pēdējo gadu attīstības tendencēm 73](#_Toc485821484)

[3. Secinājumi un priekšlikumi 78](#_Toc485821485)

# Saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| AIM | Aizsardzības ministrija |
| ATD | VSIA “Autotransporta direkcija” |
| CEF | Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (Connecting Europa Facility) |
| CFLA | Centrālā finanšu un līgumu aģentūra |
| CSDD | VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” |
| EDZL | VSIA Eiropas dzelzceļa līnijas |
| EK | Eiropas Komisija |
| EMSA | Eiropas Jūras drošības aģentūra (European Maritime Safety Agency) |
| ERA | Eiropas Dzelzceļa aģentūra (European Railway Agency) |
| ERAF | Eiropas Reģionālās attīstības fonds |
| ERTMS | Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (European Railway Traffic Management System) |
| ES | Eiropas Savienība |
| ES SBJR | Eiropas Savienības Stratēģija Baltijas jūras reģionam |
| ESLKD | Satiksmes ministrijas Eiropas Savienības lietu koordinācijas departaments |
| ETL | Elektrotransporta līdzekļi |
| FAPD | Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departaments |
| FM | Finanšu ministrija |
| GSM-R | Globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļam (Global System for Mobile Communications – Railway) |
| HELCOM | Baltijas jūras vides aizsardzības komisija (Baltic Marine Environment Protection Commission - Helsinki Commission) |
| IMO | Starptautiskā jūrniecības organizācija (International Maritime Organization) |
| IZM | Izglītības ministrija |
| JASPERS | Kopējā palīdzība projektu sagatavošanai Eiropas reģionos (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) |
| LDZ | VAS “Latvijas dzelzceļš” |
| LIAS | Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam |
| LJA | Latvijas Jūras administrācija |
| LPS | Latvijas Pašvaldību savienība |
| LVC | VAS “Latvijas Valsts ceļi” |
| MK | Ministru kabinets |
| NAP2020 | Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020. gadam |
| NVO | Nevalstiskās organizācijas |
| NVS | Neatkarīgo Valstu Savienība |
| PMoU | Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli |
| PPP | Privātā - publiskā partnerība |
| RD | Rīgas dome |
| SKLOIS | Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas |
| SM | Satiksmes ministrija |
| TAP2020 | Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam |
| TEN-T | Eiropas transporta tīkls (Trans-European Transport Networks) |
| VARAM | Vides un reģionālās attīstības ministrija |

# Ievads

Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam (turpmāk – TAP2020) starpposma izvērtējums (turpmāk – Izvērtējums) veikts, izpildot 2013.gada 27.decembra Ministru kabineta rīkojuma Nr.683 4.1.apakšpunktā noteikto.

Atbilstoši 2014.gada 2.decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 41.punktam, Izvērtējumā novērtēta noteikto mērķu un rezultātu sasniegšanas pakāpe, apzināti izmantotie resursi, skaidrotas atkāpes no plānotā, apzināts nozares ieinteresēto pušu viedoklis.

Izvērtējumā aprakstīta tā veikšanas metodoloģija, analizēti izvirzītie mērķi, rīcības virzieni, prioritātes, rezultāti un izmantotie resursi. Analizēta ārējo apstākļu ietekme uz TAP2020 īstenošanu, kā arī TAP2020 atbilstība dažāda līmeņa nacionālajiem un ES politikas dokumentiem.

Izvērtējumā izdarīti secinājumi par TAP2020 mērķa, darbības virzienu un prioritāšu aktualitāti, izvērtēts, vai noteiktie rezultāti pietiekami labi atspoguļo mērķa sasniegšanas pakāpi.

Noslēgumā sniegti ieteikumi par TAP2020 nepieciešamajiem precizējumiem, kā arī priekšlikumi transporta politikas plānošanas dokumentam nākamajam periodam – pēc 2020.gada.

# Metodoloģijas apraksts

Politikas veidošanas cikls ir nepārtraukts process un politikas ietekmes izvērtēšana ir neatņemama politikas veidošanas cikla sastāvdaļa, kas nepieciešama, lai noteiktu īstenotās politikas prognozējamās vai faktiskās sekas. Tikai izvērtēšana var sniegt pamatotu atbildi uz jautājumu, vai īstenotā politika ir radījusi gaidītās pārmaiņas, un sniegt uz pierādījumiem balstītus priekšlikumus politikas pilnveidošanai.

**Intervences pamats**: kāda problēma ir jāatrisina, izmantojot politikas intervenci?

**Mērķi**: ko ir paredzēts sasniegt vai izmainīt, izmantojot intervenci?

**Atgriezeniskā saite**: kā rezultāti un ietekmes atbilst gaidītajam?

**Novērtēšana**: alternatīvo intervences veidu novērtējums

**Izvērtējums**: rezultātu un ietekmju novērtējums; efektivitātes novērtējums

**Ieviešana un uzraudzība**: progress attiecībā pret plānotajiem mērķiem un atskaites punktiem

1.attēls **Politikas veidošanas cikls**

**Izvērtējumam, jāatbild uz jautājumiem:**

* Vai TAP2020 mērķis ir aktuāls, t.i., vai problēmas, kuru risināšanai TAP2020 izstrādātas, vēl pastāv?
* Vai rīcības virzieni ir aktuāli, vai tie nav jāpapildina / jāprecizē?
* Vai politikas rezultāti ir sasniegti?
* Vai politikas rezultāti pietiekami labi atspoguļo mērķa sasniegšanas pakāpi, vai tie nav jāpapildina / jāprecizē?
* Vai ir uzdevumi / pasākumi, kas TAP2020 jāprecizē / jāpapildina tūlīt (t.sk. par finansējumu)?
* Kādi ir izaicinājumi nākotnē (t.i., priekšlikumi transporta politikas plānošanas dokumentam nākamajam periodam)?

**Izmantotās izvērtēšanas metodes:**

* ***kvalitatīvās*** – tās izmantojot, secinājumus veido eksperti par risinājumu ietekmi uz politikas mērķi un rezultātu sasniegšanu;
* ***kvantitatīvās***– tās izmantojot, secinājumus balsta uz skaitliskiem datiem par risinājumu ietekmi uz politikas mērķa un rezultātu sasniegšanu;
* ***klasiskā dokumentu analīze***– apskata dokumenta saturu, kontekstu, izveides mērķi.

**Izvērtēšanas gaita un tās veicēji**

1. ***Katra TAP2020 aprakstītā transporta joma tiek vērtēta ministrijas iekšienē***:

SM nozaru departamenti savas kompetences jomās:

* sniedz informāciju par sasniegtajiem rezultatīvajiem rādītājiem, skaidrojumu par atkāpēm no plānotā (ārējās vides izmaiņas, kas ietekmējušas rezultāta sasniegšanu),
* sniedz informāciju par pasākumu izpildi / neizpildi, tiem izmantoto finansējumu un skaidrojumu par atkāpēm no plānotā,
* izvērtē TAP2020 īstenošanā iesaistīto institūciju paveikto un ietekmi uz rezultātu sasniegšanu,
* izvērtē ieguldīto resursu izlietojuma efektivitāti,
* sagatavo izvērtējumu par TAP2020 atbilstību LIAS un NAP2020,
* sagatavo izvērtējumu par TAP2020 atbilstību ES politikas dokumentiem un pēdējo gadu attīstības tendencēm.

1. ***Apkopoto informāciju vērtē sociālie partneri***:

Sociālie partneri un NVO pārstāvji vērtē un katrs savas kompetences ietvaros sagatavo savu viedokli par:

* TAP2020 ietekmi un tajā noteikto mērķu un rezultātu sasniegšanu,
* ietekmi uz makroekonomisko vidi, uzņēmējdarbības vidi, administratīvo slogu un ar to saistīto izmaksu apjomu,
* sociālo ietekmi,
* ietekmi uz vidi,
* ietekmi uz teritorijas attīstību,
* ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem

1. ***Tiek sagatavota izvērtējuma 1. redakcija***:

* balstoties uz nozaru departamentu un sociālo partneru sniegto informāciju SM sagatavo ***izvērtējuma 1. redakciju***

1. ***Secinājumu un priekšlikumu sagatavošana***

Balstoties uz izvērtējuma 1. redakciju, SM un sociālie partneri sagatavo savus secinājumus un priekšlikumus, lai atbildētu uz izvērtējuma būtiskajiem jautājumiem.

1. ***Informatīvā ziņojuma gala redakcijas sagatavošana***

# TAP2020 mērķa, rīcības virzienu un plānoto rezultātu analīze

## Mērķa sasniegšanas pakāpe, prioritātes

TAP2020 noteiktais transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

TAP2020 arī skaidrots, ka ar ilgtspējīgu transporta sistēmu saprot:

* kvalitatīvu transporta infrastruktūru (labi ceļi, elektrificēts dzelzceļš, ērta TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta „Rīga” kā centrālais gaisa satiksmes centrs reģionā),
* augstu satiksmes drošības līmeni,
* transporta un loģistikas pakalpojumus, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā,
* pieejamu sabiedrisko transportu, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību).

Izanalizējot TAP2020 ietvaros īstenoto līdz 2016.gadam, var secināt, ka **visi veiktie pasākumi / aktivitātes (kopā 83) ir bijuši vērsti uz noteikto mērķi. Pilnībā ir izpildītas 27 aktivitātes (🗸), savukārt 40 aktivitātes tiek veiktas saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos (⏵). 6 aktivitātes netiek veiktas plānotajā apjomā nepietiekamā finansējuma dēļ (€) (visas autoceļu jomā), 9 aktivitātes vai nu dažādu apstākļu dēļ netiks īstenotas, vai arī līdzekļu trūkuma dēļ tiks uzsāktas vēlāk (⏩)**.

Vienlaikus, analizējot sasniegtos politikas rezultātus, secināms, ka **no izvirzītā 21 rezultatīvā rādītāja, atbilstoši līdz 2016.gadam plānotajam, ir sasniegti 11 (no tiem 6 pat ievērojami pārsniegti), bet 10 atpaliek no plānotā (no tiem 8 – ievērojami)**.

TAP2020 kā prioritātes ir noteiktas:

* Valsts autoceļu sakārtošana;
* Dzelzceļa elektrifikācija;
* Sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana;
* Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana.

Tomēr jāatzīmē, ka līdz 2016.gadam nevienā no šīm prioritātēm dažādu iemeslu dēļ pilnībā nav sasniegts sākotnēji plānotais.

Nākamajā nodaļā tiek analizēts paveiktais katra rīcības virziena īstenošanā.

## Rīcības virzienu izvērtējums

### Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs

#### Autoceļi

**Uzdevums 1.1.** **Nodrošināt valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanu**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos € finansējuma dēļ netiek veikts plānotā apjomā

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 31.12.2020. un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde līdz 31.12.2016.* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Valsts autoceļu ikdienas uzturēšana | 654,5 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 222,6 milj. EUR, valsts pamatbudžets (84% no 2014. – 2016. gadā plānotā) | Darbi tiek veikti saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” un pamatojoties uz trīspusējās sadarbības līgumu starp SM, LVC un LAU “Par sadarbību valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu realizācijā”. | Tiek īstenots saskaņā ar MK noteikumiem, tomēr viss plānotais finansējums nav piešķirts.  **LPS** uzskata, ka nepietiekamais finansējums neļauj nodrošināt pietiekamu drošību uz autoceļiem un skolēnu pārvadājumi ir apdraudēti. | | ⏵ |
| Valsts autoceļu periodiskā atjaunošana un pārbūve, tai skaitā: | 786,1 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 107,8 milj. EUR (69% no 2014. – 2016. gadā plānotā) | Tiek īstenots atbilstoši pieejamiem valsts pamatbudžeta apakšprogrammas “Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana” finanšu līdzekļiem. | Ņemot vērā, ka ir piešķirti tikai 69% no plānotā finansējuma, darbi tiek veikti nepietiekamā apjomā.  **LPS** uzskata, ka nepietiekamais finansējums neļauj nodrošināt pietiekamu drošību uz autoceļiem un skolēnu pārvadājumi ir apdraudēti. | | € |
| valsts autoceļu periodiskā atjaunošana un pārbūve | 528,6 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 75,5 milj. EUR (76% no 2014.-2016. gadā plānotā) | Veikta autoceļu segumu atjaunošana un virsmu apstrāde 1071 km valsts autoceļu, kas ir par 287 km mazāk nekā plānots līdz 2016.g. | Ņemot vērā, ka nav piešķirts viss plānotais finansējums, darbi tiek veikti nepietiekamā apjomā. | | € |
| valsts reģionālo autoceļu segumu atjaunošana | 192,8 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 32,3milj. EUR (57% no 2014. – 2016. gadā plānotā) | Veikta segumu atjaunošana 203 km valsts autoceļu. | Nav piešķirts viss plānotais finansējums. | | € |
| valsts vietējo autoceļu segu un tiltu atjaunošana | 64,7 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 0 | - | Līdz šim nav piešķirts finansējums vietējo autoceļu seguma un tiltu atjaunošanai, kuri savieno lauksaimniecības, pārtikas ražošanas un mežsaimniecības uzņēmumus ar valsts ceļiem.  **LPS** uzskata, ka šī ir viskritiskākā pozīcija reģionu attīstībai , finansējums nepieciešams vismaz 5 reizes lielāks. | | € |
| Valsts autoceļu tīklā esošo tiltu periodiskā atjaunošana un pārbūve | 71,4 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 9,7 milj. EUR  (58% no 2014. -2016 gadā plānotā) | Atjaunoti 44 tilti. Līdz 2016.g bija paredzēts pārbūvēt 50 tiltus, taču nepietiekamā finansējuma dēļ tiltiem tika veikti nelieli atjaunošanas darbi, kas izmaksā mazāk nekā pārbūve. | Ņemot vērā, ka nav piešķirts viss plānotais finansējums, darbi tiek veikti nepietiekamā apjomā. | | € |
| Ceļu satiksmes drošības uzlabošana | 17,1 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 7,5 milj. EUR  (131,6% no 2014. – 2016. gadā plānotā) | Īstenoti 25 satiksmes drošības projekti | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | | ⏵ |
| Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā | 2,7 milj. EUR, 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, valsts pamatbudžets, pašvaldību finansējums | 2014.-2016.gadā izlietotais finansējums – 10.7 milj. EUR,  2015.-2016.gadā – 2.8 milj. EUR | Izpildīts Kopumā 2007.-2013.gada plānošanas periodā aktivitātes ietvaros īstenoti 93 projekti. Pārskata periodā (2014.-2016.gadā) aktivitātes ietvaros veikti pēdējie maksājumi piecos projektos:  Vienības gatves rekonstrukcija (no Kaplavas ielas līdz Ozolciema ielai)  K.Ulmaņa gatves un lidostas "Rīga" pievadceļa (P133) šķērsojuma rekonstrukcija  Luksoforu objektu rekonstrukcija un būvniecība 2012  Krišjāņa Valdemāra un Daugavgrīvas ielas satiksmes mezgla rekonstrukcija  Satiksmes pārvada pār dzelzceļu Kārļa Ulmaņa gatvē rekonstrukcija | Izpildīts | | 🗸 |

**Uzdevums 1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos € finansējuma dēļ netiek veikts plānotā apjomā ⏩ uzsāktas vēlāk vai netiks īstenotas

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde līdz 31.12.2016.* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Valsts galveno autoceļu segu rekonstrukcija (nestspējas palielināšana) | 258,3 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 143,367 milj. EUR | CFLA iesniegti 15 projekta iesniegumi. Veikta segas pārbūve 149.9 km valsts galvenajiem autoceļiem. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam. Sākotnējais nepieciešamais finansējums tika norādīts atbilstoši NAP2020 indikatīvā finanšu pamatojuma dokumentam. Faktiski aktivitātei 1.2.1.1. piešķirtais un pieejamais finansējums ir 257 milj. EUR | ⏵ |
| E67/A7 Ķekavas apvedceļa izbūves projekta sagatavošana tā īstenošanas uzsākšanai pēc PPP modeļa un īstenošanas uzsākšana, ja tiks pieņemts attiecīgs MK lēmums | 12,8 milj. EUR, valsts pamatbudžets | Administratīvās izmaksas – 0,157 milj. EUR  Zemju izmaksas – 2,204 milj. EUR | 10.03.2016. izdots MK rīkojums Nr. 172 “Par valsts galvenā autoceļa projekta “E67/A7 Ķekavas apvedceļš” publiskās un privātās partnerības iepirkuma procedūras uzsākšanu”. Ir veikti projekta finanšu un ekonomiskie aprēķini un ietekmes uz vidi novērtējums. Notiek zemju iegūšana projekta vajadzībām. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam. Ir uzsākta E67/A7 Ķekavas apvedceļa izbūves projekta sagatavošana un īstenošana pēc PPP modeļa. Plānots, ka PPP līgumu noslēgs 2018. gada 4. ceturksnī. | ⏵ |
| E67/A4 Baltezers – Saulkalne (Rīgas apvedceļš) pārbūve par divbrauktuvju autoceļu – projekta sagatavošana tā īstenošanas uzsākšanai pēc PPP modeļa un īstenošanas uzsākšana, ja tiks pieņemts attiecīgs MK lēmums. | 8,5 milj. EUR, valsts pamatbudžets | 0 | Nav uzsākts. | Attiecīgais lēmums vēl nav pieņemts. | ⏩ |
| E67/A5 posms no A4/A6 pieslēguma līdz Ķekavas apvedceļa mezglam (Daugavas šķērsojums). Rīgas apvedceļa izbūve jaunā vietā | Aktivitāte īstenojama Rail Baltica projekta ietvaros | 0 | Netiks īstenots. | SM uzdevumā pilnsabiedrība RB Latvija izpētes „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte” ietvaros 2014.gadā veica novērtējumu par iespējām plānoto Rail Baltica dzelzceļa tiltu Salaspils un Baldones novados pāri Daugavai integrēt multimodālā tilta konstrukcijā, kas apvienotu arī plānoto Rīgas apvedceļa A4 autoceļa pagarinājumu un iespējamo 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa posmu, īstenojot Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām (tilts, kas vienā konstrukcijā ietvertu autoceļu tiltu, 1435mm sliežu platuma dzelzceļa tiltu un 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tiltu). Novērtējuma rezultātā secināts, ka šāds risinājums nav tehniski un ekonomiski pamatots, galvenokārt šādu iemeslu dēļ:  - Kopsummā šāda konstrukcija (ņemot vērā komplicētos pieeju risinājumus) izmaksātu dārgāk kā trīs atsevišķi tilti;  - Novērtējuma brīdī nebija pieejama precīza informācija par iespējām saskaņot šo trīs projektu laika grafikus; īpaši tas attiecas uz 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tiltu par kura būvniecības uzsākšanu nebija pieņemts lēmums;  - Trīs dažādi infrastruktūras pārvaldnieki apgrūtinātu šāda tilta uzturēšanu;  - Multimodāla tilta konstrukcija aizņemtu ievērojami lielāku platību abos Daugavas krastos, skarot būtiski lielāku nekustamo īpašumu skaitu. | **⏩** |
| Pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu | 147 milj. EUR 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 0 | 22.03.2016. MK noteikumi Nr. 173 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” 6.1.4.1.pasākuma „Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā” īstenošanas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr.173).  Tika izsludināta projekta iesniegumu atlase, bet tā ir pārtraukta pamatojoties uz Rīgas Domes 2016.gada 1.novembra vēstuli.  30.08.2016. MK noteikumi Nr. 587 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība"  6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" 6.1.4.2. pasākuma "Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā" īstenošanas noteikumi” .  Izsludināta projektu iesniegumu atlase. | Aktivitāte tiek veikta saskaņā ar plānoto.  Atbilstoši MK noteikumu Nr.173 anotācijas pielikumam nepieciešamais finansējums ir 152,6 milj. EUR (KF – 46,4 EUR un pašvaldības finansējums 106,2 milj. EUR) un projekta īstenošanas laiks ir 2016.-2022.gads.  Atbilstoši RD sniegtajai informācijai aktuālās projekta ieviešanas izmaksas sasniedz 279 milj. EUR un ņemot vērā Rīgas pilsētas pašvaldības finanšu iespējas un ierobežotus pašvaldības aizņēmumu limitus, RD ierosināja īstenot alternatīvus projektus, kas nodrošinās pasākuma mērķa un rādītāju sasniegšanu.  Ziemeļu koridora projekts tiks saglabāts ilgtermiņa prioritāro projektu sarakstā, taču apzinoties visus riskus, Rīgas Dome pašlaik atsakās no tā tūlītējas realizēšanas, lai neveidotu pārmērīgu slogu Rīgas pašvaldības budžetam.  Alternatīvais projektu saraksts tiks virzīts saskaņošanai un atbalstīšanai valdībā.  Atbilstoši MK noteikumu Nr.587 anotācijas pielikumam nepieciešamais finansējums ir 61,66 EUR (KF – 37,7 EUR un pašvaldību finansējums 23,96 EUR) un projektu īstenošanas laiks ir 2017.-2021.gads. | ⏵ |
| TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi | 24,3 milj. EUR  2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 2014.-2016.gadā – 97.9 milj. EUR,  2015.-2016.gadā -  32.5 milj. EUR | Aktivitātes ietvaros īstenoti 28 valsts galveno autoceļu pārbūves projekti - izbūvēti un pārbūvēti 425.35 km valsts galveno autoceļu. | Izpildīts. | 🗸 |
| Autoceļu rekonstrukcija tranzīta veicināšanai caur Austrumu pierobežu | 8,50 milj. EUR  4 milj. EUR  2,4 milj. EUR  Valsts pamatbudžets, ja likumprojekta „Par valsts budžetu 2015.gadam" un "Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2015.,2016.,2017,gadam” sagatavošanas procesā tiks pieņemts attiecīgs MK lēmums piešķirt finansējumu | 0 | Nav izpildīts. | Saskaņā ar 13.03.2012. MK sēdē (prot. Nr.14, 25.§) izskatīto FM iesniegto informatīvo ziņojumu „Par robežšķērsošanas vietu attīstību uz Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežas”, katru gadu MK tiek iesniegti JPI RŠV „Terehova”, „Grebņeva” un „Vientuļi” pārbūves finansējumam. Līdz šim finansējums nav piešķirts. | € |

**Autoceļu jomā sasniedzamie rezultāti rīcības virziena** ***Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* ietvaros**

| *Nr.* | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Samazināts valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par 57%, salīdzinot ar 2012.gadu | Valsts galveno autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī samazinājums, %, salīdzinot ar 2012. gadu | 37% | **23%** |
|  |  | Valsts reģionālo autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī samazinājums, %, salīdzinot ar 2012. gadu | 15% | **2%** |

**Secinājumi**

* Ir izpildīts viss plānotais, izmantojot 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES līdzfinansējumu.
* Projekti nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstībai, izmantojot 2014.-2020.gada ES fondu līdzfinansējumu, notiek saskaņā ar plānoto.
* Valsts budžeta finansējums nav piešķirts plānotajā apjomā, līdz ar to atskaites perioda laikā mainītas prioritātes – pirmkārt finansējums piešķirts valsts galveno autoceļu sakārtošanai, kā rezultātā situācija attiecībā uz valsts autoceļu tehnisko stāvokli situācija ir izmainījusies šādi:

1.tabula **Valsts autoceļu tehniskais stāvoklis 2014. un 2016.gadā**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Autoceļu segumu stāvoklis | Tajā skaitā | | | | | | | | | |
| **Galvenie autoceļi** | | **Reģionālie autoceļi** | | | | **Vietējās nozīmes autoceļi** | | | |
| **2014** | **2016** | ar asfalta segumu 2014 | ar asfalta segumu 2016 | ar grants segumu 2014 | ar grants segumu 2016 | ar asfalta segumu 2014 | ar asfalta segumu 2016 | ar grants segumu 2014 | ar grants segumu 2016 |
| **Ļoti labā** | 364,8 | 563,8 | 476.3 | 516.2 | 0,0 | 0,0 | 193,2 | 245,9 | 0,0 | 0,0 |
| **Labā** | 270,6 | 398,1 | 819.1 | 890,3 | 164,7 | 67,6 | 583,6 | 621,5 | 776,8 | 746,3 |
| **Apmierinošā** | 293,2 | 174,9 | 901.9 | 997,0 | 410,6 | 435,7 | 773,9 | 691,6 | 5306,5 | 5123,7 |
| **Sliktā** | 425,1 | 320,1 | 963.5 | 911,5 | 360,2 | 340,5 | 593,4 | 574,8 | 4249,1 | 4384,7 |
| **Ļoti sliktā** | 402,1 | 299,9 | 1340.6 | 1315,0 | 0,0 | 0,0 | 562,2 | 589,5 | 0,0 | 0,0 |
| **Kopā:** | 1755,8 | 1756,8 | 4501.4 | 4629,9 | 935,5 | 843,7 | 2706,3 | 2723,2 | 10332,4 | 10254,6 |

Valsts budžeta finansējums 2014.-2016.gadam un ņemot vērā plānoto vidēja termiņa budžeta finansējumu, atpaliek no Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.-2016.gadam paredzētā par 586,2 milj. EUR. (**LCB**)

Ņemot vērā 2014., 2015. un 2016.gadā piešķirto finansējumu, kā arī plānoto vidēja termiņa valsts budžeta finansējumu, valsts autoceļu sakārtošanai līdz 2020. gadam ir sagaidāms finansējums 918,5 milj. EUR apmērā, t.sk. no ES fondiem – 534,0 milj. EUR, no valsts budžeta – 384,8 milj. EUR apmērā, kā rezultātā ir iespējams sakārtot 806 km valsts galveno autoceļu, 1574 km valsts reģionālo autoceļu ar asfalta segumu. **Tomēr šāds apjoms neļauj sasniegt TAP2020 rezultatīvos rādītājus autoceļu jomā 2020. gadā.** Tāpēc 2016. gada beigās ir aktualizēta Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2017. – 2023. gadam. Ja tiks piešķirts atbilstošs finansējums, šīs programmas īstenošanas rezultātā plānotie sasniedzamie rezultāti tiks sasniegti 2023. gadā.

Jāatzīmē, ka augstāk minētā politikas rezultāta un rezultatīvo rādītāju sasniegšanai, tika plānots apgūt 1341,4 milj. EUR, t.sk. no ES fondiem – 534,0 milj. EUR, no valsts budžeta - 807,4 milj. EUR. Pie šāda finansējuma apjoma tiktu sakārtoti 1229 km valsts galveno autoceļu, 2352 km valsts reģionālo autoceļu. Ņemot vērā 2014., 2015. un 2016.gadā piešķirto finansējumu, kā arī plānoto vidēja termiņa valsts budžeta finansējumu, valsts autoceļu sakārtošanai līdz 2020. gadam jāsecina, ka minētie rezultatīvie rādītāji netiks sasniegti.

Papildus faktors, kas kavējis noteikto rezultātu sasniegšanu, ir būvniecības izmaksu palielināšanās. 2013.gadā tika veiktas būtiskas izmaiņas Ceļu specifikācijās 2012, un 01.01.2014. stājās spēkā Ceļu specifikācijas 2014, kurās LVC sadarbībā ar autoceļu nozares pārstāvjiem iestrādāja aktuālās, ar nozari saistītās standartu prasības, kuru mērķis ir autoceļu būvniecības kvalitātes paaugstināšana. Būtiskākās kvalitātes prasību izmaiņas atbilstoši Ceļu specifikācijām 2014, kuras ietekmēja būvniecības izmaksu pieaugumu projektos:

* + - attiecībā uz tehnoloģiju pielietošanu autoceļu seguma izbūvē, polimēru modificētais bitumens tiek pielietots ne tikai dilumkārtā, bet, lai nodrošinātu seguma lielāku veiktspēju, arī seguma sasaistes un pamatnes kārtās;
    - tiek izvirzītas paaugstinātas prasības autoceļa konstruktīvo kārtu nestspējai. Salizturīgās kārtas nestspēja iepriekšējo 60 Mpa (megapaskvāls) vietā tiek projektēta ar 90 Mpa nestspēju. Savukārt uz šķembu maisījuma kārtas iepriekšējo 150 MPa vietā tiek paredzēta 180 Mpa nestspēja;
    - lai novērstu gadījumus, kad būvdarbu laikā konstatētie nepieciešamie papildu darbi ievērojami sadārdzina kopējās projekta izmaksas, tika izstrādāti tipveida projektēšanas uzdevumi, kas turpmāk paredzēja ģeotehniskās izpētes rezultātā konstatēto nestabilo grunšu pilnīgu nomaiņu. Šis lēmums novērsa neparedzēto būvdarbu apjomu projektu realizācijas gaitā līdz minimumam un nodrošināja realizēto projektu kvalitātes pieaugumu.

Kā vēl viens no faktoriem, kas ietekmē projektu īstenošanas izmaksu pieaugumu ir projekta tiešo administratīvo izmaksu palielinājums, kas saistīts ar doto uzdevumu SM sadarbībā ar LVC nodrošināt, lai līdz 01.07.2014. būvprojektēšanas līgumos tiktu palielināta projektētāju atbildība un paredzēt, ka būvprojekta autoram 100% apmērā no projektēšanas līgumā noteiktās līgumcenas jāsedz to būvdarbu izmaksas, kas veikti būvprojektu kļūdu dēļ. Minēto normu nosaka arī Būvniecības likuma 19.pants.Tā rezultātā, lai nodrošinātu prasīto kvalitāti un satiksmes drošību, kā arī novērstu visus iespējamos riskus, projektētāji daudz detalizētāk izvērtē projekta kvalitātes prasības, būvprojekta izstrādē ietverot padziļinātus ģeoloģiskās izpētes darbus, tai skaitā, urbumus, pamatnes materiālu laboratoriskās pārbaudes, nestspējas mērījumus u.c. pasākumus, nepieciešamības gadījumā paredzot, piemēram, nomainīt vājas nestspējas grunti zem esoša ceļa konstrukcijas, ja pastāv iespēja, ka uz izbūvētās konstrukcijas parādīsies deformācijas.

* Ir veikti plānotie satiksmes drošības uzlabošanas projekti, tomēr satiksmes drošības rādītāji (sk. 1.2.3.) nav būtiski uzlabojušies.
* Nav veikti autoceļu rekonstrukcijas projekti tranzīta veicināšanai caur Austrumu pierobežu, jo tam līdz šim nav piešķirts valsts budžeta finansējums.
* Par autoceļu lietošanu valsts kasē nodokļos ik gadu tiek samaksāti vairāk kā 550 milj. EUR. Valsts kasē nodokļu veidā atgriežas 33% no katra ceļos ieguldītā eiro, bet tajos neieguldot, valstij piederošo pamatlīdzekļu vērtība krītas. Investori nav ieinteresēti veidot ražotnes reģionos – vietās, kur nav nodrošināti atbilstoši mobilitātes apstākļi – pa sliktiem ceļiem nav iespējams piegādāt izejmateriālus, nogādāt preces uz tirgiem, nodrošināt darbaspēka mobilitāti. Kopējais pēc starptautiskas metodikas novērtētais zaudējums tautsaimniecībai 2016.gadā ir 880 milj. EUR. Tas viss norāda uz negatīvu ietekmi uz makroekonomisko vidi. (**LCB**)
* Nepietiekama finansējuma dēļ laikus neveiktie autoceļu sakārtošanas darbi atstāj negatīvu sociālo ietekmi (turpinās tendence iedzīvotājiem aizbraukt), ietekmi uz vidi (pa sliktiem ceļiem braucot, palielinās degvielas patēriņš, CO2 izmešu apjoms), teritorijas attīstību (nespēja tām ērti piekļūt veicina to degradāciju), valsts un pašvaldību budžetiem (samazinoties uzņēmējdarbības aktivitātēm, budžeta ieņēmumi no jebkura veida nodokļiem proporcionāli samazinās), kā arī cilvēkresursiem. (**LCB**)

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķa sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Noteiktie uzdevumi - *Nodrošināt valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanu* un *Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību* **ir aktuāli un turpināmi**, īpaši ņemot vērā, ka viena no TAP2020 prioritātēm ir *Valsts autoceļu sakārtošana.*

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Uzdevuma 1.1. *Nodrošināt valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanu* ietvaros noteiktajiem *pasākumiem un aktivitātēm* **jāprecizē finansējums** līdz 2020.gadam, to nesamazinot (**LCB**)

Uzdevuma 1.2. *Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību* ietvaros attiecībā uz autoceļiem **jāsvītro** *Aktivitāte 1.2.1.4. E67/A5 posms no A4/A6 pieslēguma līdz Ķekavas apvedceļa mezglam (Daugavas šķērsojums). Rīgas apvedceļa izbūve jaunā vietā*

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

Pēdējo 3 gadu laikā sasniegtie darbības rezultāti ir ļāvuši tuvoties izvirzītajam mērķim valsts galveno autoceļu tīklā un galveno autoceļu stāvoklis ir uzlabojies. Taču pieejamais finansējums valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem nav ļāvis apturēt šo ceļu stāvokļa pasliktināšanos.

Objektīvi vērtējot ceļu stāvokļa negatīvo ietekmi uz makroekonomisko vidi, uzņēmējdarbības vidi, sociālo ietekmi, ietekmi uz vidi un teritoriju attīstību, būtu obligāti nepieciešams saglabāt izvirzītos sasniedzamos rezultātus autoceļu jomā, vienlaikus atrodot risinājumus finansējuma piesaistei valsts autoceļu sakārtošanai. (**LCB**)

Ja risinājums finansējuma piesaistei netiek atrasts, tad, ņemot vērā aktualizēto Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2017.-2023. gadam, būtu jāprecizē sasniedzamie rezultāti autoceļu jomā:

|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs\** | *2017* | *2018* | *2019* | *2020* | *2023* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Samazināts valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums salīdzinot ar 2012. gadu:   * **2020. gadā par 23%;** * **2023. gadā par 57%.** | Valsts galveno autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī samazinājums, %, salīdzinot ar 2012. gadu | 45%  **26%** | 57%  **31%** | 68%  **33%** | 80%  **45%** | **80%** |
|  |  | Valsts reģionālo autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī samazinājums, %, salīdzinot ar 2012. gadu | 20%  **3%** | 30%  **3%** | 40%  **4%** | 50%  **15%** | **50%** |

\*nosakot rādītājus ir ņemts vērā, ka autoceļu ikgadējais nolietojums ir aptuveni 5% gadā t.i. 87 km galvenie autoceļi, 211 km reģionālie autoceļi.

Vienlaikus gan jāatzīmē, ka šāda sasniedzamo rezultātu pārcelšana par trim gadiem negatīvi ietekmēs tautsaimniecību un mobilitāti.

#### Dzelzceļš

**Uzdevums 1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos ⏩ uzsāktas vēlāk vai netiks īstenotas

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde līdz 31.12.2016.* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rail Baltic: projektēšana, zemju atsavināšana, celtniecības uzsākšana | 839,5 milj. EUR 2014.-2020. gada plānošanas perioda Connecting Europe Facility (CEF finanšu instruments), valsts pamatbudžets | Nacionālās izpētes realizēšanai tika izlietoti 5 801 633  EUR  Savukārt CEF Finansēšanas līguma ieviešanai tika izlietoti 461 577 EUR | Pārskata laika periodā realizēta Rail Baltica nacionālā izpēte, kuras ietvaros tika veikts Ietekmes uz vidi novērtējums un 26.08.2016. stājās spēkā MK rīkojums Nr.467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu”, tādejādi nosakot precīzu Rail Baltica trases novietojumu Latvijas teritorijā. Papildus ar MK 26.08.2016. rīkojumu Nr.468 “Par Nacionālā interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica” Rail Baltica projektam tika noteikts nacionālo interešu objekta statuss.  2014.gadā tika nodibināts Baltijas valstu kopuzņēmums RB Rail un nacionālais Rail Baltica ieviesējs “Eiropas dzelzceļa līnijas”.  Saskaņā ar MK 17.02.2015. sēdes protokollēmumu Latvija pieteicās uz visu Latvijai pieejamo CEF Kohēzijas fonda daļas finansējuma aploksni investīciju periodā 2014. – 2020.gadam. Tika parakstīti divi Finansēšanas līgumi par kopējo summu 292 338 720 EUR, ieskaitot Latvijas līdzfinansējumu.  Atbilstoši Finansēšanas līgumam, Rail Baltica pirmajā kārtā plānots izstrādāt tehniskos projektus Rīgas centrālai stacijai, Rail Baltica stacijai starptautiskajā lidostā Rīga un Latvijas centrālai daļai, uzsākt minēto RB staciju būvniecību un savienojuma starp tām būvniecības pirmo kārtu. Tāpat tiks uzsākta nekustamo īpašumu atsavināšanas pirmā kārta (Rīgā un Pierīgā), kā arī veikt izpēti par dzelzceļa būvniecības ietekmi uz gaisa satiksmes pakalpojumiem lidostā “Rīga” un arheoloģisko izpēti Latvijas teritorijā (iekļaujot kultūrvēsturiskās vērtības) 1.posms.  Šobrīd noris aktīvs darbs pie publisko iepirkumu sagatavošanas un piedāvājumu vērtēšanas, lai atklātā un caurredzamā veidā iegūtu augstāk minēto darbu izpildītājus. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| AR dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu | 549,2 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, cits ārvalstu finansējums (t.sk. CEF) un privātais līdzfinansējums | 519 milj. EUR – precizētais kopējais paredzētais finansējums 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, cits ārvalstu finansējums (t.sk. CEF) un LDZ/ valsts līdzfinansējums.  Projekta 2011-LV-93133-S “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projekta izstrāde” kopējās izmaksas ir 2,838 milj.EUR, t.sk.TEN-T līdzfinansējums– 1,419 milj.EUR.  Projekta īstenošanas periods: 2013.-2014.gadā.  LDZ izdevumi 2015.gadā bija 4  097,06 EUR (izdevumi saistībā no noslēguma ziņojuma sagatavošanu). 2016.gadā LDZ-am tika atmaksāts no EK saņemtais noslēguma maksājums 219  593,65 EUR | Izstrādāti MK 31.01.2017. noteikumi Nr.69 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.1. pasākuma "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" īstenošanas noteikumi” | 2014.gadā tika izstrādāts “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projekts” (SUDOP PRAHA a.s.), saskaņā ar kuru pilnīgas dzelzceļa TEN-T pamattīkla elektrifikācijas aplēstās indikatīvās izmaksas tika noteiktas 1,5 miljardi EUR. Ņemot vērā, ka projekta izmaksas pārsniedz ES fondu un KF 2014.-2020.gada plānošanas periodā pieejamo publisko finansējumu 2015.gadā tika piesaistīts atbalsts no EK JASPERS. Ievērojot JASPERS rekomendācijas, tika nolemts veikt elektrifikācijas variantu daudzkritēriju analīzi, lai noteiktu optimālo risinājumu dzelzceļa tīkla elektrifikācijas posmiem.  23.08.2016. MK izskatīts starpziņojums “Par Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta sagatavošanas progresu, turpmākajām rīcībām un iespējamiem riskiem, kas saistīti ar projekta īstenošanu”.  17.01.2017. MK izskatīts informatīvais ziņojums “Par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem”, paredzot dzelzceļa tīkla elektrifikāciju posmā Daugavpils-Krustpils-Rīga (Šķirotava) un Rēzekne-Krustpils-Rīga (Šķirotava).  MK 17.01.2017. atbalstīja SM un LDZ sagatavotā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta tālāko virzību, kas paredz dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pirmo posmu īstenot Rīgas virzienā no Daugavpils un Rēzeknes caur Krustpili. LDZ plāno sagatavot projekta iesnieguma dokumentāciju iesniegšanai EK līdz 2017.gada septembrim. | ⏵ |
| Šķirotavas stacijas parku A, B un C signalizācijas sistēmas modernizācija. | 42,7 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas periodā, no tā KF – 36,3 milj. EUR un 6,4 milj. EUR LDZ/ valsts budžeta nacionālais līdzfinansējums | 2014.-2016.gadā – 42.3 milj. EUR | Projekta Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| Liepājas stacijas signalizācijas sistēmu modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju | 21,3 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas periodā, no tā KF – 18,14 milj. EUR un 3,20 milj. EUR LDZ/ valsts budžeta nacionālais līdzfinansējums | 22.8 milj. EUR | Projekta Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukcija īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| Pārmiju pārvedu nomaiņa Rietumu-Austrumu koridorā (180 gab.) | 16,15 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas periodā , no tā KF – 13,73 milj. EUR un 2,42 milj. EUR LDZ/ valsts budžeta nacionālais līdzfinansējums | 2014.-2016.gadā – 16.16 milj.EUR, | Projekta Pārmiju pārvedu nomaiņa-pārmiju piegāde īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| Tehnoloģisko, korporatīvo balss sakaru un maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija „Austrumu-Rietumu” transporta koridorā | 10,4 milj. EUR , 2007.-2013. gada plānošanas periodā, no tā KF – 8,8 milj. EUR un 1,6 milj. EUR LDZ/ valsts budžeta nacionālais līdzfinansējums | 2014.-2016.gadā – 10.4 milj. EUR, | Projekta Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācija īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija (aptver 16 stacijas) | 20,6 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas perioda, KF finansējums | 15,3 milj. EUR | Projekta Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija īstenošana pabeigta 2016.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve | 106,7 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda CEF finanšu instruments, nacionālais finansējums no LDZ/cita privātā finansējuma vai cita ES finanšu instrumenta |  |  | Ja CEF ietvaros netiek ieviesta Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma ERTMS kādā dzelzceļa infrastruktūras posmā, līdz ar to nav iespējama arī globālās dzelzceļa mobilo sakaru sistēmas GSM-R ieviešana. Saskaņā ar ERTMS nacionālo ieviešanas plānu laika posmā līdz 2020.gadam ERTMS ieviešana nav paredzēta. | **⏩** |
| Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana | 21,3 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, CEF finanšu instruments un valsts pamatbudžets | 0 | Papildus TAP minētajam, plānots arī LDZ finansējums. MK 21.06.2016. noteikumi Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi”  Izsludināta projektu iesniegumu atlase. Projektu iesniegumu iesniegšanas termiņš – 29.12.2017.  Atlases ietvaros 13.03.2017. ir apstiprināti trīs projekti: Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija, Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība, Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība. | Atbilstoši MK 21.06.2016. noteikumu Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi” anotācijas pielikumam projekta “Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana” īstenošana plānota laika periodā no 2019.-2023.gadam. | ⏵ |
| Nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija (Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezgla modernizācija) | 105,3 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 0 | Papildus TAP2020 minētajam, plānots arī LDZ finansējums. MK 21.06.2016. noteikumi Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi”  13.03.2017. ierobežotās projektu iesniegumu atlases ietvaros ir apstiprināti trīs projekti: Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija, Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība, Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība. Uzsākta minēto projektu īstenošana. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica):  Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis)  Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks  Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība  Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija | 32,3 milj. EUR 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets, neskaitot LDZ finansējumu | 30,4 milj. EUR, neskaitot LDZ finansējumu | Projektu Otrā sliežu ceļa būvniecība Skrīveri- Krustpils (Rīga- Krustpils iecirknis), Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija, Stacija Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība un Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |
| 1) Rekonstrukcija/modernizācija: ziemeļu pārrobežu posms Valmiera - Valka un dienvidu pārrobežu posms Jelgava - LT robeža.  2) Rekonstrukcija/modernizācija: Sigulda – Valmiera | 5,5 milj. EUR 2007.-2013.gada plānošanas perioda Eiropas komunikāciju tīkla budžets, valsts pamatbudžets, neskaitot LDZ finansējumu | 6,9 milj. EUR | Projekta 1) Rekonstrukcija/modernizācija: ziemeļu pārrobežu posms Valmiera - Valka un dienvidu pārrobežu posms Jelgava - LT robeža.  2) Rekonstrukcija/modernizācija: Sigulda – Valmiera īstenošana pabeigta 2015.gadā | Izpildīts | 🗸 |

**Dzelzceļa jomā sasniedzamie rezultāti rīcības virziena *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* ietvaros**

|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | **Konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra** | Dzelzceļa kravu pārvadājumu (tonnas) īpatsvars (%) no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma | 66 | **43** |
|  |  | palielināts elektrificēto dzelzceļa līniju garums (%) no kopējā dzelzceļa līniju garuma[[1]](#footnote-1) | 14 | **14** |
|  |  | CO2 izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos (%) attiecībā pret 2012.gadu[[2]](#footnote-2) | 0 | **0** |

**Secinājumi:**

* Ir izpildīts viss plānotais, izmantojot 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES līdzfinansējumu.
* Projekti nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstībai, izmantojot 2014.-2020.gada ES fondu līdzfinansējumu, notiek saskaņā ar plānoto.
* Analizējot statistikas datus, konstatējams, ka kravu apjoms laika periodā no 2014.-2016.gadam ir strauji krities dzelzceļa transportā (-14,4%, salīdzinot 2013. ar 2016.gadu) savukārt auto pārvadājumos tas nedaudz palielinājies (+4,5%, salīdzinot 2013. ar 2016.gadu). Kravu pārvadājumos pa dzelzceļu dominē tranzītkravu pārvadājumi A-R virzienā, no Krievijas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm uz Latvijas ostām. Kravu plūsma no Latvijas ostām uz austrumu valstīm ir sākotnējā attīstības stadijā. Notiek intensīvas sarunas ar austrumu kravu īpašniekiem, lai paaugstinātu kravu plūsmu no ostām uz Latvijas sauszemes robežām un tālāk uz citiem dzelzceļiem (**LDZ**).

Jāuzsver, ka kravu apjoma kritums nav tiešā veidā saistīts ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, bet gan ar ģeopolitisko situāciju, kas būtiski mainījās 2014.gadā (Krievijas agresija pret Ukrainu, tai sekojošas ES sankcijas pret Krieviju un Krievijas atbildes reakcija). Kā būtisks riska faktors ir jāmin Krievijas realizētā ostu attīstības programma, kas tai dod iespējas lielu daļu beramkravu un lejamkravu izslēgt no tranzīta caur Latviju.

Lai arī izaugsme Latvijā ir viena no straujākajām ES, pēdējos gados tā ir piebremzējusies 2-3% robežās. Pieauguma tempu palēnināšanos lielā mērā nosaka tendences ārējā vidē – vājā izaugsme ES, ekonomiskās situācijas pavājināšanās Krievijā un nenoteiktība strauji augošo Āzijas valstu tirgos.

2016.gada dati liecina par transporta pakalpojuma eksporta lielo lomu kravu pārvadājumu jomā dzelzceļa nozarē. Proti, kopējais dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 47,8 milj. tonnu, no kurām tikai 1,5 milj. tonnu jeb 3% no kopējiem kravu pārvadājumiem bija vietējās kravas (proti, iekšzemes kravu pārvadājumi). 97% veido starptautiskie kravu pārvadājumi, no kuriem 82,5% veidoja kravu pārvadājumi caur pieostas stacijām, tādējādi vēlreiz akcentējot ostu un dzelzceļa nozīmīgo mijiedarbību transporta pakalpojumu eksporta attīstībā. Kopumā kravu apgrozījums 2016. gadā sasniedza 15 879 milj. tkm, jeb par 16 % mazāks nekā iepriekšējā gadā. (**LDZ**)

Tas, ka lielā mērā dzelzceļa pārvadājumu apjomu veido transporta pakalpojumu eksports, ir nozīmīgi ne tikai no nozares attīstības, bet arī no valsts budžeta plānošanas viedokļa. Kamēr, lielā mērā pateicoties pakalpojumu eksportam, kravu pārvadājumu apjoms ir vismaz 48 miljoni tonnu gadā, infrastruktūras pārvaldītājs spēj uzturēt infrastruktūru esošajā apjomā un līmenī, tādējādi ļaujot ieekonomēt valsts budžeta līdzekļus, kas citādi saskaņā ar ES regulējumu būtu nepieciešami šīs infrastruktūras uzturēšanai. (**LDZ**)

* Kravu pārvadājumi vietējā satiksmē aizņem nelielu dzelzceļa pārvadājumu daļu, apkalpojot vietējos kravu nosūtītājus. Galvenais konkurents ir autotransports. Šajā jomā jāizvērtē iespēja attīstīt vietējos kravu pārvadājumus pa dzelzceļu kā videi draudzīgu transporta veidu, attiecīgi samazinot autopārvadājumu daļu (**LDZ**).
* Notiek intensīvs Dzelzceļa pamattīkla Elektrifikācijas projekta sagatavošanas darbs. Saskaņā ar 2014.gadā veikto izpēti un novērtējumu (“Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas skiču projekts” (“SUDOP PRAHA a.s.”)) pilnīgas dzelzceļa pamattīkla elektrifikācijas aplēstās indikatīvās izmaksas sastāda 1,5 miljardu EUR, kas vairakkārt pārsniedz ES fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas periodā pieejamo publisko finansējumu (**LDZ**).

Elektrifikācijas programmas rezultāts aptver gan esošās infrastruktūras elektrifikāciju gan jaunas izbūvi (Rail Baltica). Līdz ar to politikas rezultāti jāpārskata garākā laika periodā (par 20% palielināts elektrificēto dzelzceļa līniju garums; CO2 izmeši dzelzceļa kravu pārvadājumos samazinājušies par 60%)

Saskaņā ar projekta izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem ekonomiskā ienesīguma norma (ERR) projekta 1.posma izvēlētajai alternatīvai – dzelzceļa tīkla elektrifikācija Rēzekne – Krustpils, Daugavpils – Krustpils – Šķirotava sastāda 6,9%.

Projekta īstenošanas nepieciešamību nosaka iespēja uzlabot valsts konkurētspēju dzelzceļa pārvadājumos, tādējādi stiprinot valsts konkurētspēju tranzītpolitikā un strādājot pie jaunu kravu plūsmu piesaistes.

Ņemot vērā arī EIB ekspertu vērtējumu, Ministru kabinets, 17.01/2017. atbalstīja SM un LDZ sagatavotā dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekta tālāko virzību, kas paredz dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pirmo posmu īstenot Rīgas virzienā no Daugavpils un Rēzeknes caur Krustpili. LDZ plāno sagatavot projekta iesnieguma dokumentāciju iesniegšanai Eiropas Komisijā līdz 2017.gada septembrim (**LDZ**)

* CO2 izmešu samazinājums tika plānots saistībā ar ES fondu un KF 2014.-2020.gada plānošanas periodā ietvaros paredzēto projektu “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”. Ņemot vērā, ka Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas programmu plānots īstenot secīgi posmos līdz 2030.gadam, nepieciešams precizēt rezultatīvās vērtības, kā arī norādīto pieņēmumu aprēķina metodikai. Atbilstoši EIB JASPERS rekomendācijām CO2 emisiju samazinājums ir aprēķināts, ņemot vērā Starptautiskā Klimata Pārmaiņu Paneļa vadlīnijas, lai nodrošinātu vienotu CO2 emisiju aprēķina metodi un ziņošanas formātu, proti, saskaņā ar ANO Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, dalībvalstīm, t.sk. Latvijai, katru gadu Līgumslēdzēju pušu Konferencei (COP) ir jāsniedz inventarizācija par siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām un to piesaisti valstī. CO2 izmešu samazinājuma prognozes pa gadiem būs iespējams veikt, kad būs izstrādāts tehniskais projekts, kas noteiks projekta ieviešanas etapus un laika grafiku, kā arī būs zināms precīzs elektrifikācijas tehniskais risinājums (**LDZ**)

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Izvirzītais uzdevums - *Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību* **ir saglabājams**, tomēr sasniedzamie rezultāti skatāmi kontekstā ar prognozējamo kravu pārvadājumu apjomu, kas lielā mērā ir atkarīgs no ārējiem faktoriem. Ir jāatzīmē nepieciešamība saglabāt Latvijas tranzīta koridora kapacitāti (gan tehnisko, gan cilvēkresursu), jo pieprasījums pēc tranzīta pārvadājumiem var būtiski mainīties īsā laika posmā.

Uzdevums noteikti ir vērsts uz TAP2020 izvirzītās prioritātes *Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana* īstenošanu, tas **ir jāturpina** tomēr ir jāsecina, ka pieejamais valsts finansējums būtiski apdraud uzdevuma realizācijas iespējas, sevišķi, ja notiek īslaicīgs kravu apjoma kritums.

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Uzdevuma *1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību* ietvaros **svītrojama** *Aktivitāte 1.2.2.8.1. GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve*, jo saskaņā ar ERTMS nacionālo ieviešanas plānu laika posmā līdz 2020.gadam ERTMS ieviešana nav paredzēta, līdz ar to arī GSM-R ieviešana nav iespējama. Šī aktivitāte būs jāiekļauj nākamā perioda politikas plānošanas dokumentā.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

Rezultāts **ir saglabājams**, **jāprecizē** rezultatīvo rādītāju skaitliskās vērtības:

*Dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars (%) no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma* – izvērtējot secinājumos minētos ārējos apstākļus un faktorus.

*Palielināts elektrificēto dzelzceļa līniju garums (%) no kopējā dzelzceļa līniju garuma –* ievērojot izpētes rezultātā iegūtos secinājumus un MK lemto par projekta virzību.

*CO2 izmešu samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos (%) attiecībā pret 2012.gadu* – ievērojot to, ka CO2 izmešu samazinājuma prognozes pa gadiem būs iespējams veikt, kad būs izstrādāts dzelzceļa elektrifikācijas tehniskais projekts, kas noteiks projekta ieviešanas etapus un laika grafiku, kā arī būs zināms precīzs elektrifikācijas tehniskais risinājums.

#### Ostas

**Uzdevums 1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos ⏩ uzsāktas vēlāk vai netiks īstenotas

| *Pasākumi, aktivitātes* | | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde līdz 31.12.2016.* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcija | 71,1 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, privātais finansējums | | 0 | 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi”. Izsludināta projektu iesniegumu atlase. | Ņemot vērā ES fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas periodā pieejamo finansējumu 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi” nosaka, ka maksimālais KF finansējums vienam projekta iesniedzējam ir 24 704 208 EUR. Līdz ar to potenciālie finansējuma saņēmēji pārskata iepriekš, pie TAP2020 un NAP izstrādes sniegtos projektu ideju priekšlikumus.  Izpildes termiņš jeb projektu īstenošana paredzēta līdz 2020.gadam | ⏵ |
| Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas II kārta | 71,1 milj. EUR , privātais finansējums | | 16.115 milj. EUR | Projektu paredzēts īstenot līdz 2023.gadam. Līdz šim veikta daļēja kanāla rekonstrukcija | Projekts tiks īstenots no 2018.-2020.gadam | ⏵ |
| Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā (ostas pievedceļi) | 116,4 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, privātais finansējums | | 0 | 22.03.2016. MK noteikumi Nr.173 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.4.specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” 6.1.4.1.pasākuma „Rīgas ostas un Rīgas pilsētas integrēšana TEN-T tīklā” īstenošanas noteikumi”.  Izsludinātā atlase ir pārtraukta pamatojoties uz RD 2016.gada 1.novembra vēstuli. | Atbilstoši MK noteikumu Nr.173 anotācijas pielikumam nepieciešamais finansējums ir 152,6 milj. EUR (KF – 46,4 EUR un pašvaldības finansējums 106,2 milj. EUR) un projekta īstenošanas laiks ir 2016.-2022.gads.  Atbilstoši RD sniegtajai informācijai aktuālās projekta ieviešanas izmaksas sasniedz 279 milj. EUR un ņemot vērā Rīgas pilsētas pašvaldības finanšu iespējas un ierobežotus pašvaldības aizņēmumu limitus, RD ierosināja īstenot alternatīvus projektus, kas nodrošinās pasākuma mērķa un rādītāju sasniegšanu.  Ziemeļu koridora projekts tiks saglabāts ilgtermiņa prioritāro projektu sarakstā, taču apzinoties visus riskus, RD pašlaik atsakās no tā tūlītējas realizēšanas, lai neveidotu pārmērīgu slogu Rīgas pašvaldības budžetam.  6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" pasākuma 6.1.4.1 “Rīgas ostas un pilsētas integrēšana TEN-T tīklā” finansējuma izmantošanai izstrādāti priekšlikumi grozījumiem Ministru kabineta noteikumos par šādu specifisko atbalsta mērķu / pasākumu īstenošanu:  1. 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" pasākums 6.1.4.1 “Rīgas ostas un pilsētas integrēšana TEN-T tīklā” (grozījumi iekļauti 01.12.2016.VSS izsludinātajā Ministru kabineta noteikumu projektā);  2. 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" 6.1.4.2.pasākums "Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā" (grozījumi izsludināti 20.04.2017. VSS);  3. 6.1.1. specifiskais atbalsta mērķis "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" (grozījumi izsludināti 20.04.2017. VSS). | **⏩** |
| Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra | 16,4 milj. EUR, 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, neskaitot Rīgas brīvostas finansējumu | | 2014.-2016. – 49.7 milj. EUR (neskaitot RBP finansējumu)  Projekta attiecināmās izmaksas 123.258 milj. EUR  Kohēzijas fonda līdzfinansējums 75.832milj. EUR | Projekts ir pabeigts 12.2015. | Faktiski izlietotais finansējums ietver arī sākotnēji plānoto projekta finansējumu (t.sk., pirms 2014.gada). | 🗸 |
| Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām | 28,5 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, privātais finansējums | | 0 | 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi”. 17.02.2017. apstiprināts projekta “Pievadceļu attīstība Ventspils Brīvostas teritorijā esošiem termināļiem un industriālajām zonām” pieteikums. Uzsākta projekta īstenošana. | Projekta plānotas izmaksas 18,0 milj. EUR apmērā, no tiem Kohēzijas fonda finansējums 15,6  milj.  EUR apmērā. | ⏵ |
| Ventspils brīvostas molu kapitālie remonti | 28,5 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, privātais finansējums | | 0 | 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi”. Izsludināta projektu iesniegumu atlase. | Projekta plānotas izmaksas 10,57milj. EUR apmērā, no tiem Kohēzijas fonda finansējums 8,98 milj. EUR apmērā. Šobrīd vēl tiek gatavota projekta pieteikums. Paredzams, ka projekta realizācija tiks uzsākta 2017.gada sākumā. Precizējams projekta nosaukums: Ventspils brīvostas molu remonti” | ⏵ |
| Ventspils brīvostas dziļuma uzturēšanas kuģu iegāde | 19,9 milj. EUR realizācija atkarīga no pieejamā finansējuma apjoma | | 0 | Nav uzsākts | Šobrīd šī projekta realizācijai nav pieejams finansējums. Plānots īstenot līdz 2020.gadam | **⏩** |
| Ventspils brīvostas piestātņu elektrifikācija | 7,1 milj. EUR realizācija atkarīga no pieejamā finansējuma apjoma | | 0 | Nav uzsākts | Šobrīd šī projekta realizācijai nav pieejams finansējums | **⏩** |
| Ziemeļu ostas attīstības projekts Ventspils brīvostā | 99,6 milj. EUR realizācija atkarīga no pieejamā finansējuma apjoma un investora piesaistes | | 0 | Nav uzsākts | Šobrīd šī projekta realizācijai nav pieejams piesaistīts investors | **⏩** |
| Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām | 4,8 milj. EUR, 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, neskaitot Ventspils brīvostas finansējumu | | 30,353 milj. EUR | Projekts realizēts pilnā apmērā. Projekta noslēguma datums 31.12.2015. | Izpildīts. Kopējās projekta attiecināmās izmaksas: 35.709milj. EUR  Kohēzijas fonda finansējums: 30.353milj. EUR  2014.gadā apgūts Kohēzijas fonda finansējums 6.402milj. EUR apmērā. | 🗸 |
| Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība | 12,8 milj. EUR, 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, neskaitot Ventspils brīvostas finansējumu | | 21,724 milj. EUR | Projekts realizēts pilnā apmērā. Projekta noslēguma datums 30.06.2016. | Izpildīts. Kopējās projekta attiecināmās izmaksas: 21.724 milj. EUR  Kohēzijas fonda finansējums: 13.780 milj. EUR  2015.gadā apgūts Kohēzijas fonda finansējums 5.162 milj. EUR apmērā. | 🗸 |
| Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija | 45,5 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, privātais finansējums | | 0 | 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi”. Izsludināta projektu iesniegumu atlase | Ierosināti grozījumi ES fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība”, lai paplašinātu atbalstāmo darbību tvērumu. Ņemot vērā, ka 24.05.2016. MK noteikumi Nr.319 Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi” neparedz ierobežojumus projekta iesniedzējam attiecībā uz projektu skaitu, projekta iesniedzējs var iesniegt projektus par komponentēm, kuras neietekmē ierosinātie darbības programmas grozījumi | ⏵ |
| Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība | 16,4 milj. EUR, privātais finansējums | | *0* | Projekta realizācija nav uzsākta | 20.04.2017. VSS ir izsludināts MK noteikumu projekts "Grozījumi Ministru kabineta 2016.gada 24.maija noteikumos Nr.319 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" īstenošanas noteikumi" īstenošanas noteikumi", kas paredz papildu finansējuma piešķiršanu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei projekta “Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana” īstenošanai. | **⏩** |
| Liepājas ostas padziļināšana | 2,6 milj. EUR  2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, neskaitot Liepājas SEZ finansējumu | | KF 8,03 milj. EUR (neskaitot LSEZ finansējumu) | Projekta realizācija tika pabeigta 31.10.2015. | Izpildīts. Projektā 2015.gadā veikti grozījumi, ar kuriem palielināts Kohēzijas fonda finansējums par 5.5milj EUR. | 🗸 |

**Uzdevums 1.3. Veicināt mazo ostu attīstību**

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Uzņēmējdarbību veicinošas publiskās infrastruktūras izbūve un rekonstrukcija piekrastē | Daļa no 47,31 milj. EUR , 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, pašvaldību finansējums | 0  (Projekta Latvijas finansējuma daļa ir 5 920 000,00 EUR) | INTERREG Igaunijas- Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.-2020.gadam 3.prioritātes Uzlabots jahtu ostu tīkls 3.1. specifiskā mērķa Uzlabots mazo ostu ar kvalitatīviem ostu pakalpojumiem ietvaros uzsākts projekts “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā. Līdz 03.03.2017. tika iesniegti projektu pieteikumi. | Tiek īstenots saskaņā ar plānoto | ⏵ |

**Ostu jomā sasniedzamie rezultāti rīcības virziena *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* ietvaros**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| 1. | Kravu apgrozījuma pieaugums ostās straujāks nekā konkurējošo valstu ostās | Kravu apgrozījuma pieaugums, %, salīdzinot ar 2012.gadu | 3% | **-13,9%** |

**Secinājumi**

* Ir izpildīts viss plānotais, izmantojot 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES līdzfinansējumu
* Projekti nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstībai, izmantojot 2014.-2020.gada ES fondu līdzfinansējumu, vairumā gadījumu notiek saskaņā ar plānoto, tomēr vairāki plānotie projekti ir atlikti sakarā ar publiskā finansējuma trūkumu.
* Mazo ostu attīstības veicināšanai paredzēts VARAM atbildības pasākums, kur darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība” iekļautais atbalsta mērķis „Sekmēt ekonomiskās aktivitātes pieaugumu un konkurētspējas faktoru attīstību austrumu pierobežā un Baltijas jūras piekrastē” neizslēdz iespēju veikt investīcijas mazo ostu publiskās infrastruktūras attīstībā saskaņā ar pašvaldības attīstības programmā noteiktajām prioritātēm.
* Lai gan vairums pasākumu tiek veikti saskaņā ar plānoto, noteiktais rezultāts nav sasniegts. Kravu apgrozījums Latvijas ostās ne tikai nav pieaudzis, bet ir samazinājies. Pie tam, straujāk kā Igaunijas un Lietuvas ostās, kur tas ir -4,6%, salīdzinot ar 2012.gadu. Tas nozīmē, ka rezultātu ietekmē ne tikai atbilstoša infrastruktūra. Jāuzsver arī tas, ka TAP2020 ietvaros nav plānoti pasākumi, kuru īstenošanai TAP2020 izstrādes brīdī nebija skaidra finansējuma pieejamība.
* Izaugsmi šajā jomā, būtiski ietekmē ģeopolitiskie aspekti, ekonomiskās sankcijas. Rezultāti ostu attīstībā cieši saistāmi ar dzelzceļa un auto pārvadājumu un loģistikas attīstību, ne tikai ar ostu infrastruktūras attīstību.

Šobrīd viena no tranzītbiznesa prioritātēm ir piesaistīt jaunas kravas no sauszemes koridora, kas savieno Ķīnu ar Eiropu. Ķīnai raksturīga iezīme bija, ka kravas tika radītas pēc iespējas tuvāk ostām, patlaban tiek attīstīti arī Ķīnas ziemeļu un ziemeļrietumu reģioni, un tādejādi kravu komplektēšanas vietas virzās tuvāk Ķīnas/Kazahstānas robežai. Pašreiz kursē vairāki vilcieni katru nedēļu no vairākām Ķīnas pilsētām – Čuncinas, Čendu, Žengžou, Šenjanas, Jivu uz vairākām Eiropas pilsētām Duisburgu, Lodzu, Hamburgu, Leipcigu un Madridi. Minētie konteinervilcienu maršruti ienāk Centrālās un Rietumu Eiropas tirgos caur Baltkrieviju. Līdz ar to Latvijai ir būtiski piedāvāt Ķīnai distribūcijas virzienu uz Ziemeļeiropu un atbalstīt topošā Ķīnas–Baltkrievijas industriālā parka Lielais akmens projekta īstenošanu, kuru plānots pabeigt līdz 2025.gadam. Netālu no Latvijas esošais Lielais akmens, kas būs lielākais no Eiropā izveidotajiem Ķīnas industriālajiem parkiem, ir potenciāls valsts tranzīta biznesam. Industriālais parks, kam atvēlēti kopumā 8048 hektāri, tiek veidots Minskas apgabala Smaļaviču rajonā, netālu no Nacionālas lidostas Minska un 25 km attālumā no Baltkrievijas galvaspilsētas. Tās ir jaunas iespējas piesaistīt tranzīta kravu plūsmu no Ķīnas caur Kazahstānu, Krieviju un Baltkrieviju uz Eiropas Savienību (ES) jeb pa Jaunā zīda ceļa, Ziemeļu koridoru un arī pretējā virzienā. Kravu apjoms ievērojami palielināsies pēc tam, kad sāks pilnvērtīgi darboties China Merchants Group loģistikas centrs Lielajā akmenī, un arī Latvijas tranzīta biznesam būtu potenciāls iegūt daļu no šīm kravām.

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Uzdevums *Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību* kura ietvaros ir arī veicami pasākumi ostu infrastruktūras attīstībai, **ir saglabājams**. Tas ir vērsts uz rīcības virziena / apakšmērķa *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* sasniegšanu. Uzdevums arī atbilst noteiktajai TAP2020 prioritātei *Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana.* Tomēr šis uzdevums nav pietiekams, lai sasniegtu izvirzīto mērķi – būtiski **pievienot papildus uzdevumu**, kas paredz ne tikai infrastruktūras attīstību, bet arī citas aktivitātes, kas vērstas uz izvirzītā mērķa sasniegšanu.

**Ir saglabājams** arī uzdevums *Veicināt mazo ostu attīstību.*

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Visi esošie pasākumi un aktivitātes ir saglabājami, bet **jāpievieno papildus uzdevums** Paaugstināt tranzīta un loģistikas nozares konkurētspēju, ar attiecīgiem pasākumiem:

* Sekmēt jaunu tirgu apguvi un augstas pievienotās vērtības kravu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram, nodrošinot sistemātisku, koordinētu nacionāla līmeņa atbalstu ārējos tirgos (**LTRK**)
* Attīstīt iekšzemes dzelzceļa pārvadājumus, sekmējot sadarbību ar pašvaldībām un reģionālajiem centriem to attīstības un uzņēmējdarbības atbalsta pasākumu plānošanā (**LTRK**)
* Veikt pētījumu par loģistikas nozares ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, kas kalpotu par pamatu transporta politikas plānošanas dokumenta izstrādei nākamajam periodam - pēc 2020.gada.

Visi pasākumi būtu veicami SM kopīgi ar tranzīta nozares dalībniekiem.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

Politikas rezultāts *Kravu apgrozījuma pieaugums ostās straujāks nekā konkurējošo valstu ostās* **ir saglabājams**, jo labi raksturo izvirzītā mērķa sasniegšanas pakāpi. Tomēr **jāprecizē** rezultatīvie rādītāji, atbilstoši tam, ka būtiski mainījusies ģeopolitiskā situācija, līdz ar to arī dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomi un apgrozība ostās.

Un pievienojami rezultatīvie rādītāji:

* Konteinerkravu (TEU) pieaugums no jaunajiem tirgiem, %, salīdzinot ar iepriekšējo gadu
* Tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanas pasākumu (starpvaldību komisijas, vizītes, marketinga aktivitātes, starptautisko izstāžu skaits mērķa tirgos, loģistikas padomes sēdes) skaits

Izstrādājot nākamo politikas plānošanas dokumentu, jāizvērtē, vai kā viens no rādītājiem nebūtu **pievienojams** Pasaules bankas globālais konkurētspējas indekss par transporta infrastruktūras kvalitāti (vieta) ar rādītājiem par ceļu, dzelzceļu, ostu, lidostu infrastruktūras kvalitāti un / vai ES transporta progresa ziņojums (*scoreboard*) (dzelzceļa, ostu, gaisa, autoceļu infrastruktūras kvalitāte, autoceļu, dzelzceļa TEN-T pamattīkla īstenošana)

#### Jūrniecība

Jūrniecības jomā TAP2020 tiek noteikts šāds uzdevums:

**Uzdevums 1.4. Nodrošināt starptautiskajiem un ES standartiem atbilstošas, ilgtspējīgas jūrniecības apakšnozares stabilu izaugsmi**

⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Latvijas statusa saglabāšana PMoU „Baltajā sarakstā” un šā statusa saglabāšana, cita starpā veicinot saraksta metodikas pārskatīšanu | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu |  | Latvija joprojām atrodas PMoU “Baltajā sarakstā”.  Noris darbs pie saraksta metodikas pārskatīšanas gan ES, gan PMoU ietvaros. Pašreiz ir panākta konceptuāla vienošanās, ka nepieciešams pārskatīt metodiku. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam. | ⏵ |
| Nacionālās SafeSeaNet sistēmas pilnveidošana atbilstoši „Single Window” principam | Nepieciešamais finansējums līdz 2015. gadam – 823,8 tūkst. EUR (bez PVN).  Finansējuma avots – ES finansējums TEN-T programmas ietvaros (50%) un/vai AIM budžets.  Pēc 2015.gada iespējamas papildus izmaksas sistēmas darbības pielāgošanai lietotāju prasībām pilnā apjomā | Pēc VK datiem projektā investēts 1 068 688 eiro.  2015.gadā AIM papildus piešķīra finansējumu, lai segtu Latvijas līdzfinansējuma daļas PVN izmaksas, kas nebija iekļautas projekta pieteikumā.  Piešķirtais finansējums ir investēts 100% apmērā.  **SKLOIS sistēmas attīstībai (SM)** piešķirta dotācija no vispārējiem ieņēmumiem 2016., 2017., 2018.gadam 199 819.00 EUR apmērā ik gadu.  SM 2016.gadam piešķirtais finansējums investēts 100% apmērā.  **SKLOIS personāla atalgojumam (AIM)** piešķirta dotācija no vispārējiem ieņēmumiem: 2016.gadā 71 144 EUR;  2017.gadā 160 214 EUR;  2018.gadā 248 771 EUR.  AIM 2016.gadam piešķirtais finansējums investēts 100% apmērā.  AM saņemts transferts no SM 41 370 EUR. | 2013.gadā tika uzsākta dalība ES ietvaros Nīderlandes organizētājā ANNA MSW pilotprojektā, lai testētu un ieviestu Direktīvā 2010/65/ES noteiktās prasības.  ANNA MSW projektā nacionālā līmenī tika īstenots projekts VILDA, lai pētītu un pilnveidotu nacionālo SSN sistēmu līdz vienas pieturas aģentūras principam, nodrošinot datu apmaiņu nacionālā līmenī un ES līmenī ar citām ANNA MSW dalībvalstīm.  ANNA MSW(VILDA) projekts tika sadalīts piecās aktivitātēs:  1.aktivitāte: „Ģenerālplāns 2015” atbalstošie pasākumi;  2.aktivitāte: Pilotprojektu (izpētes projekti) realizēšana, kas iekļauj:  2.1. Vienas pieturas aģentūras princips ar vienotu grafisko saskarni datu apmaiņai (NaMSW)”;  2.2. Uzlaboti sakari un datu apmaiņa (I-CaDE);  2.3. Uzlabota datu kvalitāte kuģošanas režīma uzraudzībai (I-DatQ);  2.4. Inteliģents datu tulkošanas modulis vienas pieturas aģentūras principa atbalstam (InDTra).  3.aktivitāte: Ģenerālplāns „Paplašināta sadarbība pēc 2015.gada”;  4.aktivitāte: Konsultāciju panelis;  5.aktivitāte: Projekta vadība.  Projekts noslēdzās 2015.gadā. Ir iesniegta noslēguma atskaite projekta vadošajam partnerim. Pēdējo projekta finansējuma daļu plānots atskaitīt valstīm 2017.gada pirmajā pusē.  14.12.2015 ir izveidota un ieviesta ekspluatācijā Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS), kas nodrošina ostu formalitāšu kārtošanu elektroniskā formātā un informācijas pārraidi, izmantojot vienu kontaktpunktu (“Single Window” princips). SKLOIS nodrošina centralizētu ostu un kravu loģistikas datu elektronisku apmaiņu, t.sk. paplašinot Nacionālās SafeSeaNet sistēmas funkcionalitāti un iespējas attiecībā uz strukturētu elektronisku datu apmaiņu tiešsaistes režīmā ar citām informācijas sistēmām.  Saskaņā ar trīspusējo līgumu (SM, AIM un NBS), piešķirts finansējums (transferts) no SM 41 370 EUR apmērā, lai nodrošinātu projekta uzturēšanu. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam.  SKLOIS 2016.gadam piešķirtais finansējums personāla atlīdzībai izlietots 100% apmērā.  Saskaņā ar trīspusējo līgumu (SM, AIM un NBS) 2016.gadam saņemtais finansējums no SM izlietots 100% apmērā. | ⏵ |
| Galveno kuģu ceļu jūrā uzmērīšana (atbilstoši HELCOM Kopenhāgenas deklarācijas un Maskavas deklarācijas prasībām) | LJA budžets | LJA kopējais budžets 2014-2016. gadam FAMOS (FREJA) apstiprināts 1 414 262 EUR apmērā, CFF finansējums  - 474 835 EUR. | Galveno kuģu ceļu uzmērīšana notiek saskaņā ar Baltijas jūras valstu kopīgi izstrādāto plānu. Papildus iesaistītās dalībvalstis apvienojušās kopīgā ES CEF finansētā projektā FAMOS, lai paātrinātu uzmērīšanas gaitu. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| Veicināt ierindas jūrnieku pārkvalifikāciju par kuģu virsniekiem mūsdienīgu, darba tirgus prasībām atbilstošu tālmācības programmu ietvaros | Valsts budžeta esošais finansējums, privātais kapitāls, LJA budžets | Novikontas Jūras koledžā tālmācības programmas ir sagatavotas un tiek īstenotas, izmantojot privāto finansējumu. Savukārt Liepājas Jūrniecības koledžā nepilna laika studiju programmas tiek realizētas esošā valsts budžeta finansējuma ietvaros. Šo programmu apguve ir maksas pakalpojums. | Tālmācības programmas sagatavotas un tiek ieviestas, esošie dati rāda pozitīvu tendenci jūrnieku pārkvalifikācijā. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam. | ⏵ |
| Pārskatīt vidējo profesionālo jūrskolu darbības konceptu, pārstrukturēt programmas atbilstoši darba tirgus prasībām | Nepieciešams valsts papildfinansējums vai privātpartnera piesaiste; finansējuma apmēri tiks aplēsti sadarbībā ar IZM | 0 | 2016.gada decembrī pabeigts darbs pie Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas attīstības koncepta (turpmāk – koncepts) izstrādes, 16.12.2016. ir noslēgta Vienošanās par pasākumu plāna īstenošanu koncepta ieviešanai. Vienošanos parakstījis LJA Jūrnieku reģistrs, Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Jūrniecības koledža un SIA “Novikontas Jūras koledža” un kā atbalstītāji - biedrība “Latvijas kuģu kapteiņu asociācija” un biedrība “Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija”.  Koncepta izstrādi nodrošināja LJA Jūrnieku reģistrs un darba grupa, kurā bija pārstāvētas jūrniecības augstākās izglītības iestādes.  Atsevišķās koncepcijas darba grupas sanāksmēs tika pieaicināti jūrniecības NVO un darba devēju pārstāvji, kā arī IZM un SM pārstāvji.  Koncepts attiecas uz visu Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu, tajā skaitā uz jūrskolu programmām.  Izstrādes procesā Jūrnieku reģistrs veica trīs pētījumus:  - “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspējas izvērtējums” (2013),  - “Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas iekšējais vērtējums” (2014) un  - “Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu tīkla ilgtspēja” (2015).  Koncepta ieviešana paredzēta 2017.-2019.gadā, tā pilnīga ieviešana ir atkarīga no piešķirtā finansējuma. | 1. Atbilstoši IZM sniegtajai informācijai (10.11.2016.), papildus finansējums nepieciešams materiāli tehniskās bāzes uzlabošanai un jaunāko tehnoloģiju nodrošināšanai. Specifiskā atbalsta mērķa Nr.8.1.4. “Uzlabot pirmā līmeņa profesionālās augstākās izglītības STEM, tajā skaitā medicīnas un radošās industrijas, studiju mācību vidi koledžās” ietvaros Liepājas Jūrniecības koledža saņems 357 952 EUR STEM infrastruktūras un materiāli tehniskās bāzes uzlabošanai.  2. Atbilstoši plānotajam ir izstrādāts koncepts (12.2016). Konceptā paredzētajai jūrskolu programmu pārstrukturēšanai, ko paredz uzdevums, nepieciešami papildu finanšu līdzekļi.  Uz koncepta pamata Jūrnieku reģistrs sadarbībā ar attiecīgajām mācību iestādēm ir sagatavojis aplēsi par nepieciešamajiem finanšu līdzekļiem materiāli tehniskās bāzes sakārtošanai, kas iesniegta IZM 30.03.2017.  Uz šīs informācijas pamata tiks izdarīti secinājumi, kādi pasākumi jāveic, lai nodrošinātu uzdevuma izpildei nepieciešamo finansējumu un kādā termiņā varēs nodrošināt uzdevuma izpildi. | ⏵ |
| Veicināt jauniešu piesaisti jūrnieka profesijai, organizēt jūrniecības izglītību un jūrnieka profesiju popularizējošus pasākumus | Privātais kapitāls 50%, LJA budžets – 50% |  | Piedaloties nozares organizācijām, tiek organizēts ikgadējs vidusskolēnu konkurss Enkurs, lai skolniekus informētu par jūrnieka profesiju un aicinātu studēt jūrniecības mācību iestādēs. Organizatori – LJA, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Latvijas Jūras akadēmija un privātās kompānijas. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |

**Jūrniecības jomā sasniedzamie rezultāti rīcības virziena *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* ietvaros**

|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Latvija ir iekļauta PMoU Baltajā sarakstā, kas liecina par Latvijas karoga kuģu atbilstību ES noteiktajām kvalitātes prasībām | Aizturēto Latvijas karoga kuģu skaits ārvalstīs pret inspekciju skaitu (%), tiecoties samazināt pārejas faktoru no 0,15 uz 0 vai negatīvu (nosacījums iekļaušanai Baltajā sarakstā) | 0 | **0** |
| 2. | Palielināts augsti kvalificētu jūrnieku īpatsvars un to konkurētspēja globālajā tirgū | Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā | 46% | **48%** |
| 3. | Efektivizēta piekrastes un ostas valsts pienākumu izpilde | Nodrošināta pāreja uz ostu formalitāšu kārtošanu elektroniskā veidā un izmantojot vienoto kontaktpunktu | Jā | **Jā** |
| Atbilstoši starptautiskajām prasībām uzmērīti galvenie kuģu ceļi jūrā | 200 jūras jūdzes[[3]](#footnote-3) | **780 km2** |

**Secinājumi**

* Kopumā visi pasākumi tiek veikti atbilstoši plānotajam, noteiktie sasniedzamie rezultāti 2014.-2016.gadam ir sasniegti un pat pārsniegti.

Latvijas atrašanos PMoU Baltajā sarakstā ir vecinājusi efektīvi īstenota karoga valsts kontrole, kā rezultātā ir nodrošināta Latvijas karoga kuģu atbilstība ES un starptautiski noteiktajām kvalitātes prasībām - 2015. un 2016.gadā nav aizturēti Latvijas karoga kuģi citu valstu īstenotās ostas valsts kontroles ietvaros.

* Lai panāktu, ka vidējo profesionālo jūrniecības izglītības iestāžu (jūrskolu) īstenotās programmas nodrošina priekšnosacījumus jūrniecības speciālistu sagatavošanai atbilstoši jaunajām piešķiramās kvalifikācijas prasībām un darba tirgus vajadzībām, ir nepieciešams, lai Izglītības un zinātnes ministrija rod papildus iespējas finansējuma piesaistei jūrskolu materiāltehniskās bāzes sakārtošanai un pilnveidošanai;

Kuģu virsnieku īpatsvara palielināšanos nodarbināto jūrnieku resursā ir ietekmējusi:

* sekmīgi īstenotā tālmācības programmu ieviešana;
* pieprasījuma samazināšanās pēc ES valstu ierindas jūrniekiem, kas ir globāla tendence jūrniecības industrijā.
* Pasākuma “Galveno kuģu ceļu jūrā uzmērīšana” izpilde ir ievērojami pārsniegusi plānoto, ko labvēlīgi ietekmējusi LJA dalība FAMOS projektā un LJA iegādātā jaunā hidrogrāfisko mērījumu tehnika. Plānots, ka arī nākamajos gados uzmērīšana tiks veikta lielākos apjomos – 600 km2 ik gadu, līdz ar to jāprecizē sasniedzamais rezultāts.

Galveno kuģu ceļu uzmērīšanu jūrā ir veicinājusi:

* LJA dalība FAMOS projektā (no 2014.gada. Apstiprināts finansējums līdz 2018.gada beigām);
* jaunas tehnikas iegāde LJA Hidrogrāfijas dienesta vajadzībām (iegādāts 2014.gadā būvēts hidrogrāfisko mērījumu kuteris Sonārs, iegādāta moderna mērīšanas un pozicionēšanas aparatūra).

Pāreju uz ostu formalitāšu kārtošanu elektroniskā veidā un izmantojot vienoto kontaktpunktu ir veicinājis:

* nodrošinātais tiesiskais pamats atbilstoši ES prasībām;
* ERAF finansējuma pieejamība.

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Uzdevums *Nodrošināt starptautiskajiem un ES standartiem atbilstošas, ilgtspējīgas jūrniecības apakšnozares stabilu izaugsmi* **ir atbilstošs un saglabājams**, jo ir nepieciešams nosacījums rīcības virziena / apakšmērķa *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* sasniegšanai.

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Redakcionāli jāprecizē pasākums *Latvijas statusa saglabāšana PMoU “Baltajā sarakstā” un šā statusa saglabāšana, cita starpā veicinot saraksta metodikas pārskatīšanu* izsakot to sekojoši: *Latvijas statusa saglabāšana PMoU „Baltajā sarakstā”, cita starpā veicinot saraksta metodikas pārskatīšanu*.

Lai pilnvērtīgi veiktu TAP2020 noteikto uzdevumu, **papildus jāiekļauj** pasākums *Autonomas Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas saglabāšana un pilnveidošana atbilstoši jūrniecības apakšnozares specifikai, tajā skaitā finansējuma modeļa uzlabošana*

Šī pasākuma izpilde būtu jāturpina arī nākamajā plānošanas periodā – pēc 2020.gada. Atbildīgajai par pasākuma izpildi būtu jābūt izglītības ministrijai, un pasākums jāveic sadarbībā ar SM, LJA un jūrniecības NVO. Iespējamie finansējuma avoti būtu valsts budžeta līdzekļi, jūrniecības izglītības iestāžu budžets, kā arī jāpiesaista ES fondi.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

Labojot tehnisku kļūdu, **jāprecizē** politikas rezultāta *Efektivizēta piekrastes un ostas valsts pienākumu izpilde* rezultatīvā rādītāja *Atbilstoši starptautiskajām prasībām uzmērīti galvenie kuģu ceļi jūrā* skaitliskās vērtības, aizstājot lineāro mērvienību “jūras jūdze” ar platības mērvienību “kvadrātkilometri”, kā arī palielinot prognozējamo uzmērāmās platības apjomu līdz 600 km2

**Papildus nosakāms** rezultāts *Atbilstība starptautisko standartu un saistošo nacionālo tiesību aktu prasībām jūrnieku profesionālās sagatavošanas jomā* . Šī atbilstība regulāri tiek vērtēta, Jūrnieku reģistram saskaņojot jūrnieku profesionālo izglītības programmu un mācību kursu programmu atbilstību starptautiskajiem tiesību aktiem un uzraugot šo programmu īstenošanu. Šis rādītājs tiek izvērtēts katru piekto gadu arī starptautiski. Izvērtējumu veic IMO un EMSA. Šis rezultāts raksturotu paveikto papildus iekļautajā pasākumā par Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas saglabāšanu un pilnveidošanu.

#### Aviācija

**Uzdevums 1.5. Attīstīt Rīgu par nozīmīgu Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| airBaltic finanšu situācijas stabilizācija un tālākas attīstības nodrošināšana | Atbilstoši airBaltic biznesa plānam 2012.-2016.gadam | Atbilstoši airBaltic biznesa plānam 2012.-2016.gadam | airBaltic ir veiksmīgi īstenojis Pārstrukturēšanas plānā ietvertos pasākumus, t.sk. optimizēt gaisa kuģu floti. Gan 2014.gadu, gan 2015.gadu airBaltic ir beidzis ar peļņu (2014.gadā – 10,6milj. eiro apmērā, bet 2015.gadu 19,7milj. eiro apmērā).  2016.gadā kompānija pārvadāja 2 891 365 pasažierus jeb par 10% vairāk nekā 2015.gadā. Salīdzinot ar 2015.gadu par 2% ir pieaudzis aviokompānijas veikto lidojumu skaits un par 3% ir palielinājies vietu piepildījuma rādītājs, sasniedzot 74%.  Ir izstrādāts kompānijas biznesa plāns Horizon 2021, kas paredz pasākumus tālākai kompānijas attīstībai, tajā skaitā gaisa kuģu flotes nomaiņai.  Ir piesaistīts finanšu investors. 2016.gadā lidsabiedrības pamatkapitāls tika palielināts līdz 256 milj. eiro. Pēc pamatkapitāla palielināšanas Latvijas valstij pieder 80, 05% airBaltic akciju  Lai nodrošinātu veiksmīgu kompānijas tālāku attīstību, turpinās darbs pie stratēģiskā investora piesaistes. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| Nodrošināt projekta „Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras modernizācija” īstenošanu, palielinot lidlauka kapacitāti, mazinot lidostas darbības ietekmi uz vidi un paaugstinot lidojumu drošību | 94,827 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas perioda ES fondi, VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” līdzfinansējums un valsts pamatbudžets | Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 93,026 milj. EUR, tajā skaitā, Kohēzijas fonda finansējums 57,711milj. EUR, valsts budžeta finansējums 11,595 milj. EUR un VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga"" finansējums 23,721 milj. EUR | Projekts pabeigts 31.12.2015. Palielināta lidostas “Rīga” lidlauka jauda, paaugstināta drošība, mazināta nozares darbības ietekme uz vidi | Izpildīts | 🗸 |
| Nodrošināt VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” termināla paplašināšanu (5. un 6. kārta) | 5.kārta 38,4 milj. EUR (27 milj. LVL), 6.kārta 26 milj. LVL, VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” budžets un lidostas aizņēmums | 5.kārtas 1.posma īstenošanai izlietoti 17,06 milj. EUR.  2.posma īstenošanai izlietoti 9,1 milj. EUR. | Lidostas termināļa attīstības 5.kārtas projekta ietvaros līdz 2015.gada septembrim realizēts būvniecības pirmais posms, kā rezultātā paplašināta ārpus Šengenas zona un izbūvēti trīs jauni iekāpšanas sektori un plašākas telpas ielidojošajiem pasažieriem. Pabeigts termināļa attīstības 5.kārtas 2.posms.  Ir atklāta jaunā Ziemeļu piestātne, līdz ar to ir radīta infrastruktūra, kas ļaus lidostai “Rīga” apkalpot 7 – 10 miljonus pasažieru gadā, kā arī apkalpot lielās lidmašīnas, kas ir priekšnoteikums tālo lidojumu attīstībai. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| Nodrošināt VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras II kārtas būvniecību | 22.83 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi,  VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” līdzfinansējums un Valsts kasē ņemtais aizņēmums | 0 | 02.08.2016. pieņemti MK noteikumi Nr.510 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.1.2. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga"" īstenošanas noteikumi”.  22.11.2016. CFLA ir apstiprinājusi iesniegto projektu un 27.12.2016. ir noslēgusi līgumu ar lidostu par KF līdzekļu piesaisti projekta īstenošanai. | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| Jaunu starpvaldību nolīgumu par gaisa satiksmi sagatavošana un parakstīšana, radot priekšnoteikumus lidojumu maršrutu tīkla paplašināšanai | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | Nodrošināta AirBaltic lidojumu maršrutu tīkla attīstībai nepieciešamo divpusējo starpvaldību nolīgumu par gaisa satiksmi noslēgšana:  - 2014.-2015.gads sagatavots parakstīšanai jauns gaisa satiksmes nolīgums ar Apvienotajiem Arābu Emirātiem; sagatavoti saskaņošanai jauni gaisa satiksmes nolīgumu projekti ar Irānu, Kataru, Kubu un Bahreinu; sagatavoti jauni gaisa satiksmes nolīgumu priekšlikumi ar Austrāliju, Japānu un Dienvidkoreju;  - 2016. sagatavots parafēšanai jauns gaisa satiksmes nolīguma projekts ar Indonēziju; sagatavots jauns gaisa satiksmes nolīguma priekšlikums ar Ēģipti;  - 2014. parakstīts saprašanās memorands ar Azerbaidžānu un Turkmenistānu par sadarbību gaisa satiksmes jomā;  - 2015. parakstīts saprašanās memorands ar Ķīnas Čendu municipalitāti un Luksemburgu par sadarbību gaisa satiksmes jomā;  - 2016. parakstīts saprašanās memorands ar Indonēziju par jauna gaisa satiksmes nolīguma projekta saskaņošanu;  - parakstīts saprašanās memorands ar Ķīnu par sadarbību gaisa satiksmes jomā | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam. Rezultāts atkarīgs arī no otras puses ieinteresētības | ⏵ |
| Latvijas integrācijas Eiropas Kopējo debesu projektā nodrošināšana | LGS budžets | BOREALIS 1 Latvijai piešķirti 700 000 EUR (tai skaitā 350 000 EUR LGS līdzekļi, 350 000 EUR CEF finansējums)  BOREALIS 2 Latvijā projekta īstenošanai piešķirti 734 500 EUR (tai skaitā 367 2500 EUR LGS līdzekļi un 367 250 EUR CEF finansējums)A-CDM Riga Kopējais projektam piešķirtais finansējums – 1 930 000 EUR (tai skaitā LGS un lidostas līdzekļi 965 000 EUR un 965 000 EUR CEF finansējums) | Darbs EK pastāvīgajā ekspertu komitejā, kas EK vārdā gatavo normatīvos aktus un pieņem lēmumus Eiropas Kopējo debesu projekta nodrošināšanai/  Sadarbībā ar Eirokontroli turpinās darbs pie SESAR projekta. SESAR projekta izpildes uzraudzība notiek EK Kopējo Eiropas debesu komitejas sanāksmju ietvaros, kā arī NEFAB Padomes sēdēs un komiteju sanāksmēs un NEFAB un Dānijas – Zviedrijas FAB pārstāvju sanāksmēs.  Sagatavotas Latvijas pozīcijas Priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Vienotās gaisa telpas ieviešanu.  Ir izstrādāti NEFAB un tā komiteju reglamenti, stratēģija, tās ieviešanas plāns. Parakstīta NEFAB un Dānijas – Zviedrijas FAB valstu valdību deklarācija par sadarbību gaisa telpas attīstībā. Regulāri notiek NEFAB Padomes un komiteju sēdes par aktuālajiem jautājumiem, tajā skaitā par aeronavigācijas maksu koordinēšanu. 2015.gadā Latvijas pārstāvji nodrošināja NEFAB Finanšu un darbības uzlabošanas komitejas vadību un padomes sēžu organizēšanu, 2016.gadā – NEFAB Padomes vadību.  Pašlaik NEFAB valstu teritorijā no 25.11.2015. ir ieviesta brīvo maršrutu gaisa telpa. NEFAB valstis turpina darbu, lai brīvo maršrutu gaisa telpu ieviestu kopīgi NEFAB un Dānijas – Zviedrijas FAB valstu gaisa telpā.  Sadarbībā ar NEFAB valstu Aizsardzības ministrijām un NEFAB Civilmilitāro komiteju notiek darbs pie elastīgas gaisa telpas izmantošanas (LARA un PRISMIL projektu īstenošanas).  Plānots veidot šādus projektus:  Brīvo maršrutu gaisa telpa – BOREALIS (1.kārta).  Projekta mērķis – izpētīt iespējas paplašināt kopējo brīvo maršrutu gaisa telpas darbības jomu; ieviest tehnoloģiskos uzlabojumus gaisa satiksmes vadības sistēmas nodrošināšanai. Rezultātā gaisa telpas lietotājiem tiks sniegtas plašākas iespējas veikt lidojumus brīvi izvēlētos maršrutos visā Eiropas Ziemeļu daļā (Sadarbības projekts ar AT, BE, EE, IE, SE, DK, FI, HR, FR, IT, MT, PL, PT, UK, EL)  Brīvo maršrutu gaisa telpas – BOREALIS (2.kārta).  Projekta mērķis – ieviest brīvo maršrutu gaisa telpu Latvijā un izveidot saskarni starp Ziemeļeiropas valstu gaisa satiksmes funkcionālo bloku un Ziemeļvalstu Brīvo maršrutu gaisa telpu. Rezultātā gaisa telpas lietotājiem tiks sniegtas plašākas iespējas veikt lidojumus brīvi izvēlētos maršrutos visā Eiropas Ziemeļu daļā. (Sadarbības projekts ar AT, BE, HR, DK, FI, FR, DE, EL, IE, IT, MT, NL, PT, SI, ES, SE, UK);  Gaisa satiksmes vadības informācijas sistēmas platformas izveides projekts A-CDM Riga, kura mērķis – gaisa satiksmes vadības informācijas sistēmas platformas izveide, lai paaugstinātu lidostas darbības efektivitāti (gaisa kuģu virszemes apkalpošanas un pirms izlidošanas sekvenšu procesu uzlabošana, gaisa satiksmes plānošanas procesu efektivitātes uzlabošana). Projektu īsteno LGS un lidosta “Rīga” | Tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |

**Uzdevums 1.6. Veicināt reģionālo lidostu attīstību**

🗸 izpildīts ⏩ uzsāktas vēlāk vai netiks īstenotas

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 31.12.2020. un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nodrošināt Liepājas lidostas infrastruktūras modernizācijas I kārtas būvniecību | 4,007 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas perioda ES fondi, Liepājas pilsētas pašvaldības līdzfinansējums | 2014.-2016. gadā – 8,8 milj.EUR  (tajā skaitā, KF -7,49milj.EUR, privātais finansējums 1.32 milj.EUR) | Projekts pabeigts. 20.09.2016. Liepājas lidosta sertificēta regulāru lidojumu apkalpošanai | Izpildīts. | 🗸 |
| Nodrošināt Ventspils lidostas infrastruktūras attīstības projekta – 0.kārtas būvniecību | 3,206 milj. EUR, 2007.-2013. gada plānošanas perioda ES fondi, Ventspils pilsētas pašvaldības līdzfinansējums | 0 | Sakarā ar EK jauno regulējumu lidlauku sertifikācijai, kas prasīja būtiskus papildus līdzekļus, kuri nebija pieejami, Ventspils lidosta projektu atsauca.  Lēmums par sadarbības līguma darbības izbeigšanu: ES fondu atbildīgās iestādes 15.04.2015. vēstule Nr.12-07.1/1648 Ventspils lidostai. Līdz 2020.gadam pagaidām nav plānots šo aktivitāti veikt. |  | **⏩** |

**Aviācijas jomā sasniedzamie rezultāti rīcības virziena *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* ietvaros**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| 1. | Rīga – dinamiski augošs Baltijas reģiona un Ziemeļeiropas līmeņa gaisa satiksmes centrs | Ikgadējs apkalpoto pasažieru skaita pieaugums, % | 3,5% | **4,7%** |
|  |  | Ikgadējs apkalpoto kravu apjoma pieaugums (neskaitot militārās kravas), % | 2% | **7%** |
|  |  | Jaunu lidojumu maršrutu skaits | 2 | **5** |
| 2. | Radīti priekšnosacījumi reģionālo lidostu attīstībai | Regulāru lidojumu veikšanai sertificētu lidlauku skaits | 2 | **1** |

**Secinājumi**

* Veikto pasākumu rezultātā stabilizēts airBaltic finanšu stāvoklis. Pieaug kompānijas pārvadāto pasažieru skaits
* Lai izpildītu uzdevumu Attīstīt Rīgu par nozīmīgu Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru, ir sagatavota un pieņemta virkne nozares darbību regulējošu normatīvo aktu
* Izmantojot 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES līdzfinansējumu, īstenoti plānotie lidostas “Rīga un Liepājas lidostas infrastruktūras attīstības projekti
* Sakarā ar EK jauno regulējumu lidlauku sertifikācijas jomā, kas prasīja būtiskus papildus līdzekļus, kuri nebija pieejami, netika īstenots paredzētais Ventspils lidostas infrastruktūras modernizācijas projekts. Ventspils lidosta minēto projektu atsauca.
* Saskaņā ar plānoto tiek veikti pasākumi 2014. – 2020.gada plānošanas periodā paredzētā lidostas “Rīga” infrastruktūras projekta īstenošanai.
* Saskaņā ar plānoto tiek veikti arī pasākumi, kas papildus finansējumu no valsts budžeta neprasa (par lidostas līdzekļiem un ierēdņu darbs)
* Kopumā plānotais aviācijas jomā tiek pildīts atbilstoši termiņiem un pat pārsniedzot plānotos rezultātus. Tomēr sakarā ar lidsabiedrības airBaltic pasākumiem finanšu stāvokļa stabilizēšanai un Krievijas –Ukrainas krīzi, 2015.gadā pārskatīts lidostas “Rīga” biznesa plāns, kā rezultātā nākotnē sagaidāmas izmaiņas rezultatīvajos rādītājos. Atbilstoši izmaiņām biznesa plānā, turpmāko gadu rezultatīvie rādītāji ir jāaktualizē gan attiecībā uz pasažieriem, gan uz kravām.
* Līdz ar lidostas *Liepāja* sertifikācijas procesa pabeigšanu ir radītas iespējas regulāru lidojumu nodrošināšanai uz Liepāju, kas veicina gan tūrisma, gan biznesa attīstību Kurzemes reģionā.
* Kontrolēta, saskaņota nozares uzņēmumu attīstība, savlaicīga nepieciešamā normatīvā regulējuma sagatavošana un apstiprināšana, projektu īstenošanas uzraudzība, Latvijas interešu pārstāvēšana starptautiskajās darba grupās, padomēs un komitejās, ministrijas un nozares speciālistu kompetence, laba sadarbība ar pasākumu īstenošanā iesaistītajām ministrijām un institūcijām ir veicinājusi rezultātu sasniegšanu aviācijas jomā.

Vienlaikus jāatzīmē, ka situāciju gaisa pārvadājumu tirgū būtiski ietekmē politiskā situācija pasaulē, tendences globālās ekonomikas izaugsmē, izmaiņas normatīvajā regulējumā, plānotās strukturālās izmaiņas nozares uzņēmumu pārvaldībā, dabas katastrofas, slimību izplatība u.c., kas ietekmē pieprasījumu pēc pārvadājumiem, potenciālo klientu pirktspēju, nozares darbībā iesaistīto uzņēmumu attīstības plānus u.c. faktorus.

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Uzdevumi *Attīstīt Rīgu par nozīmīgu Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru* un *Veicināt reģionālo lidostu attīstību* **ir nozīmīgi un saglabājami**. Jāatzīmē, ka tie attiecas arī uz otra rīcības virziena - *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā* – sekmīgu īstenošanu*.*

Papildus jāuzsver, ka nozares uzņēmumu attīstība noteikti pozitīvi ietekmē prioritātes *Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana* īstenošanu, rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, veicina investīciju piesaisti, rada jaunas darba vietas un dod būtisku ieguldījumu tautsaimniecības attīstībā.

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Jaunā uzdevuma *Efektivizēt lidostu pakalpojumus* izpildei TAP2020 **jāpapildina** ar pasākumu *Izstrādāt priekšlikumus integrētam lidostu pārvaldības piedāvājumam*.

Ņemot vērā, ka aktualizējas un pieaug sadarbība civilmilitārajā jomā, TAP2020 būtu **jāpapildina** ar uzdevumu *Nodrošināt koordinētu civilmilitāro sadarbību gaisa transporta jomā* un attiecīgiem pasākumiem.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

Politikas rezultāti **ir saglabājami**, jo tie raksturo abu TAP2020 apakšmērķu (rīcības virzienu) sasniegšanas pakāpi. Vienlaikus jāizvērtē, vai nebūtu precizējamas rezultatīvo rādītāju vērtības, ņemot vērā, ka ārējo apstākļu (Krievijas – Ukrainas krīze) ietekme, AirBaltic attīstības stabilizācija, jauna lidostas biznesa plāna izstrāde un integrēta lidostu pārvaldījuma priekšlikuma izstrāde var ienest izmaiņas TAP2020 noteiktajos sasniedzamajos rezultatīvajos rādītājos.

### Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā

**Uzdevums 2.1. Sakārtot reģionālos autoceļus**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Grants segumu rekonstrukcija | 67,6 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 4,4 milj. EUR | Veikta segas pārbūve 9.2 km valsts reģionāliem autoceļiem ar grants segumu. 26.04.2017.CFLA iesniegts vēl viens projekta iesniegums. | Šis un nākamais pasākums tiek īstenoti vienas programmas ietvaros. Pasākumi tiek veikti atbilstoši plānotajam. | ⏵ |
| Asfalta segu rekonstrukcija | 211,3 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 74,1 milj. EUR | Ir apstiprināti 22 projekti, viens projekta iesniegums iesniegts CFLA 26.04.2017. Veikta segas pārbūve 39,37 km valsts reģionāliem autoceļiem ar asfalta segumu | Šis un iepriekšējais pasākums tiek īstenoti vienas programmas ietvaros. Finansējums ir 277,0 milj. EUR.  Pasākumi tiek veikti atbilstoši plānotajam. | ⏵ |
| Valsts reģionālo autoceļu maršrutu sakārtošana | 29,9 milj. EUR, 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 193,4 milj. EUR 2014.-2016.gadā – 54,6 milj. EUR | Pasākuma ietvaros īstenoti 50 valsts reģionālo autoceļu projekti, sakārtojot 453,34 km reģionālo autoceļu | Izpildīts | 🗸 |

**Uzdevums 2.2. Sakārtot pilsētu ielu, t.sk. tuneļu un pārvadu infrastruktūru**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rīgas pilsētas tiltu, pārvadu un tuneļu izbūve un rekonstrukcija (nestspējas palielināšana) | 150,7 milj. EUR, 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES fondi un valsts pamatbudžets | 0 | 15.03.2016. MK noteikumi Nr. 158 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.3. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu" 6.1.3.1. pasākuma "Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība" īstenošanas noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr.158). CFLA iesniegts 1 projekta iesniegums. Projekts ir apstiprināts un noslēgtas vienošanās par projekta īstenošanu. | Atbilstoši MK noteikumu Nr.158 anotācijas pielikumam nepieciešamais finansējums ir 118,96 milj. EUR (KF – 75,11 milj. EUR un pašvaldības līdzfinansējums 43,85 EUR).  Pasākums tiek veikts atbilstoši plānotajam. | ⏵ |
| Tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās | 30,4 milj. EUR, 2007-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, valsts pamatbudžets, neskaitot pašvaldību finansējumu | 25,5 milj. EUR bez pašvaldību finansējuma | Pasākuma ietvaros īstenoti 54 tranzītielu sakārtošana pilsētu teritorijās projekti, pārbūvējot 112.43 km tranzītielu. 2014.-2016.gadā pabeigts 31 projekts | Pasākums izpildīts | 🗸 |

**Sasniedzamie rezultāti** valsts reģionālo autoceļu sakārtošanas jomā aprakstīti vienkopus ar valsts galveno autoceļu rezultātiem (1.2.1.1. Secinājumi).

**Uzdevums 2.3. Sakārtot un attīstīt pasažieru pārvadājumu infrastruktūru**

⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija (peroni, informācijas sistēmas, atbilstība prasībām personām ar ierobežotām kustības iespējām) | 24,2 milj. EUR, LDZ, valsts budžets |  | MK 21.06.2016. noteikumi Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi”. Izsludināta projektu iesniegumu atlase. Projektu iesniegumu iesniegšanas termiņš – 29.12.2017. | Tiek izmantoti ES fondi un LDZ līdzekļi  Atbilstoši ES fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas perioda darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” un MK 21.06.2016. noteikumos Nr.404 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" prioritārā virziena "Ilgtspējīga transporta sistēma" 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti" 6.2.1.2. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve" īstenošanas noteikumi” noteiktajam ES fondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020.gada plānošanas periodā laika posmā finansējuma pieejamības gadījumā līdz 2023.gadam paredzēts modernizēt 21 staciju. | ⏵ |
| Dzelzceļa savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga” projektēšana un celtniecība | Atkarībā no RB-II izpētes rezultātiem – vai savienojums tiek veidots kā RB sastāvdaļa |  | RIX savienojums ir integrēts Rail Baltica projektā (sk. 1.2.1.2.) |  | ⏵ |
| Multimodālā transporta mezgla izbūve Torņakalna administratīvā centra teritorijā | 14,2 milj. EUR, 2014-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, valsts pamatbudžets | 0 | 04.04.2017. apstiprināti MK noteikumi Nr.198 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.3. specifiskā atbalsta mērķa "Nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst maģistrālo ielu fragmentāro raksturu" 6.1.3.2. pasākuma "Multimodāla transporta mezgla izbūve Torņakalna apkaimē" īstenošanas noteikumi”. | Atbilstoši sākotnējam novērtējumam nepieciešamais finansējums ir 11 milj. EUR (Kohēzijas fonds – 7,09 EUR un pašvaldības līdzfinansējums 3,91 EUR).  2017.gadā plānots uzsākt būvprojekta izstrādes procesu un 2018.-2022.gadā būvdarbus.  Veicot tehniski ekonomiskajā pamatojumā iekļauto teritorijas attīstības scenāriju un piedāvāto risinājumu analīzi, tika konstatēts, ka saskaņotai Torņakalna multimodāla transporta mezgla attīstībai ir būtiski nodrošināt plānojuma sasaisti ar Latvijas Universitātes un LDZ teritoriju attīstības plānu, kā arī projekta “Rail Baltica” īstenošanu. | ⏵ |

**Uzdevums 2.4. Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā garantētās minimālās pasažieru pārvadājumu vajadzības (nokļūt izglītības iestādēs, ārstniecības iestādēs, darbavietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā).**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Veikt visaptverošu sabiedriskā transporta sistēmas izvērtēšanu, nosakot efektīvākos pasākumus sistēmas pilnveidošanai, lai nodrošinātu nepieciešamo sabiedriskā transporta pieejamību ar iespējami mazāku publisko finansējumu, tostarp:  1) nosakot ilgtermiņā ekonomiski un finansiāli pamatotu un pasažieru plūsmām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu maršrutu tīklu un apjomu un autopārvadājumu maršrutu tīklu un apjomu,  2) izvērtējot nosacījumus brīvās konkurences ieviešanai vismaz daļā starppilsētu autobusu pārvadājumu tīkla, kā arī juridiskās procedūras un iespējamās sekas, grozot/pārtraucot ilgtermiņa koncesiju līgumus. | 113 829,7 EUR (ekspertu piesaiste)  VSIA „Autotransporta direkcija” budžets | VSIA “Autotransporta direkcija” ikgadējā budžeta ietvaros | 1) Uzdevuma izpildei izveidota darba grupa, kuras darbības rezultātā izstrādāts Sabiedriskā transporta sistēmas izvērtējums. Sabiedriskā transporta sistēmas izvērtējums nosūtīts Satiksmes ministrijai ar VSIA “Autotransporta direkcija” 2016.gada 28.jūnija vēstuli Nr.6-3/1898.  2) Ir veikta spēkā esošo normatīvo aktu un noslēgto līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu starppilsētu nozīmes maršrutos izvērtēšana un secinājumu prezentēšana Sabiedriskā transporta padomē. Sabiedriskā transporta padomes sēdē konstatēts, ka, ņemot vērā spēkā esošo ārējo normatīvo aktu un noslēgto koncesijas līgumu specifiku, līdz 2020.gadam reģionālās nozīmes maršrutu komercializācija nav racionāla. | Izpildīts | 🗸 |
| Ieviest vienotu maršrutu tīklu plānošanu reģionālajiem starppilsētu un vietējās nozīmes maršrutiem | +203 100,7 EUR ATD daļējai funkciju pārņemšanai no plānošanas reģioniem.  (daļēji saglabājas plānošanas reģionu funkcijas un ikgadējais finansējums šo funkciju veikšanai 284 574,4 EUR apmērā)  Valsts pamatbudžets | Piešķirti 53 297 EUR gadā.  2016.gadā plānošanas reģioniem piešķirti 215 000  EUR | Ar Sabiedriskā transporta padomes 06.02.2015. sēdes lēmumu Nr.4 (prot. Nr.2§4) apstiprināts VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavotais konsolidētais reģionālās nozīmes maršrutu tīkls. | Izpildīts.  **LPS** viedoklis, ka rezultāts nav sevi attaisnojis, nedrīkst mērīt ietaupījumus, jāmēra iedzīvotāju pieejamība, t.i., sabiedriskā transporta pieejamība visām pasažieru kategorijām un sasniedzamība – t.i., cik viegli var sasniegt galamērķi | 🗸 |
| Pasākumi dzelzceļa ritošā sastāva un infrastruktūras, kā arī ilgtspējīga autopārvadājumu ritošā sastāva nodrošināšanai atbilstoši 1.pasākuma rezultātiem | Atbilstoši 1. pasākuma izstrādātajiem aprēķiniem |  | Prasības autopārvadājumu ritošajam sastāvam noteiktas sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos. Jauniem līgumiem, kas būs spēkā līdz 2020.gada beigām, prasības tiek iestrādātas konkursa nolikumos. | Izpildīts | 🗸 |
| Maršrutu un reisu pārskatīšana un vienota tīkla izveidošana, lai nodrošinātu iedzīvotājiem garantēto sabiedriskā transporta pieejamību atbilstoši NAP noteiktajam, un brīvā tirgus ieviešanas pasākumu pakāpeniska realizācija atbilstoši aktivitātes 2.4.1.1. rezultātiem | 33.6 milj. EUR, valsts pamatbudžets (NAP 2020) | 2016.gadā piešķirti 36.191milj. EUR zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem, nepieciešamais finansējums pēc ATD prognozēm 39.94 milj. EUR; faktiski aprēķinātais ir 41.98 milj.EUR.  2016.gadā piešķirti 17.61 milj. EUR kompensācijām par valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem, nepieciešamais finansējums – pēc ATD”, kas bija prognozēts, bet faktiski aprēķinātais ir 18.22 milj.EUR.;  2016.gadā piešķirti 23.88 milj. EUR dzelzceļa infrastruktūras maksas segšanai. Papildus no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem piešķirti 16.2 milj. EUR un veicot apropriācijas pārdali papildus piešķirti 6.00 milj. EUR.  Pavisam 2016.gadā 46,07 milj. EUR no kuriem 11,6 milj. EUR izlietoti par nenosegtajām izmaksām 2015.gadā.  Pēc ATD prognozēm bija nepieciešami 35.701 milj. EUR un nenosegtā izdevumu daļa par 2016.gadu šobrīd sastāda 1,2 milj. EUR. | Izmaiņas vienotajā maršrutu tīklā tiek apstiprinātas Sabiedriskā transporta padomē. 2015.gada laikā atklāti 18 maršruti un 500 reisi, slēgti 23 maršruti un 496 reisi, dažādi grozījumi veikti 1439 reģionālās nozīmes autobusu maršrutu reisos. | Izpildīts. | 🗸 |
| Sabiedriskā transporta pieejamības un pievilcības veicināšana  1) uzlabojot sabiedriskā transporta infrastruktūru izveidojot multimodālos pārsēšanās punktus, izveidojot „noliec un brauc” parku sistēmu,  2) integrējot dzelzceļa transportu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta tīklā,  3) sasaistot reģionālos sabiedriskā transporta maršrutus ar pilsētu maršrutiem,  4) visiem reģionālajiem pārvadājumiem maršrutos, kuri tiek veikti valsts pasūtījuma ietvaros, ieviešot pēc vienotiem principiem veidotu tarifu,  5) ieviešot vienoto biļeti visos sabiedriskā transporta veidos,  6) veicot iedzīvotāju aptauju par pārvietošanās nepieciešamību | 1.305 milj. EUR, LV valsts pamatbudžets (NAP 2020) | ATD ikgadējā budžeta ietvaros. | 1) Pieskaņoti autobusu kustības saraksti vilcieniem Tukuma, Aizkraukles, Jelgavas, Ogres, Līgatnes, Krustpils, Pļaviņu, Līvānu, Valmieras, Lugažu, Ozolnieku, Skrīveru, Rēzeknes, Daugavpils, Madonas stacijās.  2) No 2013.gada oktobra līdz 2014.gada augustam, dzelzceļa maršrutos Rīgas pilsētas teritorijā pasažieriem tika nodrošināta pilsētas sabiedriskajā transportā noteiktā braukšanas maksa, tajā skaitā ņemot vērā pilsētas noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus.  3) 2015.gada beigās pabeigts tarifu izlīdzināšanas pirmais solis reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos (2015.gadā bija 24 dažādi tarifi). 2016.gada beigās tiks veikts tarifu izlīdzināšanas otrais solis.  4) Vienotās vilcienu un autobusu biļetes ir ieviestas Aizkrauklē un Tukumā ar reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem.  5) CSP 2017.gadā plāno īstenot EUROSTAT granta projektu: Pasažieru pārvietošanās Latvijā, kura mērķis ir noskaidrot Latvijas iedzīvotāju pārvietošanās paradumus un iegūt ES salīdzināmus rādītājus pielietojot vienotu metodoloģisko ietvaru un definīcijas. Par projekta īstenošanu ir notikušas konsultācijas ar SM (ATD), VARAM un pašvaldību savienību.  Papildus ATD regulāri saņem un izvērtē priekšlikumus maršrutu izmaiņām no iedzīvotājiem, plānošanas reģioniem un pašvaldībām. | Pasākums tiek īstenots atbilstoši plānotajam | ⏵ |
| Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta (sliežu transporta) infrastruktūru | 128.1 milj. EUR, 2014-2020. gada plānošanas perioda ES fondi, valsts pamatbudžets | 0 | Specifiskā atbalsta mērķa ietvaros tiek īstenoti divi pasākumi:  (1) 4.5.1.1. pasākums "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta) un  (2) 4.5.1.2. pasākums "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)":  1) 03.05.2016. tika apstiprināti MK noteikumi Nr. 281 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.5.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru" 4.5.1.1. pasākuma "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)" īstenošanas noteikumi”.  CFLA iesniegti 3 projektu iesniegumi: 1) “Tramvaja līnijas un piegulošās teritorijas kompleksa rekonstrukcija (projekta Nr. 4.5.1.1/16/I/001); 2) “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” (projekta Nr. 4.5.1.1./16/I/002); 3) “Videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstība Daugavpils pilsētā (projekta Nr. 4.5.1.1/16/I/003).  2) 20.12.2016. tika apstiprināti MK noteikumi Nr. 848 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.5.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru" 4.5.1.2. pasākuma "Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)" īstenošanas noteikumi”. | Pasākumi tiek īstenoti atbilstoši plānotajam.  Atbilstoši 03.05.2016. MK noteikumiem Nr. 281, 4.5.1.1.pasākumam plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir 112 941 177 EUR (KF – 96 000 000 EUR un nacionālais finansējums (valsts budžeta dotācija pašvaldībām, pašvaldību un privātais finansējums) vismaz 16 941 177 EUR) un projektu īstenošanas laiks ir līdz 01.08.2023.  Atbilstoši 20.12.2016. MK noteikumiem Nr. 848 4.5.1.2. plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir 14 725 609 EUR (KF – 12 516 768 EUR un nacionālais finansējums (valsts budžeta dotācija pašvaldībām, pašvaldību un privātais finansējums) ir ne mazāks kā 2 208 841 EUR).  Projektu īstenošanas laiks ir līdz 01.08.2023. | ⏵ |
| Publiskais transports ārpus Rīgas | 5.31 milj. EUR , 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES fondi, neskaitot pašvaldību finansējumu | 2014.-2016.gadā 8.8 milj. EUR bez pašvaldību finansējuma | Pasākuma ietvaros realizēti 2 projekti - uzlabota tramvaju pasažieru pārvadājumu sistēma Daugavpilī un Liepājā | Izpildīts | 🗸 |

**Sabiedriskā transporta jomā sasniedzamais rezultāts rīcības virziena *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā* ietvaros**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| 1. | Nodrošināta iespēja visiem iedzīvotājiem nokļūt novada centrā, apmeklēt izglītības iestādes, nokļūt darbavietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā darba laikā ar sabiedrisko transportu | Pagastu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi sabiedriskā transporta reisi dienā, kas savieno bijušos pagastu administratīvos centrus ar novada centru | 100% | **97%** |
|  |  | Novadu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi reisi dienā, kas savieno novadus ar reģiona centru vai galvaspilsētu | 100% | **100%** |
|  |  | Staciju skaits, kur izbūvēti paaugstinātie peroni | 15 | **25** |

**Uzdevums 2.5. Attīstīt videi draudzīgas un zema oglekļa dioksīda emisijas līmeņa transporta sistēmas, kā arī veicināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās**

⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

|  |  |  | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana Latvijā | 8,4 milj. EUR 2014.-2020.gada plānošanas perioda ES fondi, valsts pamatbudžets | 20 929,26 EUR | Notiek pasākuma īstenošana:  1. Realizēti iepirkumi un noslēgti līgumi par “Elektromobiļu ātrās uzlādes staciju uzstādīšanas vietu izbūves būvprojektu izstrādi un autoruzraudzību” par kopumā 43 vietām;  2. Uzsāktas, bet nav pabeigtas iepirkumu procedūras par Elektromobiļu ātrās uzlādes staciju uzstādīšanas vietu izbūves būvprojektu izstrādi un autoruzraudzību par kopumā 27 vietām (līgumus plānots noslēgt 2017.gada janvārī) ;  3. Realizēts iepirkums un noslēgts līgums par “Pētījumu par elektromobiļu ātrās uzlādes staciju izvietojumu reģionālo ceļu tīklā un apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 5 000”.  4. Uzsākta iepirkumu procedūra par 70 Elektromobiļu ātrās uzlādes staciju piegādi, montāžu un uzturēšanu. | Pasākums tiek īstenots atbilstoši plānotajam.  Atbilstoši 03.11.2015. MK noteikumiem Nr. 637, 4.4.1.specifiskajam atbalsta mērķim plānotais kopējais attiecināmais finansējums ir  8 344 235 EUR (ERAF finansējums – 7 092 599 EUR un valsts budžeta finansējums – 1 251 636 EUR).  ETL infrastruktūras izveidošana tiek veikta atbilstoši 03.11.2015. MK noteikumiem Nr.637 un 11.04.2016. starp VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un Centrālo finanšu un līgumu aģentūru noslēgto vienošanos Nr.4.4.1.0/16/I/001 par ES fondu projekta īstenošanu, kas paredz izveidot ETL uzlādes infrastruktūru līdz 2021. gadam.  MK noteikumi Nr.637 paredz specifisko atbalstu, kurš jāīsteno līdz 2023. gada 31. decembrim, sasniedzot šādus mērķa rādītājus:  - iznākuma rādītāju – uzstādīto ETL uzlādes staciju skaits – 235 (2016.gadā ierosināti grozījumi darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” iznākuma rādītājā – 150 stacijas) ;  - rezultāta rādītāju – reģistrēto ETL skaits Latvijā – 747;  - finanšu rādītāju – līdz 2018. gada 31. decembrim sertificēti izdevumi 3 490 000 EUR apmērā.  Īstenojot specifisko atbalsta mērķi „Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā”, atbilstoši EMAP, nacionālā ETL uzlādes infrastruktūras izveidošana plānota divās kārtās: pirmajā kārtā uzlādes stacijas tiks izvietotas uz TEN-T ceļiem Latvijā. Šajā kārtā, izvēloties konkrētu uzlādes stacijas vietu, prioritārs ir uzlādes staciju novietojums, lai nodrošinātu iespējas ETL pārvietoties visā valsts teritorijā uz TEN-T ceļiem. Otrajā kārtā uzlādes stacijas tiks izvietotas uz TEN-T ceļus savienojošajiem reģionālajiem ceļiem un apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 5000. Pirms uzlādes staciju uzstādīšanas paredzēts veikt izpēti, izstrādājot uzlādes infrastruktūras izvietojuma plānu. | ⏵ |

**Elektromobilitātes attīstības jomā sasniedzamais rezultāts rīcības virziena *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā* ietvaros**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| 1. | Palielinājusies elektromobilitātes loma | ETL (%) no jaunajiem transportlīdzekļiem ? | 2,5% | **0,76%** |
|  |  | CO2 ietaupījums no ETL (%) | 0,1% | **0,04%** |

**Secinājumi par rīcības virzienu *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā***

* Ir izpildīts viss plānotais, izmantojot 2007.-2013.gada plānošanas perioda ES līdzfinansējumu
* Projekti, izmantojot 2014.-2020.gada ES fondu līdzfinansējumu, notiek saskaņā ar plānoto.
* **LPS** uzskata, ka sabiedriskā transporta uzdevums netiek pildīts, vienotā plānošana sabiedriskā transporta nozarē nav sevi attaisnojusi, minimālais nepieciešamais finansējuma apjoms nav noteikts. **LCB** uzskata, ka ar ““mobilitātes iespējām” ir jāsaprot ne tikai bērnu aizgādāšana uz skolu, bet arī iedzīvotāju ekonomisko, reģionālo un profesionālo mobilitāti. Šis apakšmērķis nozīmē pastāvīgu, kvalitatīvu, drošu pārvietošanās veidu 2 stundu braukšanas attālumā …”.

Tomēr jāņem vērā, ka visas darbības tika plānotas, ņemot vērā paredzamo pieejamo finansējumu, un arī tas nav pietiekami, lai sasniegtu noteiktos rezultātus. Ar vienotu plānošanu jāsaprot, ka gan starppilsētu maršrutu, gan vietējo maršrutu plānošana ir vienās rokās, tajās, kurās ir arī finansējums. Situācija, ka katru vienu iedzīvotāju varēs aizvest jebkur, jebkurā laikā, par pieejamiem budžeta līdzekļiem nebūs iespējama nekad. Tāpēc arī TAP2020 nav definēts, ka mobilitāte nozīmētu nokļūšanu galamērķi 2 stundu laikā.

Attiecībā uz novadu sasaisti ar reģiona centru vai galvaspilsētu, plānotais rezultāts ir sasniegts. Šobrīd (2017.gadā) visi novadu centri ir savienoti ar reģiona centru vai galvaspilsētu ar vismaz diviem reisiem dienā. 18 pagastiem no 401 pagasta, kas nav novadu centri, nav nodrošināti vismaz divi reisi dienā, kas savieno pagastu administratīvos centrus ar novada centru bez pārsēšanās. Piecpadsmit no tiem ir nodrošināta regulāra sasaiste ar republikas nozīmes pilsētu, reģionālās nozīmes attīstības centru, vai citu pilsētu ar iedzīvotāju skaitu virs 3000, kurā tiek sniegti valsts vai pašvaldību pakalpojumi. No Dekšāres pagasta uz novada centru Viļānos var nokļūt ar pārsēšanos Varakļānos. Divos pagastos (Zvirgzdenes un Kaives) nepietiekama pasažieru pieprasījuma dēļ, katru dienu netiek nodrošināti sabiedriskā transporta reisi.

Par pamatu sabiedriskā transporta pārvadājumu ar autobusiem organizēšanai, kritērijs, kas raksturo sabiedriskā transporta pieprasījumu un pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu, ir valsts dotāciju segums pār izdevumiem maršrutā. Izveidojot jaunus autobusu reisus starp minētajiem pagastiem un attiecīgo pagastu novadu centriem, kritērijs par valsts dotāciju segumu pār izdevumiem maršrutā netiktu ievērots.

Nav sasaistes ar novada centru:

* + Ķekavas nov. Baložu pilsētai (6335\*) nav tiešas sasaistes ar Ķekavu, intensīva sasaiste ar Rīgu.
  + Ozolnieku nov. Salgales pag. (Emburga) (1721) nav tiešas sasaistes ar Ozolniekiem, ir sasaiste ar Bausku, Jelgavu un Rīgu.
  + Aizputes nov. Kalvenes pag. (725), ir sasaiste ar Ventspili, Liepāju, Kuldīgu, Rīgu.
  + Durbes nov. Dunalkas pag. (682), ir sasaiste ar Liepāju, Aizputi.
  + Engures nov. Engures pag. (2539), ir sasaiste ar Tukumu, Talsiem, Roju, Rīgu.
  + Engures nov. Lapmežciema pag. (2339), ir sasaiste ar Talsiem, Roju, Jūrmalu, Rīgu.
  + Jaunpils nov. Viesatu pag. (376), ir sasaiste ar Tukumu.
  + Viļānu nov. Dekšāres pag. (773), ar pārsēšanos Varakļānos (3 km) tiek nodrošināta regulāra sasaiste ar Varakļāniem.
  + Ciblas nov. Pušmucovas pag. (574), lai nokļūtu nov. centrā tiek izmantots skolas autobuss, ir sasaiste ar Kārsavu, Ludzu, Rēzekni.
  + Ciblas nov. Ciblas pag (815). Ir sasaiste ar Ludzu.
  + Ciblas nov. Zvirgzdenes pag. (770), lai nokļūtu nov. centrā tiek izmantots skolas autobuss, ir sasaiste 2 reizes nedēļā ar Ludzu un Kārsavu.
  + Vecpiebalgas nov. Kaives pag. (361), ir sasaiste ar nov. centru 2 reizes nedēļā.
  + Strenču nov. Jērcēnu pag. (425), ir sasaiste ar Valmieru.
  + Valkas nov. Zvārtavas pag. (411), ir sasaiste ar Smilteni.
  + Vecumnieku nov. Kurmenes pag. (636), ir sasaiste ar Aizkraukli.
  + Brocēnu nov. Gaiķu pag. (689), ir sasaiste ar Saldu.
  + Apes nov. Trapenes pag. (725), ir sasaiste ar Alūksni.
  + Naukšēnu nov. Ķoņu pag. (653), ir sasaiste ar Rūjienu.

\* Deklarēto iedzīvotāju skaits PMLP 01.07.2016. dati.

Meklējot risinājumu ir izstrādāti grozījumi Ministru kabineta noteikumos Nr.634 « Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kartība maršrutu tīklā» paredzot Reģionālās nozīmes maršrutu reisos, kuros ir maza pasažieru plūsma (reisā vai reisa daļā), kā arī gadījumos, kad ieņēmumu (tai skaitā ieņēmumi no biļešu pārdošanas un ieņēmumi, kas gūti, pārvadājot valsts noteiktās personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) apmērs reģionālās nozīmes maršrutā pārsniedz 15% no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksām, pārvadājumi var tikt nodrošināti pēc pasažieru pieprasījuma.

Šādi pakalpojumi tiktu nodrošināti valsts pasūtīto sabiedriskā transporta pārvadājumu ietvaros, kur pakalpojuma izpilde reisa vai reisa posmā tiktu nodrošināta pēc pasažieru pieprasījuma, tas ir, ja uz to būs nopirkta biļete vai tas būs iepriekš pieteikts pa tālruni vai elektroniski. Ieviešot uz pieprasījumu balstītu sabiedriskā transporta reisu izpildi, būtu iespējams samazināt zaudējumu kompensāciju apmēru pārvadātājiem un vienlaikus tiktu saglabāta iespēja saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus valsts teritorijās, kas ir maz apdzīvotas un kur pieprasījums pēc regulāriem sabiedriskā transporta pārvadājumiem ir salīdzinoši zems.

* Attiecībā uz pasažieru pārvadājumu infrastruktūru ir noteikts sasniedzamais rezultāts *Staciju skaits, kur izbūvēti paaugstinātie peroni*. Līdz 2017.gadam LDZ ir modernizējis (t.sk. izbūvētas paaugstinātās platformas) 25 stacijās (kas ir par 9 vairāk nekā plānots):
* Ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība ietvaros tika modernizēti un izbūvēti paaugstinātie peroni 16 stacijās; Projekta “Dzelzceļa posma Skrīveri – Krustpils otrā sliežu ceļa būvniecība” ietvaros izbūvēti paaugstinātie peroni 7 stacijās; Rekonstruētas stacijas Sigulda un Cēsis, kā arī izbūvēti paaugstinātie peroni.

ES fondu un KF 2014.-2020.gada plānošanas periodā laika posmā līdz 2023.gadam paredzēts modernizēt 21 staciju.

Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna ietvaros paredzēts, turpinot uzsākto dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas programmu, arī šajā periodā meklēt iespējas paaugstināt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un efektivitāti, nodrošinot ērtus un drošus dzelzceļa pakalpojumus pasažieriem, t.sk., uzmanību pievēršot personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzībām.

Paredzētā projekta ietvaros plānots modernizēt infrastruktūru stacijās, izbūvējot paaugstinātās pasažieru platformas, ierīkojot pasažieru informatīvo un videonovērošanas sistēmu, kā arī attīstot ar pasažieru apkalpošanu saistīto infrastruktūru, t.sk., gājēju pārejas un drošības barjeras. Projekta indikatīvās izmaksas ir 24,2 milj. EUR, vienlaikus projekta realizēšana ir atkarīga no publiskā finansējuma pieejamības (**LDZ**)

* Jaunu ETL iegādes apjoms nav sasniegts, jo aktivitātes ar kurām plānots panākt ETL pieaugumu ir kompleksas. Līdz šim ir uzsākta un turpinās ETL infrastruktūras izveide, kā arī ir radīti administratīvi motivējoši atbalsta veidi ETL – atbrīvojumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, reģistrācijas nodokļa, nodrošinātas bezmaksas stāvvietas Rīgā un Liepājā, iebraukšana bez maksas Jūrmalā, kā arī ETL var pārvietoties pa sabiedriskā transporta joslām.
* Rīcības virzienā noteiktais netiek pildīts attiecībā uz reģionālo un vietējo autoceļu kvalitātes uzlabošanu (sk. 1.2.1.1. Secinājumi)

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Visi minētie uzdevumi **ir saglabājami**, jo tie ir nepieciešami mērķa sasniegšanai.

Divi uzdevumi – *Sakārtot un attīstīt pasažieru pārvadājumu infrastruktūru* un *Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā garantētās minimālās pasažieru pārvadājumu vajadzības* ir tieši vērsti uz prioritātes *Sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana* īstenošanu.

Uzdevumi *Sakārtot valsts reģionālos autoceļus* un *Sakārtot pilsētu ielu, t.sk. tuneļu un pārvadu infrastruktūru* ir vērsti arī uz prioritātes *Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana* īstenošanu. Papildus tam, reģionālo autoceļu sakārtošana attiecas arī uz prioritātes *Valsts autoceļu sakārtošana* īstenošanu.

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

Uzdevuma *Attīstīt videi draudzīgas un zema oglekļa dioksīda emisijas līmeņa transporta sistēmas, kā arī veicināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās* īstenošanai būtu jāiekļauj **papildus pasākums**, kas saistīts ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES *par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu* pārņemšanu, tai skaitā par saspiestās dabasgāzes (CNG) infrastruktūras un sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) infrastruktūras izveidi. Nepieciešamās aktivitātes ir iekļautas Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020.gadam (apstiprināts MK 18.04.2017.), tomēr, lai nodrošinātu loģisku saikni starp dažāda līmeņa politikas plānošanas dokumentiem, pasākums būtu iekļaujams TAP2020.

Atbilstoši Valdības rīcības plāna 20.3.punktam ir jāizstrādā velosatiksmes attīstības plāns, kura mērķis būtu integrēt velotransportu kopējā transporta sistēmā, veicināt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu. Plānu plānots iesniegt Ministru kabinetā līdz 31.03.2018. Līdzīgi kā ar Alternatīvo degvielu attīstības plānu, arī šī plāna izstrāde kā atsevišķs pasākums būtu **papildus iekļaujams** TAP2020.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina**

**Jāizvērtē nepieciešamība noteikt papildus sasniedzamos politikas rezultātus** tieši augstas kvalitātes mobilitātes iespēju nodrošināšanā, kas būtu jāsasniedz, sakārtojot valsts reģionālos autoceļus, modernizējot stacijas, pasažieru vagonus, īstenojot Alternatīvo degvielu attīstības plānu un Velosatiksmes attīstības plānu.

### Uzdevumi, kas attiecas uz abiem rīcības virzieniem: *Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs* un *Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā*

**Uzdevums 3 Nodrošināt ilgtspējīgu transporta un loģistikas nozares pārvaldību**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ceļu nozares finansējuma palielināšanai iesniegt MK jaunās politikas iniciatīvu 2014.-2016.gadam ar mērķi turpināt SM sagatavotā un MK iesniegtā Valsts autoceļu finansēšanas modeļa tālāku attīstību līdz 2020.gadam | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | 0 | JPI ir sniegtas, bet atbalstītas daļēji. | Konkrētais pasākums ir izpildīts, bet problēmas risināšana turpinās – MK 20.12.2016. sēdē pieņemts zināšanai informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam. | ⏵ |
| Vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizācijas koncepcijas izstrādāšana | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | 0 | SIA "Projekts 3" ir veicis VAS “Latvijas valsts ceļi” pasūtīto vietējo autoceļu tīkla izpēti un izveidojis sarakstu ar valsts vietējiem autoceļiem, kas nododami pašvaldībām, kā arī priekšlikumus, kā šos vietējos valsts autoceļus nodot pašvaldībām.  Pamatojoties uz šiem priekšlikumiem tiks izstrādāta Valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizācijas koncepcija, kurā ieteikts īstenot sabiedrībai kopumā izdevīgāko valsts vietējo autoceļu pārvaldīšanas modeli un noteikti stimulējošie nosacījumi, lai pašvaldības būtu ieinteresētas šādas koncepcijas īstenošanā | Informatīvajā ziņojumā par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023.gadam izteikts priekšlikums līdz 2017.gada beigām veikt valstī esošo ceļu tīkla izvērtējumu, tostarp vērtējot esošā ceļu tīkla efektivitāti.  Šo izvērtējumu uzdots veikt VAS LVC. Lai izstrādātu konceptuālo ziņojumu par Vietējo autoceļu pārvaldīšanas reorganizāciju nepieciešams apzināt tīkla stāvokli kopumā, būtu nepieciešams pagarināt tā izstrādes termiņu līdz 31.12.2017. | ⏵ |
| Ilgtspējīga publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas finansēšanas mehānisma izstrāde, paredzot valsts budžeta finansējumu un ieviešot Direktīvas, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu prasību.  *Grozījumi normatīvajos aktos* | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | 0 | Sagatavoti un pieņemti Grozījumi Dzelzceļa likumā, kas stājās spēkā 10.03.2016. | Izpildīts | 🗸 |
| Daudzgadu līguma izstrāde un noslēgšana | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | 0 | Līgumu paredzēts izstrādāt, balstoties uz Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.-2022.gadam, kura projekts ir izstrādāts | Izpilde plānota līdz 30.06.2017. | ⏵ |
| Valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrāde kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanai | Nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu | 0 | Jautājums analizēts Dzelzceļa infrastruktūras indikatīvā plāna ietvaros, kura projekts ir izstrādāts. | Izpilde plānota līdz 30.06.2017. | ⏵ |
| Izstrādāt Latvijas Elektromobilitātes Nacionālā plāna projektu 2014. - 2016.gadam | Nav papildus ietekmes uz valsts budžetu | 0 | Elektromobilitātes attīstības plāns 2014.–2016.gadam apstiprināts ar 26.03.2016. MK rīkojumu Nr.129 | Izpildīts | 🗸 |
| Veikt grozījumus Autoceļu lietošanas nodevas likumā un izstrādāt ar to saistošos normatīvos aktus | Nav papildus ietekmes uz valsts budžetu | 0 | Autoceļu lietošanas nodevas likums, stājies spēkā 01.07.2014.  MK 24.03.2015. noteikumi nr.140 “Noteikumi par autoceļu lietošanas nodevas elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju reģistrāciju, uzraudzību un izslēgšanu no reģistra”,  MK 26.05.2014. noteikumi nr.272 “Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība”,  MK 24.05.2011. noteikumi nr.411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība” (grozījumi 2014.g.) | Izpildīts | 🗸 |
| Autoceļu lietošanas nodevas piemērošanas uzsākšana | Nav papildus ietekmes uz valsts budžetu | 0 | Autoceļu lietošanas nodevas piemērošana tika uzsākta 01.07.2014. | Izpildīts | 🗸 |

**Uzdevums 4 Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānu**

🗸 izpildīts⏵ veikts saskaņā ar plānoto vai ar nelielu nobīdi termiņos

| *Pasākumi, aktivitātes* | *Nepieciešamais finansējums līdz 2020.gadam un tā iespējamie avoti* | *Izlietotais finansējums līdz 31.12.2016.* | *Izpilde* | *Skaidrojums par atkāpēm* |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Izstrādāt Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.-2016.gadam | Nav papildus ietekmes uz valsts budžetu | 0 | Pasākums izpildīts- Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.-2016.gadam tika apstiprināts MK 18.02.2014. ar rīkojumu Nr.72. |  | 🗸 |
| Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.-2016.gadam rezultātu izvērtējumu un izstrādāt Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.-2020.gadam | Nav papildus ietekmes uz valsts budžetu | 0 | Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.-2016.gadam rezultātu izvērtējums tika veikts 2017.gada sākumā un ir iekļauts kā pielikums Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.-2020.gadam, kas 04.04.2017. tika apstiprināts MK. | Pasākuma izpilde tiek veikta atbilstoši plānotajam termiņam. | ⏵ |

**Satiksmes drošības jomā TAP2020 noteikti šādi rezultāti:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Politikas rezultāts* | *Rezultatīvais rādītājs* | *2016 plānots* | *2016 faktiski* |
| 1. | **Uzlabota transporta drošība** | Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums, salīdzinot ar 2010. gadu, % | 36,7% | **28%** |
|  |  | Latvija atbilst noteiktajam dzelzceļa kustības drošības līmenim (nepārsniedz riska robežas riska kategorijās, kādas noteiktas saskaņā ar EK lēmumu par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu otro kopumu*).* | 1. NRV1.1. 78,20x10-9 un NRV1.2. 0,665 x10-9. Trešais kopums (EK kompetence) | **-** |

**Secinājumi**

* Plānotie politikas plānošanas dokumenti ir izstrādāti vai tiek izstrādāti ar nelielu aizkavēšanos; jāizvērtē, kādi politikas rezultāti vislabāk raksturotu to īstenošanas efektivitāti – pagaidām šādi rezultāti ir noteikti tikai attiecībā uz elektromobilitāti. Ņemot vērā, ka tikai šobrīd ir uzsākta ETL infrastruktūras izveide, rezultāts par jaunu ETL procentuālo daudzumu no jaunajiem transportlīdzekļiem vēl varētu tikt sasniegts, gan ar nelielu nobīdi pa gadiem (pēc 2020.gada)
* Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.-2016.gadam (kura izstrādi paredzēja TAP2020) tika noteikta plaša pasākumu programma, lai panāktu bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu. Tomēr jānorāda, ka rādītājs nav sasniegts, ņemot vērā, ka vēl joprojām daļa mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku nerīkojas atbilstoši CSN prasībām (piemēram, nelieto atstarotājus un vestes), nav atbilstošas infrastruktūras velosipēdu un gājēju drošai kustībai. Šobrīd ir uzsākta stacionāro fotoradaru uzstādīšanas programma, taču no plānotajiem 100 fotoradariem 2016.gada beigās bija uzstādīti aptuveni 40 fotoradari. Tāpat autovadītājiem saglabājas pavirša attieksme pret CSN (piemēram, drošības jostu nelietošana aizmugurē sēdošajiem pasažieriem). Jānorāda arī, ka pieejamie līdzekļi ceļu infrastruktūras uzlabošanai ir ierobežoti. Lai varētu identificēt papildus riska faktorus, kas ietekmē ceļu satiksmes negadījumos cietušo un bojāgājušo skaitu, 2017. un 2018.gadā tiks veikts pētījums. Šī pētījuma rezultātus tālāk varēs izmantot, lai pilnveidotu vai paplašinātu esošās aktivitātes ceļu satiksmes drošības uzlabošanā.
* Ir pabeigts darbs pie Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020.gadam izstrādes (plāns MK apstiprināts 04.04.2017.), kurā tiek turpināti iepriekšējā plānā ietvertie pasākumi, kā arī tiek paredzēti jauni pasākumi, lai sasniegtu mērķi par bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu ceļu satiksmes negadījumos.
* Ir noteikts arī sasniedzamais rezultāts dzelzceļa transportā, bet TAP2020 nav noteikti konkrēti pasākumi dzelzceļa drošības uzlabošanai. Riska kategorijas dzelzceļa transportā nav pārsniegtas, taču EK 2016.gadā ir veikusi funkcionālos auditus dalībvalstīs, tai skaitā Latvijā, kur ir reģistrēts salīdzinoši augstāks riska līmenis nekā vidējais līmenis ES (291x10-9 ) . Audita rezultāti būs zināmi 2017.gadā.
* Šajā sadaļā visi pasākumi ir saistīti ar jaunu plānošanas dokumentu un normatīvo aktu izstrādi, aktualizāciju, ieviešanu. Jāizvērtē, kādi būtiski PPD un normatīvie akti būtu izstrādājami līdz 2020.gadam, kādi pasākumi jāveic, lai sagatavotos PPD izstrādei laika periodam pēc 2020.gada. Jāņem vērā, ka politikas dokumentu izstrāde un īstenošana, kas attiecas uz Uzdevumu 2.5. *Attīstīt videi draudzīgas un zema oglekļa dioksīda emisijas līmeņa transporta sistēmas, kā arī veicināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās*, ir iekļauti pie attiecīgā rīcības virziena.
* Nav noteiktas konkrētas darbības un sasniedzamie rezultāti, apskatot ne tikai valsts autoceļus, bet ceļu tīklu kopumā (arī pašvaldību, mežu un privātos).

**Vai noteiktie uzdevumi ir pietiekami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai**

Šajā sadaļā noteiktie uzdevumi **ir saglabājami**, jo pasākumi, kas ir īstenošanas procesā, papildus abos pirmajos rīcības virzienos noteiktajiem pasākumiem, ir nepieciešami mērķu sasniegšanai un prioritāšu īstenošanai. Tāds arī ir šo uzdevumu mērķis – radīt normatīvo bāzi un izstrādāt nepieciešamus plānošanas dokumentus abu TAP2020 rīcības virzienu īstenošanai.

**Kādi pasākumi/aktivitātes jāprecizē, jāsvītro vai jānosaka papildus laika periodā līdz 2020.gadam**

**Jāprecizē** pasākums stabila, prognozējama un ilgtspējīga autoceļu finansējuma modeļa pilnveidošana, kas precizētu esošo pasākumu *Ceļu nozares finansējuma palielināšanai iesniegt MK jaunās politikas iniciatīvu 2014.-2016.gadam ar mērķi turpināt SM sagatavotā un MK iesniegtā Valsts autoceļu finansēšanas modeļa tālāku attīstību līdz 2020.gadam*

**Jānosaka papildus** pasākums, kas, atbilstoši Eiropas Dzelzceļa aģentūras (ERA) ieteikumiem, formalizētu Satiksmes ministrijas koordinējošo lomu dzelzceļa satiksmes drošības paaugstināšanā.

**Kādi sasniedzamie rezultāti jāprecizē, jāpapildina. Kāpēc?**

Jāuzsver, ka šajā sadaļā plānotie pasākumi lielākoties ir dokumentu izstrāde, un dokumentu izstrāde pati par sevi konkrētus rezultātus nedod. Daļa sasniedzamo rezultātu parādās kādā no diviem rīcības virzieniem, t.sk. attiecībā uz elektromobilitāti un satiksmes drošību.

Attiecībā uz dzelzceļa satiksmes drošību būtu **jāprecizē** rezultatīvais rādītājs dzelzceļa drošības jomā: nopietnu negadījumu skaits uz 1 miljonu vilcienu kilometru (vilc.km) – līdz 2020.g. – 1,5; līdz 2030.g. – 1.

# TAP2020 atbilstība dažādu līmeņu politikas dokumentiem

## Atbilstība LIAS un NAP2020

Transporta jomas jautājumi ir guvuši atspoguļojumu visos nacionāla līmeņa politikas plānošanas dokumentos un TAP 2020 izstrādātas atbilstoši LIAS un NAP 2020 noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem.

Atbilstoši NAP 2020 noteiktajam vadmotīvam „Ekonomikas izrāviens” un prioritātēm – „Tautas saimniecības izaugsme”, „Cilvēka drošumspēja” un „Izaugsmi atbalstošas teritorijas”, transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

**1.tabula.** *LIAS 2030 un NAP2020 mērķi attiecībā uz transportu.*

| *Nosaukums* | *Mērķi attiecībā uz transportu* |
| --- | --- |
| Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam | * Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, **attīstot kvalitatīvu transporta** un komunikāciju **infrastruktūru** un publiskos pakalpojumus. **Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana.** * Latvijai **jākļūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi**. * Reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai **jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku**. * Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, **par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija**. |
| Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020. gadam | * Prioritātes „Tautas saimniecības izaugsme” rīcības virziena „Izcila uzņēmējdarbības vide” mērķis „**Nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību**”. * Prioritātes „Izaugsmi atbalstošas teritorijas”, rīcības virziena „Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai” mērķis „**Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot 2020.gadā labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, un sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu**”. |

## Atbilstība ES politikas dokumentiem un pēdējo gadu attīstības tendencēm

Transports ir Eiropas integrācijas procesa centrālais elements un palīdz izveidot ES iekšējo tirgu, balstoties uz četru brīvību principu, kas sekmē nodarbinātību un ekonomikas izaugsmi. Transporta politika ir viena no mūsdienu ES kopējās politikas jomām, kura pastāvējusi kopš tās pirmsākumiem, jo to uzskatīja par ļoti būtisku, lai kopējā tirgū garantētu trīs no četrām brīvības izpausmēm, kas 1957. gadā tika paredzētas Romas līgumā, — cilvēku pārvietošanās un pakalpojumu un preču aprites brīvību. Bez labi funkcionējošiem transporta savienojumiem un tīkliem nebūtu ne brīvas pārvietošanās, ne aprites. Tieši tāpēc ES transporta politikā galvenais uzsvars vienmēr ir bijis uz šķēršļu likvidēšanu starp dalībvalstīm un uz tādas vienotas Eiropas transporta telpas izveidi, kurā būtu godīgi konkurences apstākļi dažādiem transporta veidiem: autotransportam, dzelzceļa, gaisa un ūdens transportam.

Vērtējot TAP 2020 īstenošanas gaitu, tiek skatīta to ietvaros īstenoto pasākumu atbilstība gan ES būtiskiem politikas dokumentiem transporta nozarē, kas bija spēkā TAP 2020 izstrādes laikā, gan tiem, kas tapuši laika posmā no 2014.-2016.gadam.

* EK Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” [[4]](#footnote-4) (Baltā grāmata)

***2.tabula*** Atbilstība Baltajā grāmatā uzskaitītajiem mērķiem konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei (ar mērķi par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2050. gadam)

| *Mērķi Baltajā grāmatā* | *TAP2020 paredzētie u.c. veiktie pasākumi* |
| --- | --- |
| Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt "tradicionālās degvielas" automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO2 emisijām | Līdz 2020.gadam konkrēti pasākumi nav paredzēti.  Tomēr ir izstrādāts Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam, lai pārņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. |
| Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050.gadam jāsasniedz 40%; tāpat līdz 2050.gadam par 40% jāsamazina ES CO2 emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50%, ja tas praktiski iespējams). | Līdz 2020.gadam konkrēti pasākumi nav paredzēti.  ES līmenī ir pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK. Saskaņā ar Regulas 2015/757 1.pantu lai veicinātu jūras transporta radīto oglekļa dioksīda (CO2) emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par precīzu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju par CO2 emisijām un citu attiecīgu informāciju no kuģiem, kas ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, uzturas tajās un iziet no tām. |
| 30% no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030.gadam un vairāk nekā 50% — līdz 2050.gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra. | Ņemot vērā, ka Latvijā lielākās daļas iekšzemes pārvadājumu attālums nepārsniedz 300km, šis mērķis attiecas tikai uz starptautiskajiem pārvadājumiem.  Uz šī mērķa sasniegšanu daļēji ir vērsts pasākums *1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība*, kas tiek īstenots. |
| Līdz 2050.gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Līdz 2030.gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs. Līdz 2050.gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu. | Uz šī mērķa sasniegšanu ir vērsts pasākums *1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība,* īpaši *1.2.2.1. Rail Baltic: projektēšana, zemju atsavināšana, celtniecības uzsākšana,* kas tiek īstenots |
| Pilnībā funkcionāls un ES mēroga TEN-T "pamattīkls" līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls līdz 2050.gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums. | Uz šī mērķa sasniegšanu ir vērsti pasākumi *1.2.1. TEN – T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība, 1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība, 1.2.3. Rīgas brīvostas attīstība, 1.2.4 Ventspils brīvostas attīstība, 1.2.5. Liepājas ostas attīstība, 1.5.2. Pieaugošajam pasažieru un gaisa kuģu skaitam atbilstošas VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras nodrošināšana,* kas tiek īstenoti |
| Līdz 2050.gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu. | Uz šī mērķa sasniegšanu ir vērsti pasākumi *1.2.1. TEN – T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība, 1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība, 1.2.3. Rīgas brīvostas attīstība, 1.2.4 Ventspils brīvostas attīstība, 1.2.5. Liepājas ostas attīstība, 1.5.2. Pieaugošajam pasažieru un gaisa kuģu skaitam atbilstošas VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras nodrošināšana, 2.3.2. Dzelzceļa savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga” projektēšana un celtniecība* kas tiek īstenoti. |
| Modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (SESAR[[5]](#footnote-5)) ieviešana Eiropā līdz 2020.gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (ERTMS[[6]](#footnote-6), ITS[[7]](#footnote-7), SSN un LRIT[[8]](#footnote-8), RIS[[9]](#footnote-9)). Eiropas Globālās satelītnavigācijas sistēmas (Galileo) ekspluatācijas uzsākšana. | Uz daļēju šī mērķa sasniegšanu ir vērsts pasākums *1.5.4. Latvijas integrācijas Eiropas Kopējo debesu projektā nodrošināšana.*  Saistībā ar šo mērķi atzīmējama Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) izveide.  Patlaban tiek izstrādāta veikts pētījums par iespējamiem risinājumiem ITS turpmākai ieviešanai autosatiksmes jomā. |
| Līdz 2020.gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru | Konkrēti pasākumi nav paredzēti. |
| Līdz 2050.gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020.gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā. | Uz šī mērķa sasniegšanu ir vērsts uzdevums Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānu, kura ietvaros ir pasākumi *4.1. Izstrādāt Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.-2016.gadam* un *4.2. Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.-2016.gadam rezultātu izvērtējumu un izstrādāt Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.-2020.gadam* kas tiek veikti. Īstenošana notiek, pildot plānā noteikto. |
| Pāriet uz principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu, lai novērstu izkropļojumus, tostarp kaitējumu radošas subsīdijas, radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē. | Konkrēti pasākumi nav paredzēti.  Tomēr jāatzīmē, ka tika izstrādāts Autoceļu lietošanas nodevas likums, kas stājās spēkā 01.07.2014., un tajā noteikti tie valsts galveno autoceļu posmi, par kuru lietošanu kravas transportlīdzekļiem maksājama minētā nodeva (Eirovinjete). |

Izvērtējot visus TAP 2020 pasākumus, secināms, ka arī 2.tabulā neminētie pasākumi nav pretrunā ar Baltās grāmatas mērķiem.

Tomēr jāuzsver, ka pēdējo gadu laikā pieeja transporta attīstībai ir mainījusies –centrā izvirza klientu, kurš (vai kura krava) jānogādā optimālā veidā no viena punkta uz otru – mobilitāte kā serviss (atšķirībā no līdz šim dominējošas pieejas, ka tiek piedāvāta infrastruktūra un atsevišķi pakalpojumi, ko klients var izmantot savu vajadzību nodrošināšanai), kā arī arvien vairāk tiek meklēti risinājumi transporta negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai. Šādu pieeju var realizēt, pateicoties inovācijām, ITS iespējām, līdz ar to nākotnē šādai pieejai pievēršama lielāka uzmanība, jo tā varētu palīdzēt risināt arī vides un piesārņojuma problēmas.

* ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam un rīcības plāns [[10]](#footnote-10)

Turpmāka ilgtspējīgas un efektīvas transporta sistēmas attīstība ir viens no stratēģijas galvenajiem mērķiem, kas pilnībā sakrīt ar TAP 2020 noteikto. Stratēģijā akcentēta TEN-T koridoru īstenošana, nepieciešamība koordinēt aktivitātes, kas būtu vērstas uz robežu šķērsošanas atvieglošanu uz ES un kaimiņvalstu robežām, inovācijas un ilgtspējīgi transporta risinājumi.

TAP 2020 atbilst stratēģijas aktivitātei par TEN-T koridoru ieviešanu (*1.2.1. TEN – T tīklā esošo autoceļu atjaunošana un attīstība, 1.2.2. TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība, 1.2.3. Rīgas brīvostas attīstība, 1.2.4 Ventspils brīvostas attīstība, 1.2.5. Liepājas ostas attīstība, 1.5.2. Pieaugošajam pasažieru un gaisa kuģu skaitam atbilstošas VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras nodrošināšana*) un arī robežu šķērsošanas atvieglošanu uz ES un kaimiņvalstu robežām (*Aktivitāte 1.2.1.7.Autoceļu rekonstrukcija tranzīta veicināšanai caur Austrumu pierobežu:1)a/c A12 Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova) km 161,47 – 163,17 rekonstrukcija, paplašinot segu līdz 4 joslām (tieši pirms RŠV Terehova līdz 6 joslām) 2)a/c A13 Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi) km 0,6 – 2,6 rekonstrukcija, paplašinot segu līdz 3 joslām (tieši pirms RŠV Grebņeva līdz 5 joslām); 3)a/c P35 Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas robeža (Vientuļi) km 68,7 – 69,2 rekonstrukcija, paplašinot segu līdz 3 joslām 0,5km garumā (tieši pirms RŠV Vientuļi līdz 5 joslām))*. Uz stratēģijas aktivitāti par ilgtspējīgiem transporta risinājumiem attiecināmi TAP 2020 pasākumi *2.5.1. Elektrotransportlīdzekļu (turpmāk - ETL) uzlādes infrastruktūras izveidošana Latvijā* un pasākums *3.5. Izstrādāt Latvijas Elektromobilitātes Nacionālā plāna projektu 2014. - 2016.gadam.*

Vienlaikus jāatzīmē, ka 2015.-2016.gadā ES SBJR transporta sadaļa ir pilnībā pārstrādāta, jo esošā lielā mērā dublēja jau ES līmenī noteiktus pasākumus. Aktuālajā versijā, kas tika apstiprināta ES SBJR gadskārtējā forumā 2016.gada novembrī, transporta jomā ir precīzāk noteiktas jomas, kurās strādāt tieši reģiona līmenī. Tās ir: nacionāli un reģionāli transporta savienojumi, lai uzlabotu pieeju no Eiropas un transnacionāliem koridoriem uz vietējiem ražošanas apgabaliem un klientu tirgiem; ostas, lidostas un kombinētā transporta termināļi, kas kalpo kā saskarnes starp dažādiem transporta veidiem un iekšzemi; efektīvs sabiedriskais transports; inovatīvi loģistikas risinājumi un satiksmes vadības sistēmas, alternatīvo degvielu infrastruktūras un elektromobilitātes risinājumu attīstība, sadarbības platformas starp valsts pārvaldi, pētniecības un biznesa sektoru, lai identificētu un īstenotu nākotnes investīciju potenciālu; saderīgs un konsekvents transporta plānošanas un pārvaldības process starp visiem pārvaldes līmeņiem un pāri administratīvajām robežām.

Tas jāņem vērā gan aktualizējot esošās, gan veidojot nākamās TAP.

* Aviācijas stratēģija Eiropai [[11]](#footnote-11)

Lai gan šī stratēģija nāca klajā2015.gada beigās, var secināt, ka TAP 2020 minētie pasākumi aviācijas jomā lielā mērā atbilst stratēģijas prioritātēm.

***2.tabula*** Atbilstība Aviācijas stratēģijā uzskaitītajām prioritātēm

| *Prioritātes* | *Atbilstība* |
| --- | --- |
| Izaugsmes nodrošināšana, uzlabojot savienojamību un piekļuvi augošiem tirgiem | Šai prioritātei atbilst Pasākums 1.5.3. *Jaunu starpvaldību nolīgumu par gaisa satiksmi sagatavošana un parakstīšana, radot priekšnoteikumus lidojumu maršrutu tīkla paplašināšanai* |
| Izaugsmes ierobežojumu samazināšana gaisā un uz zemes | Šai prioritātei atbilst Pasākums 1.5.4. *Latvijas integrācijas Eiropas Kopējo debesu projektā nodrošināšana* |
| Augstu ES drošības un drošuma standartu uzturēšana | Šai prioritātei daļēji atbilst Pasākuma: *1.5.2. Pieaugošajam pasažieru un gaisa kuģu skaitam atbilstošas VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras nodrošināšana: aktivitāte 1.5.2.1. Nodrošināt projekta „Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras modernizācija” īstenošanu, palielinot lidlauka kapacitāti, mazinot lidostas darbības ietekmi uz vidi un paaugstinot lidojumu drošību* |

Aktualizējot esošo, bet, jo īpaši, izstrādājot TAP nākamajam periodam, jāņem vērā Aviācijas stratēģijā secinātais, ka “ir vajadzīga rīcība ES līmenī, lai pārvarētu jaudas un efektivitātes ierobežojumus, ko rada esošo resursu (gaisa telpas, lidostu) neefektīva izmantošana un tirgus ierobežojumi. Aviācijai ir jākļūst par intermodālā transporta neatņemamu sastāvdaļu, lai nodrošinātu vislabāko iespējamo savienojamību, kas savukārt palīdzēs sekmēt Eiropas ekonomikas izaugsmi.”.

* EK paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālajai komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas stratēģija zemu izmešu mobilitātei. [[12]](#footnote-12)

Saskaņā ar EK pētījumiem, transports rada gandrīz ¼ daļu siltumnīcefekta gāzu emisiju Eiropā un ir galvenais gaisa piesārņojuma cēlonis pilsētās. Risinājums šīm problēmām ir neatgriezeniska pāreja uz mazemisiju mobilitāti oglekļa emisiju un gaisu piesārņojošo vielu ziņā. Mērķis: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenim jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā , un ir jāuzņem kurss uz nulles emisiju. Ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud veselību. Lai sekmētu pāreju uz mazemisiju mobilitāti un sniegtu skaidrību investoriem, EK uzskata, ka ir jāizdara izmaiņas ES tiesiskajā regulējumā. Senāk vairākus gūtos panākumus mazināja pieaugošais pieprasījums pēc transporta, kas nozīmē, ka, pirmkārt, jāgādā par to, lai transporta sistēma kļūtu efektīvāka. Mazemisiju alternatīvā enerģija transporta nozarei paver iespējas inovācijām un jaunām darbvietām, un tā ļautu samazināt Eiropas atkarību no naftas importa. Rīcības plānā ir uzskaitītas darbības, ko EK plāno veikt, ievērojot labāka regulējuma principus un procesus, lai nodrošinātu, ka ierosinātie pasākumi būs balstīti uz pierādījumiem, rezultatīvi, efektīvi un samērīgi un ka tajos būs ievērots subsidiaritātes princips. Šīs darbības koncentrējas uz 1) efektīvāku transporta sistēmu, 2) mazemisiju alternatīvo enerģiju transportam un 3) mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem. Pārkārtošanos virzīs arī horizontālie veicinātāji, piemēram, Enerģētikas savienības stratēģija, pētniecība un inovācija, rūpniecības un investīciju politika, digitālā vienotā tirgus stratēģijas un prasmju programma. Tā kā autotransports rada vairāk nekā 70 % no transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām un ir nozīmīgs gaisa piesārņojuma avots, šim sektoram tiks veltīta liela uzmanība, taču emisiju samazināšanā var iesaistīties visi transporta sektori, un tiem tas ir arī jādara.

* Pilsētu mobilitāte

Ar Pilsētu mobilitātes pakotni Eiropas Komisijas pastiprina savu atbalstu tādās jomās kā pieredzes apmaiņa starp dalībvalstīm, mērķtiecīgs finansiālais atbalsts, koncentrēšanās uz pētniecību un inovācijām, lai risinātu pilsētvides mobilitātes problēmas. Tomēr centrālais Pilsētu mobilitātes pakotnes elements ir Komisijas paziņojums “Kopā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu pilsētvides mobilitāti”, kura mērķis ir stiprināt atbalstu Eiropas pilsētām mobilitātes problēmu risināšanai.

TAP 2020 ietver dažādas darbības, kas veicina augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā:

* + - integrēt visus sabiedriskā transporta veidus vienotā sabiedriskā transporta maršrutu sistēmā, t.sk. pilsētas transportu, ņemot vērā, ka sliežu transports, kur tas ir ekonomiski pamatots, ir prioritārs sabiedriskā transporta veids,
    - optimizēt maršrutu kustības sarakstus, pielāgojot tos reālajai situācijai,
    - uzlabot informācijas pieejamību,
    - nodrošināt transportlīdzekļu atbilstību Eiropas tehnisko standartu un vides prasībām, ieviešot ekspluatācijā jaunus, modernus un kvalitatīvus transportlīdzekļus un nodrošināt videi draudzīgu energoresursu izmantošanu,
    - nodrošināt pakalpojumu drošību (drošs brauciens, iekāpšana un izkāpšana).

Arī laika periodā pēc 2020. gada mobilitātes jautājumi būs aktuāli un tie būtu jāņem vērā, gan valsts, gan pilsētu kontekstā, tajā skaitā izvērtējot valsts transporta modeļa izveides iespējas, kas ļautu noteikt precīzākas iespējamās nākotnes prognozes transporta sektora attīstībai.

# Secinājumi un priekšlikumi

**Vai TAP2020 mērķis ir aktuāls, t.i., vai problēmas, kuru risināšanai TAP2020 izstrādātas, vēl pastāv?**

TAP2020 noteiktais politikas mērķis “***konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus***” **joprojām ir aktuāls**, kas ietver visas transporta sistēmas attīstību – gan infrastruktūru, gan mobilitātes iespēju nodrošināšanu.

Līdz šim brīdim pilnībā nav atrisinātas problēmas, kuru risināšanai mērķis izvirzīts:

* Ne visos transporta veidos var runāt par kvalitatīvu infrastruktūru,
* Satiksmes drošības līmenis, lai arī paaugstinās, tomēr to nevar uzskatīt par augstu,
* Transporta un loģistikas pakalpojumi tiek sniegti, tomēr arī šajā jomā ir iespējas uzlabojumiem,
* Noteikti uzlabojama un pilnveidojama ir arī sabiedriskā transporta sistēma.

Līdz ar to, mērķis **ir saglabājams**.

**Vai rīcības virzieni ir aktuāli, vai tie nav jāpapildina / jāprecizē?**

Rīcības virzieni (apakšmērķi) **ir saglabājami**, jo tie precizē mērķi un visticamāk paliks nemainīgi, neatkarīgi no ģeopolitiskā stāvokļa izmaiņām un citām ārējām ietekmēm.

**Vai politikas rezultāti ir sasniegti? Vai tie pietiekami labi atspoguļo mērķa sasniegšanas pakāpi?**

No 21 izvirzītā rezultāta, atbilstoši līdz 2016.gadam plānotajam, ir sasniegti 11. Vairums rezultātu nav sasniegti dažādu ārēju faktoru ietekmē. Rezultātu saraksts ir jāprecizē:

* Jāatstāj rezultāts *samazināts valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par x %, salīdzinot ar 2012.gadu*, bet **jākoriģē sasniedzamie rezultatīvie rādītāji** (ja netiek rasts risinājums finansējuma piesaistei). Rezultāts labi raksturo mērķa sasniegšanas pakāpi.
* Jāatstāj rezultāts *konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra*, bet **jāprecizē un, iespējams, jāpapildina rezultatīvie rādītāji**, ņemot vērā izmaiņas sākotnēji plānotajā dzelzceļa elektrifikācijas procesā, kā arī ņemot vērā faktu, ka kravu pārvadājumi vietējā satiksmē aizņem nelielu dzelzceļa pārvadājumu daļu. Rezultāts labi raksturo mērķa sasniegšanas pakāpi.
* Jāatstāj rezultāts *Rīga- dinamiski augošs Baltijas reģiona un Ziemeļeiropas līmeņa gaisa satiksmes centrs*, **jāizvērtē rezultatīvo rādītāju vērtības** (neraugoties uz to, ka līdz šim rādītāji ir ne tikai sasniegti, bet pat pārsniegti). Rezultāts labi raksturo mērķa sasniegšanas pakāpi.
* Jāatstāj rezultāts *Uzlabota transporta drošība*, **jāprecizē rezultatīvā rādītāja vērtības** par ceļu satiksmes negadījumiem, **jāizvērtē**, vai rādītājs par dzelzceļa satiksmes negadījumiem ir atbilstošs, kā arī jāizvērtē, vai nav pievienojams vēl kāds dzelzceļa transporta drošību raksturojošs rādītājs. Jāizvērtē, vai nav pievienojami rādītāji, kas raksturo jūras un aviācijas drošību. Rezultāts labi raksturo mērķa sasniegšanas pakāpi.
* **Jāizvērtē**, vai nav precizējams rezultāts par elektromobilitāti (iespējams, aizvietojot to ar rezultātu/-iem) par alternatīvo degvielu izmantošanu, transporta ietekmi uz vidi u.tml.
* **Jāatstāj** rezultāts *Latvija ir iekļauta PMoU Baltajā sarakstā*, jo šis rādītājs ļauj sekot, vai Latvijas karoga kuģi pastāvīgi atbilst ES noteiktajām kvalitātes prasībām
* **Jāatstāj** rezultāts *Palielināts augsti kvalificētu jūrnieku īpatsvars un to konkurētspēja globālajā tirgū*, jo tas parāda plānoto situāciju jūrnieku resursā
* **Jāprecizē** politikas rezultāta *Efektivizēta piekrastes un ostas valsts pienākumu izpilde* rezultatīvā rādītāja *Atbilstoši starptautiskajām prasībām uzmērīti galvenie kuģu ceļi jūrā* skaitliskās vērtības, aizstājot lineāro mērvienību “jūras jūdze” ar platības mērvienību “kvadrātkilometri”, kā arī palielinot prognozējamo uzmērāmās platības apjomu līdz 600 km2
* **Papildus nosakāms** rezultāts *Atbilstība starptautisko standartu un saistošo nacionālo tiesību aktu prasībām jūrnieku profesionālās sagatavošanas jomā* .
* **Jāatstāj** politikas rezultāts *Kravu apgrozījuma pieaugums ostās straujāks nekā konkurējošo valstu ostās*, jo labi raksturo izvirzītā mērķa sasniegšanas pakāpi. Tomēr **jāprecizē** rezultatīvie rādītāji, atbilstoši tam, ka būtiski mainījusies ģeopolitiskā situācija, līdz ar to arī dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomi un apgrozība ostās. **Papildus jāpievieno** rezultatīvie rādītāji *Konteinerkravu (TEU) pieaugums no jaunajiem tirgiem, %, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, Tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanas pasākumu (SVK, vizītes, marketinga aktivitātes, starptautisko izstāžu skaits mērķa tirgos, loģistikas padomes sēdes) skaits*
* **Jāizvērtē,** vai nav pievienojams rezultāts, kas raksturotu iekšzemes transporta attīstību: *iekšzemes pārvadājumu izmaiņas dzelzceļa un autotransportā % pret iepriekšējo gadu*
* **Jāizvērtē, vai jau periodā līdz 2020.gadam būtu pievienojams** Pasaules bankas globālais konkurētspējas indekss par transporta infrastruktūras kvalitāti (vieta) ar rādītājiem par ceļu, dzelzceļu, ostu, lidostu infrastruktūras kvalitāti un / vai ES transporta progresa ziņojums (scoreboard) (dzelzceļa, ostu, gaisa, autoceļu infrastruktūras kvalitāte, autoceļu, dzelzceļa TEN-T pamattīkla īstenošana)
* **Jāizvērtē**, vai papildus rezultātam *Nodrošināta iespēja visiem iedzīvotājiem nokļūt novada centrā, apmeklēt izglītības iestādes* … nebūtu jāiekļauj rezultāts, kas precīzāk raksturotu sasniedzamību
* **Jāatstāj** rezultāts *Radīti priekšnoteikumi reģionālo lidostu attīstībai*, jo tas ļauj sekot situācijai reģionālo lidostu attīstībā.

**Priekšlikumi uzdevumu, pasākumu precizējumiem / papildinājumiem esošajās pamatnostādnēs (līdz 2020.gadam)**

Rīcības virziens ***Latvija- ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs***

|  |  |
| --- | --- |
| **Uzdevums 1.1.** Nodrošināt valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanu | saglabājams |
| **Uzdevuma 1.1.** ietvaros noteiktajiem pasākumiem un aktivitātēm | precizējams finansējums līdz 2020.gadam |
| **Uzdevums 1.2.** Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību | saglabājams |
| **Uzdevums 1.2.** ***Aktivitāte 1.2.1.4.*** *E67/A5 posms no A4/A6 pieslēguma līdz Ķekavas apvedceļa mezglam (Daugavas šķērsojums). Rīgas apvedceļa izbūve jaunā vietā* | svītrojama |
| **Uzdevums 1.2. *Aktivitāte 1.2.2.8.1.*** GSM-R bezvadu sakaru tīkla izbūve | svītrojama |
| **Uzdevums 1.3.** Veicināt mazo ostu attīstību | saglabājams |
| **Uzdevums 1.4.** Nodrošināt starptautiskajiem un ES standartiem atbilstošas, ilgtspējīgas jūrniecības apakšnozares stabilu izaugsmi | saglabājams |
| **Uzdevums 1.4. Pasākums 1.4.1. Latvijas statusa saglabāšana PMoU “Baltajā sarakstā” un šā statusa saglabāšana, cita starpā veicinot saraksta metodikas pārskatīšanu** | precizējams redakcionāli |
| **Uzdevums 1.4. Pasākums 1.4.5. Autonomas Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas saglabāšana un pilnveidošana atbilstoši jūrniecības apakšnozares specifikai, tajā skaitā finansējuma modeļa uzlabošana** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.5.** Attīstīt Rīgu par nozīmīgu Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centru | saglabājams |
| **Uzdevums 1.6.** Veicināt reģionālo lidostu attīstību | saglabājams |
| **Uzdevums 1.7. Nodrošināt koordinētu civilmilitāro sadarbību gaisa transporta jomā** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.7. Pasākums 1.7.1.** Izstrādāt priekšlikumus integrētam lidostu pārvaldības piedāvājumam. | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.8. Paaugstināt tranzīta un loģistikas nozares konkurētspēju** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.8. Pasākums 1.8.1. Sekmēt jaunu tirgu apguvi un augstas pievienotās vērtības kravu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram, nodrošinot sistemātisku, koordinētu nacionāla līmeņa atbalstu ārējos tirgos** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.8. Pasākums 1.8.2. Attīstīt iekšzemes dzelzceļa pārvadājumus, sekmējot sadarbību ar pašvaldībām un reģionālajiem centriem to attīstības un uzņēmējdarbības atbalsta pasākumu plānošanā** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 1.8. Pasākums 1.8.3. Veikt pētījumu par loģistikas nozares ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, kas kalpotu par pamatu transporta politikas plānošanas dokumenta izstrādei nākamajam periodam - pēc 2020.gada** | iekļaujams papildus |

Vienlaikus būtu sekmējams sistemātisks nacionāla līmeņa atbalsts ārējo tirgu apguvē (valsts vizītes, memorandi, politiskas un lietišķas vienošanās, lietišķās sadarbības formātu izmantošana sadarbības transporta attīstībā veicināšanai u.c.). (**LDZ**)

Jāsekmē transporta un loģistikas nozares iekšējā sadarbība, veicinot valsts un pašvaldību pārraudzīto uzņēmumu un to pārraudzībā esošo termināļu u.c. uzņēmumu sadarbību. (**LDZ**)

Jārada stimuli efektīva iekšzemes transporta tīkla un industriālo zonu sinerģijai, iesaistot pašvaldības / reģionālos centrus. Aktivitātes – diskusiju platformas izveide ar pašvaldībām / reģionālajiem centriem par integrētu teritoriālo plānošanu, investīciju piesaistes programmu izstrādi. (**LDZ**)

Rīcības virziens ***Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā***

|  |  |
| --- | --- |
| **Uzdevums 2.1.** Sakārtot reģionālos autoceļus | saglabājams |
| **Uzdevums 2.2.** Sakārtot pilsētu ielu, t.sk. tuneļu un pārvadu infrastruktūru | saglabājams |
| **Uzdevums 2.3.** Sakārtot un attīstīt pasažieru pārvadājumu infrastruktūru | saglabājams |
| **Uzdevums 2.4.** Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā garantētās minimālās pasažieru pārvadājumu vajadzības (nokļūt izglītības iestādēs, ārstniecības iestādēs, darbavietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā). | saglabājams |
| **Uzdevums 2.5.** Attīstīt videi draudzīgas un zema oglekļa dioksīda emisijas līmeņa transporta sistēmas, kā arī veicināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās | saglabājams |
| **Uzdevums 2.5. Pasākums 2.5.2. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārņemšana** | iekļaujams papildus |
| **Uzdevums 2.5. Pasākums 2.5.3. Izstrādāt Velotransporta attīstības plānu** | iekļaujams papildus |

Uzdevumi, kas attiecas uz abiem rīcības virzieniem

|  |  |
| --- | --- |
| **Uzdevums 3** Nodrošināt ilgtspējīgu transporta un loģistikas nozares pārvaldību | saglabājams |
| **Uzdevums 3 Pasākums 3.1. Stabila, prognozējama un ilgtspējīga autoceļu finansējuma modeļa pilnveidošana** | precizējams esošais |
| **Uzdevums 4** Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānu | saglabājams |

**Kādi ir izaicinājumi nākotnē (priekšlikumi politikas plānošanas dokumentam pēc 2020.gada)**

* Mērķis jādefinē, uzsverot transporta nozīmi citu nozaru attīstībā, jo TAP2020 izvirzītais mērķis to pietiekami neatspoguļo, kā arī nepietiekami izceļ transporta lomu uzņēmējdarbības vides pieejamības nodrošināšanai. (**LTRK**)
* Vairāk uzmanības jāpievērš svarīgajai komodalitātes idejai, t.i. jāatspoguļo transporta veidu sinerģijas nodrošināšana – jaudas un investīciju projektu saskaņotība loģistikas ķēdēs, efektīvākā transporta veida izvēles kritēriji vietās kur dažādu transporta veidu infrastruktūra pārklājas; multimodālie termināļi; jaunu transporta veidu attīstīšanas iespējas. Jāpievieno cauruļvadu transporta, iekšzemes un piekrastes ūdens transporta, kā arī uzglabāšanas darbības apraksts un attīstības mērķi (**LTRK**).
* Jāņem vērā, ka transporta un uzglabāšanas infrastruktūras dzīves cikls ir daudz garāks, kā valstī pieņemtie plānošanas periodi. Politikas plānošanas dokumentu izstrādāšanā nākotnē ir jāparedz dažādas sekas īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā (ārpus TAP2020). (**LTRK**)
* Izstrādājot nākamo transporta politikas plānošanas dokumentu, jāizvērtē nozares vajadzības izglītības un pētniecības jomā un attiecīgi iespējas savstarpēji sadarboties iesaistītajām pusēm – nozares uzņēmumiem, Satiksmes ministrijai, Izglītības un zinātnes ministrijai, augstskolām un citām mācību iestādēm –nodrošinot (arī finansiāli) izglītības kvalitātes un pieejamības uzlabošanu, kā arī pētījumu veikšanu saskaņā ar ilgtermiņa perspektīvām transporta nozarē.
* Izstrādājot nākamo transporta politikas plānošanas dokumentu, jāizvairās no TAP2020 pieļautajām nepilnībām attiecībā uz rīcības virzienu sabalansēšanu – vienlīdz liela uzmanība jāpievērš gan pakalpojumu eksporta nodrošināšanai, gan iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai. (**LTRK**)
* Apskatot veidus, kā risināt konstatētās problēmas, jau esošajiem - pārvaldība un infrastruktūra- jāpievieno arī trešais, kuru plaši izmanto transporta jomā cituviet – piekļuve infrastruktūrai un piekļuves maksas instrumenti. Bez tam, investīcijas jākoncentrē ne tikai uz fizisko infrastruktūru, bet jāizskata iespējas investēt arī tehnoloģijās un transporta pakalpojumos (loģistikā). (**LTRK**)
* Vairāk uzmanības jāpievērš iekšzemes transporta sistēmas sakārtošanai tautsaimniecības vajadzībām. Veicamie pasākumi, ciktāl iespējams, jāizvērtē no transporta sistēmas esošo un potenciālo lietotāju skata punkta. Jābūt redzamai sasaistei ar citām transporta ilgtspēju un efektīvu resursu izmantošanu saistītām tautsaimniecības nozarēm- izglītību, zinātni, mašīnbūvi, enerģētiku, pakalpojumu un ražošanas sektoriem, valsts pārvaldi.
* Nepieciešams veikt integrētu un salīdzināmu transporta nozares tiešās un netiešās pievienotās vērtības pētījumu tostarp: pieauguma tempa un pievienotās vērtības, patēriņa, investīciju, eksporta un importa prognozēm; ietekmi uz nodarbinātību un ekonomisko izaugsmi, enerģētikas, labklājības un vides politiku, kumulatīvo efektu. (**LDZ, LTRK**)
* Vēlams veikt Muitas procedūru detalizētu izpēti (laiks, risinājumu efektivitāte problēmsituācijās, klientorientācija) un pilnveidošanu efektīvākai sadarbībai ar transporta un loģistikas nozares uzņēmumiem. (**LDZ**). Vienlaikus nosakot sasniedzamo rezultātu *Muitas procedūru vidējais ilgums samazināts par x dienām, problēmgadījumu (sodu) īpatsvars samazināts par x%*. (**LDZ**), kurš precīzi definējams pēc detalizētas izpētes
* Jāplāno konkrētas darbības, atbilstoši valstī esošo ceļu tīkla izvērtējumam, tostarp vērtējot esošā ceļu tīkla efektivitāti, kuru plānots veikt 2017.gadā
* Jāliek uzsvars uz vides (klimata pārmaiņu) aspektiem, izvērtējot kādi uzdevumi/pasākumi izriet no pēdējos gados pieņemtiem ES dokumentiem (saistībā ar izmešu samazināšanu vai tml.):
* Jāplāno konkrētas darbības atbilstoši 2017.gadā veicamajai izpētei par ITS ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem
* Velotransporta pilnvērtīga integrēšana kopējā transporta sistēmā
* Pilsētu mobilitātes jautājumu atspoguļošana
* Jāizvērtē, kādi uzdevumi, pasākumi būtu nosakāmi saistībā ar ES Stratēģiju Baltijas jūras reģionam. Padomes secinājumu projektā par makroreģionālajām stratēģijām ir uzsvērta nepieciešamība uz problēmām un izaicinājumiem skatīties arī makroreģonālā aspektā. Būtiski pievērst uzmanību iespējamam finansējumam - iespējams, kādus pasākumus var realizēt kā INTERREG projektus.
* Izstrādājot transporta politikas plānošanas dokumentu periodam pēc 2020.gada, jāizvērtē automatizētās braukšanas (ņemot vērā 2016. gada 14./15.aprīļa neformālajā Transporta ministru sanāksmē Nīderlandē un 23.03.2017. neformālās sanāksmēs Romā apstiprināto deklarāciju par savienoto braukšanu) iespējamā attīstība. Šajā jomā jau tagad ir uzsākti projekti Baltijas jūras reģiona programmas ietvaros (piemēram, *Sohjoa*, kurā piedalās arī Zemgales plānošanas reģions)

Satiksmes ministrs U.Augulis

Vizē: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

22.06.2017 13:35

20483 vārdi

Inta Rozenšteine 67028344

[inta.rozensteine@sam.gov.lv](mailto:inta.rozensteine@sam.gov.lv)

1. Atbilstoši 2011.g.jūlija ”*Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas tehniski – ekonomiskā pamatojuma izstrāde*” gala ziņojumam [↑](#footnote-ref-1)
2. Aprēķināšanai izmantots UIC (Starptautiskā dzelzceļu apvienība) ieteiktais CO2 izmešu faktors, kas sevī ietver CO2 izmešus no dīzeļdegvielas, kas radušies visā produkta dzīves cikla laikā [↑](#footnote-ref-2)
3. 1 jūras jūdze = 1,852 km [↑](#footnote-ref-3)
4. Baltā grāmata Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un

   resursefektīvu transporta sistēmu, Briselē, 28.3.2011, COM(2011) 144 galīgā redakcija [↑](#footnote-ref-4)
5. Saskaņā ar Eiropas gaisa satiksmes vadības ģenerālplānu: http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment\_en.htm. [↑](#footnote-ref-5)
6. Saskaņā ar Eiropas plānu ERTMS ieviešanai: sk. Komisijas Lēmumu C(2009) 561. [↑](#footnote-ref-6)
7. Saskaņā ar EasyWay 2 īstenošanas plānu: sk. Komisijas Lēmumu C(2010) 9675. [↑](#footnote-ref-7)
8. Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 208, 5.8.2002.), kas grozīta ar Direktīvu 2009/17/EK (OV L 131, 28.5.2009.). [↑](#footnote-ref-8)
9. Sk. Direktīvu 2005/44/EK. [↑](#footnote-ref-9)
10. European Union Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN {COM(2009) 248} Brussels, 10.9.2015 SWD(2015) 177 final [↑](#footnote-ref-10)
11. Aviācijas stratēģija Eiropai {SWD(2015) 261 final}Briselē, 7.12.2015. COM(2015) 598 final http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN [↑](#footnote-ref-11)
12. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS A European Strategy for Low-Emission Mobility, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501\_en.pdf [↑](#footnote-ref-12)