*Projekts*

**Informatīvais ziņojums “Par investīciju programmu autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā”**

**1.Reģionālās attīstības izaicinājumi un ceļu infrastruktūra**

Latvijā ir vienas no augstākajām reģionālās attīstības atšķirībām – starp OECD valstīm tās ir trešās augstākās. Rīgas plānošanas reģionā iekšzemes kopprodukts(turpmāk – IKP) uz vienu iedzīvotāju 2016.gadā ir 17 213 *euro*, kas ir 135% no vidējā IKP uz vienu iedzīvotāju valstī (12 760 *euro*). Kurzemes plānošanas reģiona IKP uz vienu iedzīvotāju ir 74% no vidējā IKP uz vienu iedzīvotāju valstī, Vidzemes plānošanas reģionā - 66%, Zemgales plānošanas reģionā - 63%, bet Latgales plānošanas reģionā - 51%.[[1]](#footnote-1)

Rīgas plānošanas reģionā IKP uz vienu iedzīvotāju ir 2,6 reizes lielāks nekā Latgales plānošanas reģionā. Turklāt būtiski atšķiras komersantu spēja piesaistīt investīcijas – atšķirības nefinanšu investīcijās ir 5,4 reizes starp Rīgas plānošanas reģionu un Latgales plānošanas reģionu. Tā rezultātā nevienlīdzībai Latvijā ir izteikts teritoriāls raksturs – darba samaksas atšķirības starp reģioniem ir 1,6 reizes (jeb 5 līdz 10 gadu starpība starp reģioniem). Reģionālās attīstības atšķirības ir būtiski ietekmējušas arī iedzīvotāju skaita izmaiņas pēdējos 10 gados, un tas būtiski atšķiras reģionāli – Pierīgā pēdējos 10 gados iedzīvotāju skaits ir samazinājies tikai par 1%, kamēr Latgales plānošanas reģionā par 20%.[[2]](#footnote-2) Iedzīvotāju skaits ietekmē arī pašvaldību ieņēmumus un iespējas nodrošināt tiem pakalpojumus.

Apskatot iedzīvotāju skaita samazinājumu un tā ietekmējošos faktorus, redzams, ka, jo lielāks iedzīvotāju skaita samazinājums ir bijis, jo arvien nozīmīgāka tajā ir bijusi tieši emigrācija (negatīvs migrācijas saldo), kur Kurzemes plānošanas reģions sasniedz pat 73% ietekmi, salīdzinoši ar Pierīgu, kur tas ir tikai 11%, kur reizē arī Pierīgā ir mazākais iedzīvotāju skaita samazinājums (tikai 1% apmērā). Tāpat novērojama likumsakarība – jo zemāks ir IKP, jo lielāks iedzīvotāju skaita samazinājums, kur noteicošais ir bijis tieši emigrācijas faktors (sk. 1.attēlu).

*1.attēls. Plānošanas reģionu IKP uz vienu iedzīvotāju un iedzīvotāju skaita izmaiņas.*

Emigrācija no reģioniem ir cieši saistīta ar darba iespējām tajos. Ņemot vērā Rīgas pilsētas nozīmi Latvijas tautsaimniecība, tā ir būtisks darba devējs jebkurai no Latvijas pašvaldībām – tikai 38% iedzīvotāju ir darba iespējas savā pašvaldībā un vidēji 33% no jebkuras pašvaldības strādā Rīgā[[3]](#footnote-3).

Vienlaikus ir 33 pašvaldības, kurās ir būtiski augstākas darba iespējas un ikdienas migrācija uz tām:

* 14 pašvaldībās darba iespējas ir vismaz 50% saviem pašvaldības iedzīvotājiem;
* 19 pašvaldības, lai arī nodrošina darba iespējas 30%-49% apmērā saviem pašvaldības iedzīvotājiem, vienlaikus ir būtiski darba devēji arī kaimiņu pašvaldībām – 14 pašvaldībās ir 10%-30% ietekme uz kaimiņu pašvaldības nodarbinātību.[[4]](#footnote-4)

*2.attēls. Iedzīvotāju īpatsvars, kam ir darba iespējas savā pašvaldībā (VSAA datu aprēķins)*

**Līdz ar to būtiska alternatīva emigrācijai no reģioniem var būt laba attīstības centru sasniedzamība reģiona ietvaros.** Saskaņā ar likumu “Par autoceļiem” vietējie autoceļi ir autoceļi, kas novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem, vai atsevišķu novadu administratīvos centrus savā starpā. Kā liecina Valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” dati, 42% valsts vietējo autoceļu ar melno segumu un 46,5% valsts vietējo ceļu ar grants segumu ir sliktā stāvoklī (2018.gada dati). Pēc Latvijas Pašvaldību savienības vērtējuma ap 50% pašvaldību autoceļu ir sliktā stāvoklī. Lai nodrošinātu ilgtspējīgu iedzīvotāju mobilitāti un novadu centru sasniedzamību, tādejādi nodrošinot gan darba vietu, gan pakalpojumu sasniedzamību, ir jāuzlabo transporta infrastruktūras stāvoklis.

**2. Administratīvi teritoriālā reforma un tās gaita 2019.gadā**

Latvijas Republikas Saeima (turpmāk – Saeima) 2019.gada 21. marta sēdē pieņēma lēmumu turpināt 1998. gadā iesākto teritoriālo reformu un līdz 2021. gadam izveidot ekonomiski attīstīties spējīgas administratīvās teritorijas ar vietējām pašvaldībām, un pēc konsultācijām ar pašvaldībām saskaņā ar Eiropas Vietējo pašvaldību hartas 5. pantu un konceptuālā ziņojuma par administratīvi teritoriālo iedalījumu sagatavošanas izstrādāt un līdz 2019. gada 1. decembrim iesniegt Saeimai attiecīgu likumprojektu.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Ministru kabinetā 2019. gada 14. maijā izskatīts informatīvais ziņojums “Par sabiedriskai apspriešanai izvirzāmo administratīvi teritoriālā iedalījuma modeli”[[5]](#footnote-5). Savukārt 2019. gada 13. augustā institūcijām saskaņošanai tika nosūtīts konceptuālā ziņojuma projekts “Par administratīvi teritoriālo iedalījumu” un minētais projekts pašlaik atrodas saskaņošanas procesā, kā arī 2019. gada 29. augustā valsts sekretāru sanāksmē tika izsludināts [likumprojekts “Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums”](http://www.varam.gov.lv/in_site/tools/download.php?file=files/text/Administrativi_Teritoriala_reforma//VARAMlik_270819_ATR_861.docx) (VSS-861).

**3. Risinājums sasniedzamības un ceļu stāvokļa uzlabošanai reģionos**

Ņemot vēra, ka valsts autoceļu tīkla attīstība ir saistīta ar administratīvo iedalījumu, tad turpmākā autoceļu attīstība īstenojama kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2019.gada 20.marta rīkojumu Nr.116 „ Par likumprojekta “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2020., 2021. un 2022. gadam” Vides aizsardzības un reģionālās ministrija (turpmāk – VARAM) rosina īstenot aktivitāti “Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā”. Aktivitāte paredz valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu sakārtošanu. Aprēķinos ietvertais saraksts ar prioritāri sakārtojamajiem valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu posmiem sagatavots, VARAM sadarbojoties ar Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas Valsts ceļi”, izmantojot šādus kritērijus:

1. autoceļa seguma stāvoklis (slikts, ļoti slikts);
2. autoceļa intensitāte;
3. sasniedzamība starp šī brīža pašvaldību administratīvajiem centriem un iespējamiem administratīvajiem centriem pēc administratīvi teritoriālās reformas.

Prioritāri sakārtojamo autoceļu kopgarums plānots ~793 km, kuru sakārtošanai nepieciešami ~300 milj. EUR, kas būtu sabalansējams ar vidēja termiņa valsts budžeta iespējām, paredzot  finansējumu 2021.gadā 74,8 milj. EUR, 2022.gadā 123,8 milj. EUR un 2023.gadā 101,4 milj. EUR apmērā.

Vides aizsardzības

un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce

J.Ilgavižs 66016721

[Janis.Ilgavizs@varam.gov.lv](mailto:Janis.Ilgavizs@varam.gov.lv)

1. VARAM aprēķins, izmantojot CSP datus. CSP. IKG10\_110. Iekšzemes kopprodukts statistiskajos reģionos un republikas pilsētās (faktiskajās cenās). Pieejams: <https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/ekfin/ekfin__ikp__reg/IKG10_110.px/table/tableViewLayout1/?rxid=82d915a2-87ce-4635-a75c-42c03343be8c> [↑](#footnote-ref-1)
2. VARAM aprēķins, izmantojot CSP datus. CSP. ISG020. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados. Pieejams: <https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/iedz/iedz__iedzskaits__ikgad/ISG020.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e95c167f-85dd-4d2c-9b01-4e1188a34492> [↑](#footnote-ref-2)
3. Šajā aprēķinā arī ietilpst Rīgā reģistrēti uzņēmumi, kas veic darbību visā Latvijas teritorijā. [↑](#footnote-ref-3)
4. Aprēķini veikti, izmantojot VSAA datus par darba devēja un darba ņēmēja reģistrēto atrašanās vietu (2017.gads) – *aprēķins veikts, dalot pašvaldībā reģistrēto darba devēju (uzņēmēju) nodarbināto pašvaldības iedzīvotāju skaitu (darbinieku) ar pašvaldībā reģistrēto kopējo darba ņēmēju (darbinieku) skaitu.* [↑](#footnote-ref-4)
5. 2019. gada 14. maija informatīvais ziņojums “Par sabiedriskai apspriešanai izvirzāmo administratīvi teritoriālā iedalījuma modeli” un MK 2019. gada 14. maija protokollēmums Nr. 24., 23.§. Pieejami: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40472896> [↑](#footnote-ref-5)