



LATVIJAS PAŠVALDĪBU SAVIENĪBA

Mazā Pils iela 1, Rīga, LV-1050
Tālr. 67226536, fakss 67212241
e-pasts: lps@lps.lv
www.lps.lv

Nod. maks. kods: LV40008020804
Nor. konts LV53UNLA0001001700906
AS "SEB banka"
kods UNLALV2X

Rīga

03.05.2013. Nr. 0420130979/A697

Uz TAP VSS-376

Satiksmes ministrijai

Par Pamatnostādņu projektu „Transporta attīstības pamatnostādnes 2013.–2020. gadam”

Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un **nesaskaņo** Pamatnostādņu projektu „Transporta attīstības pamatnostādnes 2013.–2020. gadam”, jo ir šādi iebildumi.

1. Tiek paredzēts līdz 2020. gadam sagatavot valsts vietējo autoceļu nodošanu pašvaldību pārvaldīšanā. Tas ir – valsts 65% no saviem autoceļiem plāno nodot pašvaldībām, kuras jau šobrīd apsaimnieko 53,4% no visa autoceļu kopgaruma, tādējādi palielinot pašvaldību atbildību vēl par 18,2% un palielinot pašvaldības autoceļu īpatsvaru līdz 71,6% no kopgaruma.

Pašvaldības autoceļu uzturēšanas finansēšanas pamatnostādnes nav skaidri definētas, tikai garāmejojot pieminēts, ka „Tāpēc jādomā ne tikai par finansējuma palielināšanu autoceļu sakārtošanai, bet arī par optimāla finansēšanas modeļa izveidi (atjaunošanu), kas nodrošinātu autoceļu saglabāšanas un attīstības ilgtermiņa plānošanas stabilitāti.”, kas ļauj secināt, ka arī turpmāk autoceļu finansēšana notiks pēc atlikuma principa.

Nav analīzes, cik ir iekasēts naudas no akcīzes nodokļa un transporta nodevām un cik % no šiem līdzekļiem ir nonākuši līdz to sākotnējam mērķim – autoceļu uzturēšanai, tai pašā laikā tiek paredzēta autoceļu lietošanas nodevas ieviešana no 2014. gada (pēc 7 mēnešiem), neko sīkāk nepaskaidrojot. Pašreizējais plānotais finansējuma ietvars NAP un valsts līdzfinansējuma apjoma ziņā ir plānots 580 miljonu apjomā, kas negarantē prioritātēs līdz 2020. gadam sasniegt politisko rezultātu – par 95% samazināt valsts galveno autoceļu slikto un ļoti slikto stāvokli (attiecīgi reģionālo autoceļu stāvokli par 85%).

2. Dokumenta 1. pielikumā „Esošās situācijas raksturojums” nav minēts un analizēts uzstādījums administratīvi teritoriālās reformas sakarā, kur viens no noteicošajiem faktoriem šīs reformas sekmīgai norisei bija atbilstošas ceļu kvalitātes (ar asfalta segumu) nodrošināšana no pagastiem un novadu centriem. Vai šī uzstādījuma izpildei valsts ir pastiprināti veikusi valsts ceļu rekonstrukcijas un uzturēšanas darbus. Vai nākamajam periodam no 2013. līdz 2020. gadam valstij ir prioritāri

- rekonstruējamo valsts ceļu saraksts, tādējādi nodrošinot reģionālo un vietējo autoceļu kvalitāti un novadu centru sasniedzamību.
3. Norādām, ka uzstādītais transporta politika mērķis „Nodrošināta iekšēja un ārēja sasniedzamība un augsta kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā” nav sasniedzamas, vidējā termiņā paredzot pakāpenisku valsts vietējo autoceļu stāvokļa pasliktināšanos un nerodot tam attiecīgu risinājumu. Pamatnostādnēs skaidri jādefinē risinājums valsts vietējo autoceļu stāvokļa uzlabošanai un skaidrs finansējuma mehānisms nosacījumiem, pie kuriem pašvaldības pārņems vietējos autoceļus.
 4. Dokumenta Pielikumā „Ex-ante izvērtējums” minēts pasākumu komplekss, kas veicams līdz 2020. gadam, nododot pašvaldību pārvaldīšanā maz noslogotos valsts ceļus. Šī pasākuma kompleksai veikšanai nav minēta un garantēta valsts dotāciju piešķiršana pašvaldībām, kuras tad valsts vietā veiks attiecīgo ceļu uzturēšanu.
 5. Latvijas valsts kā vienu no valsts vērtībām ir pasludinājusi Baltijas jūras piekrasti. Pamatnostādņu projektā kā viena no valsts prioritātēm netika akcentēta šīs vērtības sasniedzamība – kvalitatīvu autoceļu nodrošināšana līdz Baltijas jūras piekrastei.
 6. Par sabiedrisko transportu Pamatnostādņu projektā ir definēta „Latvijas iedzīvotāju maksimāli ērtas, ātras un finansiālajām iespējām atbilstošas piekļuves darba vietām, veselības, izglītības u.c. iestādēm un pakalpojumiem nodrošināšana.” Tai pašā laikā novērtējuma daļā tiek ieteikts slēgt maršrutus lauku apvidos, kur jau šodien ikdienā netiek nodrošināta satiksme starp novada centru un pagastu centriem, tādējādi veicinot iedzīvotāju aizbraukšanu no pagastiem un lauku teritoriju izmiršanu.
 7. Pamatnostādņu informatīvajā sadaļā 13. lpp. 1. rindkopā izslēdzami vārdi: „sadrumstalotai sabiedriskā transporta plānošanas sistēmai un noslēgtajiem ilgtermiņa koncesijas līgumiem, valsts budžeta finansējums ir nepietiekams”, jo līdz šim budžets sabiedriskā transporta nozarē tika plānots voluntāri, bez kritērijiem, nebalstoties uz pārvaldātāju prognozēm. Šo faktu apstiprina arī Valsts kontroles 2012. gada 27. aprīļa revīzijas ziņojuma 44. punkts, kas norāda, ka Satiksmes ministrija budžeta programmas sabiedriskā transporta izdevumu kompensēšanai ir sagatavojusi un apstiprinājusi bez ekonomiska pamatojuma, jo Satiksmes ministrijas apstiprinātie finansēšanas plāni būtiski atšķiras no VSIA „Autotransporta direkcija” apkopotajiem pasažieru pārvaldātāju prognozētajiem zaudējumiem, šāda pamatojuma nav arī sagatavojot 2013. gada budžetu.
 8. Lūdzam pārskatīt pamatnostādņu projekta „Transporta attīstības pamatnostādnes 2013.–2020. gadam” informatīvās daļas 7. sadaļas „Turpmākās rīcības plānojums” (tabula), jo:
 - 8.1. Pasākums 2.4.1. – nepārsniedzot pašreizējo finanšu budžeta ietvaru nav realizējams.

- 8.2. Aktivitāti 2.4.1. – definējams sekojoši: izvērtēt un noteikt juridiskās procedūras un iespējamus zaudējumus, svītrojot tekstu „Pārtraucot/grozot ilgtermiņa koncesiju līgumus, jo administratīvi laužot līgumus iespējamie zaudējumi varētu būt neadekvāti augsti.
- 8.3. Aktivitāti 2.4.2. izteikt šādā redakcijā: „Veikt visaptverošu analīzi par sabiedrisko transportu kā sociālās funkcijas lomu un izstrādāt priekšlikumus tālākai sabiedriskā transporta attīstīšanai”
- 8.4. Aktivitātē 2.4.3 kā atbildīgo institūciju noteikt arī plānošanas reģionus.
- 8.5. Pasākumā 3.1. izpildes termiņš nosakāms līdz šī gada 1. jūlijam.
9. Sadaļā „8. Politikas un darbības rezultāti” lūdzam sniegt pamatojumus argumentiem, ka valsts vietējo autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvokļa samazinājums 2013. gadā būs 11%, 2014. gadā 20%, 2015. gadā 29%, jo pašlaik apstiprinātais vidēja termiņa finanšu ietvars to negarantē.
10. Izskatīšanai piedāvātajā dokumentā ir teikts, ka Transporta attīstības pamatnostādņēs 2013.–2020. gadam norādītās darbības ir izvēlētas, lai uzsvērtu, ka transporta attīstība skatāma divos aspektos:
- 1) Latvija jāveido kā pievilcīga transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzēja, lai maksimāli izmantotu sava ģeopolitiskā stāvokļa priekšrocības un palielinātu nozares makroekonomisko efektu, un
 - 2) Latvijas iedzīvotāju maksimāli ērtas, ātras un finansiālajām iespējām atbilstošas piekļuves darba vietām, veselības, izglītības u.c. iestādēm un pakalpojumiem nodrošināšana.
- Tādā gadījumā prioritāro aktivitāšu saraksts būtu jāpapildina gan ar Daugavpils reģionālās nozīmes lidostas attīstības atbalstu, gan ar Latgales teritoriju šķērsojošo TEN-T tīklā esošo galveno autoceļu atjaunošanu un attīstību, kas ļautu ne tikvien veicināt pilnīgāko pirmā augstāk minētā punkta sasniegšanu, bet arī veicināt sociāli ekonomiskās situācijas uzlabošanu šajā reģionā, kas gala rezultātā sekmētu otrā punkta izpildi ar lielāko vietējo spēku dalību, proti, ar ievērojami mazākām dotācijām.
11. Papildināt dokumenta 1. pielikumu „Esošās situācijas raksturojums” ar datiem un aprakstu par situāciju, kas izveidojusies pēdējo 10–15 gadu laikā, valstij mērķtiecīgi samazinot reisu skaitu, saīsinot reisu garumu vai atceļot tos pavisam uz mazapdzīvotiem, nomaļiem ciemiem, tādējādi vietējiem iedzīvotājiem valsts vispār ir liegusi iespēju nokļūt uz pagastu vai novadu centriem, apmeklēt ārstniecības, valsts un pašvaldības iestādes to vispārpieņemtajos darba laikos, nerunājot jau nemaz par reģionu centru vai galvaspilsētas sasniedzamību.
- Šo funkciju ir uzņēmušās vietējās pašvaldības ar savu transportu regulāri 1 vai 2 reizes nedēļā veicot reisos uz/ no pagastu vai novadu centriem, bet par šo iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanu no valsts nesaņemot dotācijas.

Šīs situācijas izpētes rezultātā būtu nepieciešams uzzināt, cik ir tādu pašvaldību, kas valsts vietā veic sabiedriskā transporta nodrošināšanas funkciju, un cik latu šiem reisiem tiek tērēts.

Būtu vērtējams jautājums par iespēju valstij nodrošināt zināmas dotācijas šīm pašvaldībām vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai.

12. Pamatnostādņu projektā iekļaut nepieciešamību mainīt Ministru kabineta noteikumus attiecībā uz pašreizējo aizliegumu starptautiskajiem pasažieru pārvadātājiem veikt iekšzemes pārvadājumus Latvijas teritorijā vietās, īpaši Lietuvas, Igaunijas pierobežā, kur valsts nespēj nodrošināt atbilstošus pārvadājumus galvaspilsētas sasniedzamībai. Piemēram, reisā Klaipēda–Rīga un Rīga–Klaipēda atļaut uzņemt/ izlaist pasažierus Rucavas pieturā. Apzināt arī citas pierobežas pašvaldības, kur sabiedriskais transports iet garām, bet Latvijas likumdošana liedz pasažierus uzņemt un nogādāt reģionu centros vai Rīgā
13. No Transporta attīstības pamatnostādnes 2013.–2020. gadam *Ex-ante* izvērtējuma (2. pielikums) sadaļas 1.10. Sabiedriskais transports izslēdzams šis teksts:
„Iekšzemes sabiedriskā transporta tālākā attīstība varētu notikt pēc viena no četriem piedāvātajiem scenārijiem”.
LPS uzskata, ka sabiedriskā transporta tālākā attīstība ir balstāma uz iedzīvotāju pieprasījumu un vajadzībām pēc tā, nevis primāri uz valsts budžeta ietvaru. Līdz ar to vispirms ir nepieciešams veikt pētījumu par to, kādu vēlas redzēt sabiedrisko transportu lielākā sabiedrības daļa un kādu cenu par šo pakalpojumu ir gatava maksāt. Un tikai tad var rasties tālākie sabiedriskā transporta attīstības modeļi.
14. Transporta pamatnostādņēs jānorāda pasākumi nelegālo pārvadātāju darbības ierobežošanai.
15. Lūdzam sniegt argumentētus pamatojumus apgalvojumam, ka, nododot sabiedriskā transporta pakalpojumu – reģionālos vietējas nozīmes pārvadājumus –, tiks iegūta valsts budžeta ekonomija, ja pašlaik starppilsētu un vietējos maršrutos jau iezīmējies gandrīz 2,5 miljonu latu deficīts.

Priekšsēdis

Andris Jaunsleinis

03.05.2013. 16:47

1214

Aino Salmiņš 67508561, 29166924

aino.salmins@lps.lv

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.