



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: 40008020804
Nor.konts LV53UNLA0001001700906
AS "SEB banka"
kods UNLALV2X

Rīga

19.03.2021. Nr. 202103/SAN3335/NOS188

Uz TAP VSS-186

Satiksmes ministrijai

Par pamatnostādņu projektu "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam"

Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo pamatnostādņu projektu "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam", jo ir sekojoši iebildumi.

1. Lūdzam pamatot tēzi, ka "Novērtējot reģionālo centru sasniedzamību, braucot ar vieglo automašīnu normālos braukšanas apstākļos", secināts, ka 98% Latvijas iedzīvotāju 40 minūšu laikā ir sasniedzami reģionālie attīstības centri."
2. Nepieciešama izvērsta valsts vietējo autoceļu tehniskā stāvokļa raksturojums, kas pamatnostādnēs nav fiksēts vispār, nepieciešams norādīt vismaz plānu valsts vietējo autoceļu uzturēšanai.
3. Pamatnostādnēs jāizvērtē Eiropas valstu pieredze kravu pārvadājumos pa dzelzceļu, atslogojot autoceļus no smagā transporta. Piemēram, no Rīgas uz Ventspils ostu, atvieglojot smagā transporta satiksmi uz E22/A10 autoceļa.
4. Dzelzceļa satiksmes plānošanā paredzēt līdzsvaru starp ceļā pavadīto laiku un iespējamo pieturu skaitu, piemēram posmā Rīga - Ventspils, kas veicinātu vietējo transporta mezglu attīstību, kā piemērs - Stende, kur tiek piegādāti kokmateriāli un citi materiāli, lai nodrošinātu uzņēmējdarbības attīstību novadā.
5. Pamatojoties uz Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020.- 2040.gadam, kas paredz veidot ātrgaitas valsts ceļu "mugurkaulu" starp lielākajām Latvijas pilsētām. Nepieciešams plānošanā paredzēt pasākumus, kas nodrošinātu apstākļus, lai vienlaikus nenotiktu dzelzceļa pārbūve un maģistrālo ceļu pārbūve vienā un tai pašā posmā.
6. Lūgums pamatot tēzi, ka pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību (9.attēls). Lūdzam norādīt pagastu centru vidējo sasniedzamības rādītāju ar attīstības centriem, vienlaikus lūdzam norādīt pagastu centru skaitu, kas nav savietoti ar attīstības centriem, jebkurā gadījumā būtu jānorāda to faktiskā un prognozējamībā savietojamība.

7. Valsts un pašvaldības iestādēm un kapitālsabiedrībām, tai skaitā, pasažieru pārvadātājiem pēc pamatnostādnēm ir jāvadās par iespēju iepirkt tīros transportlīdzekļus. Līdz ar to būtiski būtu ņemt vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. (Dokuments attiecas uz EEZ.)

Šobrīd dokumentā nav atsauce uz šo Direktīvu. Lūdzam norādīt Pamatnostādņu 5.pielikumā "KOPSAVILKUMS PAR PAMATNOSTĀDNĒS IEKĻAUTO UZDEVUMU UN PASĀKUMU ĪSTENOŠANAI NEPIECIEŠAMO FINANSĒJUMU" finansējuma avotus.

8. Lūdzam precīzi norādīt, kādā veidā tiks nodrošināta ATD braukšanas maksas atvieglojumu projekta savietojamība ar AVIS attīstību un tā realizāciju Rīgā. Īpaši svarīgi ir atspoguļot turpmāko sinerģiju un integrāciju ar Rīgas pilsētas un Rīgas metropoles areāla sabiedrisko transportu.

9. Pamatnostādņu 25.lpp. norādīts - Plānošanas reģioniem un pašvaldībām ir jāiesaistās šo jautājumu risināšanā, sākot ar visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanu, tajā skaitā ņemot vērā ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanas (SUMP) konceptā noteiktos principus, kā arī domājot par klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.

Lūdzam precizēt, vai šāda transporta attīstības plāna izstrādāšana būs jāveic katrai pašvaldībai atsevišķi vai arī to izstrādās plānošanas reģions un pašvaldības tiks piesaistītas tā izstrādē ar saviem komentāriem? Vai arī tiks izstrādāts viens visaptverošs plāns visai valstij?

10. Liepājas pilsētas dome lūdz Satiksmes ministriju skaidrot – kādi ieguldījumi paredzēti dzelzceļa līnijā Jelgava – Liepāja 2021. – 2027.gadā. Vēršam uzmanību uz to, ka pat nākamajā plānošanas periodā nav ielānāti stacijas modernizācijas darbi Liepājas dzelzceļa stacijā. Infrastruktūras kvalitāte un kapacitāte Liepājas dzelzceļa stacijā ir sliktā stāvoklī (īpaši perons, gājēju tilts, nav nodrošinātas vides pieejamības prasības). Vienlaikus pārvadāto pasažieru skaits 2015. – 2019.gadā ir pieaudzis, gājēju tiltu regulāri izmanto iedzīvotāji un infrastruktūra kopumā tiek lietota pietiekami intensīvi. Arī pašvaldība nākamajā plānošanas periodā ir gatava meklēt kopīgus risinājumus dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā – piemēram, sakārtojot dzelzceļa stacijas pieguļošās teritorijas infrastruktūru.

11. Sadaļā 1.3.4. “Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)”. Lūdzam skaidrot, vai šī rīcība ietver atbalstu arī vietējas nozīmes (pilsētu) sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešanai un/vai sasaistei ar valsts biļešu sistēmām.

12. Sadaļā 2.4.1. “Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai” Lūdzam papildināt esošās situācijas raksturojumu vai pasākuma 2.4.1. aprakstu, iekļaujot risinājumus reģionālo lidostu pārvaldībai, jo tā ir reģiona attīstības centrs un lidostas darbību nevar nodrošināt viena pašvaldība, tāpēc ierosinām:

a. Apvienot lidostas zem viena operatora kā tas ir paveikts Lietuvā un Igaunijā

b. Atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai

13. Pamatnostādņu īstenošanas plānā ir paredzēti alternatīvo degvielas izmantošanu veicinoši pasākumi (4.3.1. un 4.3.3.) attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošanu un atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai (t.sk. sabiedriskajā transportā), kuros kā atbildīgās institūcijas ir noteiktas pašvaldības. Taču pamatnostādņu 5.pielikumā finansējums šim mērķim no pašvaldību budžetiem nav izvērtēts.

14. Analogiska situācija ir saistībā ar 1.3.5. pasākumu (ievieš braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu), kurā arī ietekme uz pašvaldības budžetiem pamatnostādnēs nav vērtēta, kaut gan valsts pilsētu pārziņā ir sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana pilsētu maršrutu tīklā.

15. Sadaļā 4.3.3. "Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu" Ņemot vērā, ka uzdevums atsauca uz NAP pasākumu Nr. 568 "Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei starppilsētu satiksmē, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem", lūdzam Satiksmes ministriju skaidrot – vai pasākums ietver atbalstu arī jaunu videi draudzīgu vietējā sabiedriskā transportlīdzekļu iegādei/aprīkošanai (piemēram, elektriskie autobusi vai tramvajs).

Ņemot vērā to, ka paredzēts ļoti straujš bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara pieaugums (no 0,1% 2019.gadā uz 2% 2027.gadā), atbalsts īpaši jāfokussē "zaļo" transportlīdzekļu skaita palielināšanai arī pašvaldībās un pilsētas sabiedriskajā transportā. Pašvaldības darba specifika paredz nepieciešamību regulāri pārvietoties uz dažādām vietām, tāpēc valsts atbalsts "zaļo" transportlīdzekļu iegādei palīdzētu ietaupīt publiskos līdzekļus uz degvielas/ekspluatācijas izmaksām, kā arī būtu labs piemērs sabiedrībai par pašvaldības vēlmi izmantot videi draudzīgākus transportlīdzekļus. Attiecībā par sabiedrisko transportu – tendences un ES virzība uz klimatneitralitāti liecina, ka jau tuvāko gadu laikā autobusu ražotāji var pārtraukt ražot jaunus autobusus ar dīzeļdzinējiem, tāpēc arī jādomā par atbalstu pāriet pilsētām uz "zaļā" transporta risinājumiem. Šobrīd pamatnostādnēs nav redzams atbalsts ieguldījumiem tramvaja attīstībā, tāpēc kā alternatīva varētu būt elektriskie autobusi, taču arī tiem pamatnostādņu projektā atbalsts netiek paredzēts

16. 4.rīcības virziens "Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana" Pamatnostādnēs nav paredzēti risinājumi dzīvnieku migrācijas ierobežošanai, brīdinājumu sistēmas izveidei, vai kādas citas tehnoloģijas, ar mērķi mazināt automašīnu sadursmes ar meža dzīvniekiem uz valsts nozīmes autoceļiem.

17. Sadaļā 4.2.1. “Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai” paredzēts atbalsts grants ielu pārbūvei (pašvaldību/pilsētu teritorijās), lai uzlabotu gaisa kvalitāti un satiksmes drošību pilsētu teritorijās. Pilsētu pašvaldību iedzīvotāju vidū šādi ieguldījumi ir vieni no pieprasītākajiem, taču pašvaldībām nav pietiekami finanšu resursi, lai nākamajā plānošanas periodā sakārtoti visas grants ielas par pašvaldību līdzekļiem. Pašvaldību ielu kopgarums ar grants un šķembu segumu ir 3347 km no 8271 km, kas sastāda nedaudz vairāk kā 40% no kopgaruma.

Priekšsēdis

(paraksts*)

Gints Kaminskis

Aino Salmiņš 29166924
Aino.Salmins@lps.lv

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