

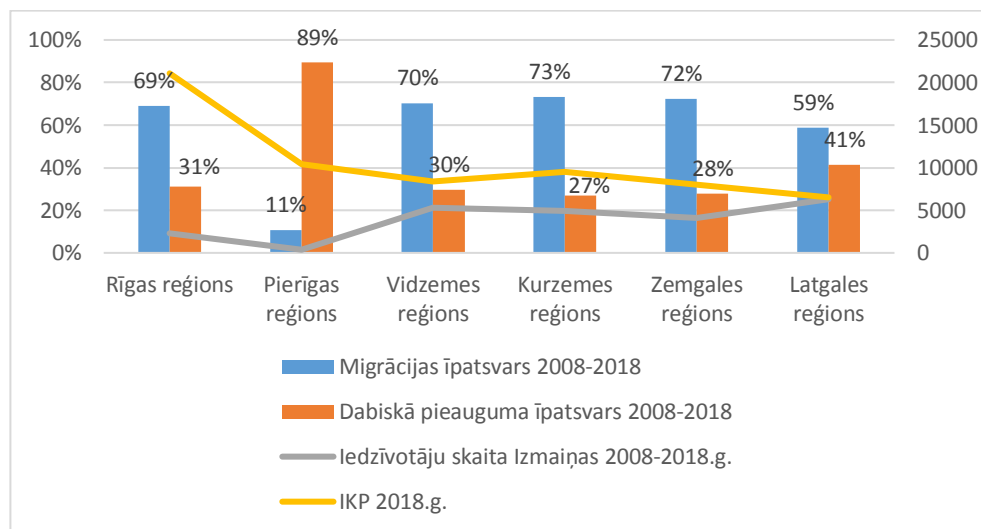
Informatīvais ziņojums “Par investīciju programmu autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā”

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

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 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.

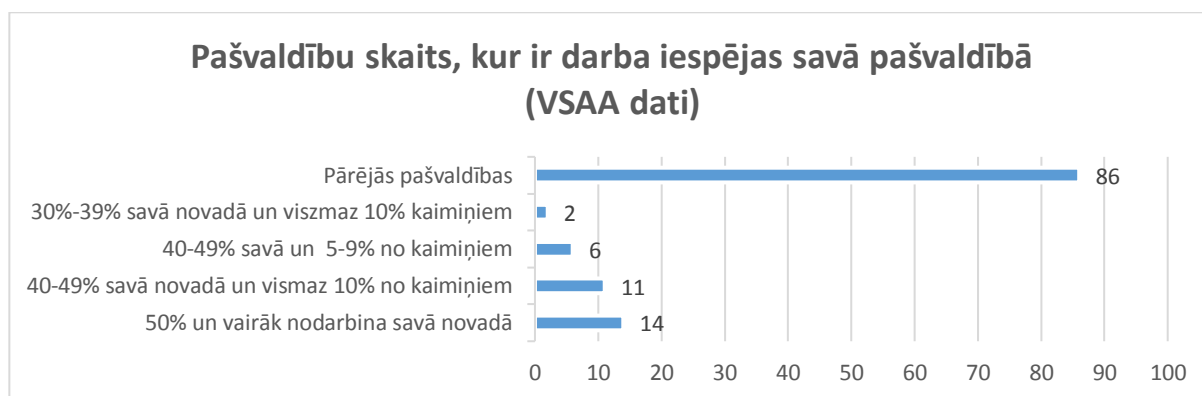
¹ VARAM aprēķins, izmantojot CSP datus. CSP. IKG10_110. Iekšzemes kopprodukts statistiskajos reģionos un republikas pilsētās (faktiskajās cenās). Pieejams: https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/ekfin/ekfin_ikp_reg/IKG10_110.px/table/tableViewLayout1/?rxid=82d915a2-87ce-4635-a75c-42c03343be8c

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

Iedzīvotāju aizplūšana no reģioniem ir cieši saistīta ar darba iespējām tajos. Ņemot vērā Rīgas pilsētas nozīmi Latvijas tautsaimniecībā, tā ir būtisks darba devējs jebkurai no Latvijas pašvaldībām – tikai 38% iedzīvotāju ir darba iespējas savā pašvaldībā un vidēji 33% no jebkuras pašvaldības strādā Rīgā³.

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



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

Līdz ar to būtiska alternatīva emigrācijai no reģioniem var būt labā 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, 41,5% valsts vietējo autoceļu ar melno segumu un 50,5% valsts vietējo ceļu ar grants segumu ir sliktā stāvoklī, savukārt valsts reģionālie autoceļi ar melno segumu sliktā stāvoklī – 39,6%, valsts reģionālie autoceļi ar grants segumu – 58,9% (2019.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 iesāktu 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. Savukārt 2019. gada 17.septembrī Ministru kabinetā tika atbalstīts konceptuālais ziņojums “Par administratīvi teritoriālo iedalījumu”, kā arī 2019. gada 29. augustā valsts sekretāru sanāksmē tika izsludināts likumprojekts “Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums” (VSS-861), kas tika apstiprināts Ministru kabinetā 2019.gada 15.oktobrī.

³ Šajā aprēķinā arī ietilpst Rīgā reģistrēti uzņēmumi, kas veic darbību visā Latvijas teritorijā.

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.*

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>
VARAMzin_231019_valsts_celi

3. Risinājums sasniedzamības un ceļu stāvokļa uzlabošanai reģionos

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

Vides aizsardzības un reģionālās ministrija (turpmāk – VARAM) 2019.gada 15.jūlijā saskaņā ar budžeta sagatavošanas grafiku ir iesniegusi Finanšu ministrijā prioritāro pasākumu 21_01_P “Administratīvi teritoriālās reformas īstenošana” (turpmāk – prioritārais pasākums), kura ietvaros ir pieprasīts informatīvajā ziņojumā norādītais papildu finansējuma apmērs un pievienoti aktivitātes “Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai” aprēķini.

Aktivitāte paredz valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu pārbūvi un atjaunošanu. Indikatīvajos pārbūves un atjaunošanas aprēķinos tika izmantoti valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu posmi, kuri identificēti izmantojot šādus kritērijus:

1. autoceļa seguma stāvoklis (slikts, ļoti slikts);
2. vidējā diennakts satiksmes intensitāte;
3. šī brīža novadu pašvaldību administratīvo centru sasniedzamība ar plānotā novada iespējamo administratīvo centru pēc administratīvi teritoriālās reformas un administratīvā centra sasniedzamība novados, kuru administratīvās teritorijas nav plānots grozīt;
4. funkcionālās izmantošanas nozīme saistībā ar nozaru reformām.

Izmantojot iepriekš minētos kritērijus, identificēti ~800 km valsts reģionālo un vietējo autoceļu, kuru pārbūve un atjaunošana ir prioritāra administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai. Šo autoceļu pārbūvei un atjaunošanai nepieciešami ~300 milj. *euro*, kas būtu sabalansējams ar vidēja termiņa valsts budžeta iespējām, paredzot finansējumu 2021.gadā 74,8 milj. *euro*, 2022.gadā 123,8 milj. *euro* un 2023.gadā 101,4 milj. *euro* apmērā. Indikatīvais nepieciešamais finansējums 800 km valsts reģionālo un vietējo autoceļu pārbūvei un atjaunošanai ir noteikts, ievērojot, ka aptuvenās vidējās 1 km izmaksas šo ceļu pārbūvei un atjaunošanai ir 0,375 milj *euro*, ņemot vērā valsts akciju sabiedrības “Latvijas Valsts ceļi” sniegto informāciju par izmaksu aprēķiniem.

Ņemot vērā, ka VARAM iesniegtais prioritārais pasākums 2020.-2021.gadam ir atbalstīts, izņemot aktivitāti “Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai”, VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju plāno izstrādāt jaunu prioritāro pasākumu 2021.-2023.gadam “Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai” un iesniegt atbildīgajām institūcijām 2021. gada valsts budžeta un vidēja termiņa budžeta ietvara 2021., 2022. un 2023.gadam sagatavošanas un izskatīšanas procesā. Pēc finansējuma saņemšanas VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju, valsts akciju sabiedrību “Latvijas Valsts ceļi”, plānošanas reģioniem un Latvijas Pašvaldību savienību sagatavos aktuālu sarakstu ar prioritāri pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo un vietējo autoceļu posmiem. Tā kā ieguldījumi ir plānoti valsts īpašumā esošajos autoceļu posmos, plānots, ka finansējuma saņēmējs būs Satiksmes ministrija, paredzot finansējumu jaunā programmā. Savukārt valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi" saskaņā ar VARAM vadībā sagatavoto aktuālo sarakstu ar prioritāri pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo un vietējo autoceļu posmiem Ministru kabineta noteikumu noteiktajā kārtībā veiks piešķirtā finansējuma administrēšanu, iepirkumu organizēšanu, būvniecības programmas vadību un būvniecības uzraudzību.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra vietā -
veselības ministre

Ilze Viņķele