LATVIJAS REPUBLIKAS
LABKLĀJĪBAS MINISTRIJA

NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2020

EIROPAS SAVIENĪBA
Eiropas Sociālais fonds

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

„Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)”

(līguma numurs: LM2019/24-1-1323/06)

Gala ziņojums

Saskaņā ar Eiropas Sociālā fonda projektu „Iekļaujoša darba tirgus un nabadzības risku pētījumi un monitorings” (projekta identifikācijas Nr. 9.2.1.2./15/I/001)

Pasūtītājs: Labklājības ministrija

Izpildītājs: Nodibinājums “Baltic Institute of Social Sciences”

Baltic Institute of Social Sciences

Rīga
2020. gada 3. augusts

Saturs

Jēdzienu un terminu skaidrojums 5
Saīsinājumi 8
Tabulu rādītājs 10
Attēlu rādītājs 12
Ievads 16
Izvērtējuma metodoloģijas teorētiskais modelis un tvērums 20
Izvērtējuma metožu pamatojums 23
1. Sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomas izvērtējums 29
1.1. Tiesību aktu un rīcībpolitikas izmaiņas 2017. gadā sociālās atstumtības un nabadzības, kā arī ienākumu nevienlīdzības mazināšanas jomā 29
1.1.1. Minimālo ienākumu līmeņu rīcībpolitikas plānošana 2017. gadā 30
1.1.2. Sociālās apdrošināšanas pabalsti 32
1.1.3. Valsts sociālie pabalsti 37
1.1.4. Pensijas un valsts atbalsts apgādnieka zaudējuma gadījumā 40
1.1.5. Sociālie pakalpojumi un sociālā palīdzība 44
1.1.6. Minimālā darba alga un minimālie uzturlīdzekļi 47
1.1.7. Nodokļu izmaiņas 50
1.1.8. Atbalsts patvēruma meklētājiem, bēgļiem un personām, kas ieguvušas alternatīvo statusu 53
1.1.9. Citi atbalsta pasākumi 56
1.2. Statistikas datu analīze ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā 58
1.2.1. Ienākumu nevienlīdzību raksturojošie rādītāji dinamikā 58
1.2.2. Iedzīvotāju (mājsaimniecību) ienākumi 63
1.2.3. Nabadzības riska tendences 83
1.2.4. Pašvaldību administratīvo datu analīze 94
1.2.5. Sociālo atstumtību raksturojošie rādītāji 123
1.2.6. Personu ar invaliditāti ienākumu raksturojums 137
1.3. Secinājumi par galvenajām tendencēm nabadzības un sociālās atstumtības jomā 2017. gadā 156
1.4. Galvenās problēmas un ieteikumi to risinājumiem nabadzības un sociālās atstumtības jomā 161

2. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā izvērtējums 167

2.1. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā jēdziena definējums un to raksturojošie rādītāji ES līmenī 168

2.1.1. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā definējums 168

2.1.2. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā analīzes indikatori 172

2.1.3. ES valstu iniciatīvas transporta pieejamības ierobežojumu mazināšanai 176

2.2. Politikas plānošanas dokumentu un tiesību aktu analīze saistībā ar nevienlīdzības mazināšanu sabiedriskā transporta pieejamības jomā 184

2.2.1. Tiesību aktu, politikas plānošanas dokumentu un nozares darbības pārskatu informatīvajos ziņojumos analīzes ietvars 184

2.2.2. Politikas plānošanas dokumentu, informatīvo ziņojumu un tiesību aktu analīzes rezultāti sabiedriskā transporta pieejamības jomā 187

2.2.3. Valsts noteiktie atvieglojumi dažādām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai 209

2.2.4. Pašvaldību noteiktie atvieglojumi dažādām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai 216

2.2.5. Latvijā īstenotās iniciatīvas sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstībai 223

2.3. Transporta jomas pieejamības raksturojošo indikatoru analīze 224

2.3.1. Statistikas datu, apsekojumu un citu sekundāro datu avotu pieejamība nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā indikatoru analīzei atbilstoši starptautiskajai praksei 224

2.3.2. Iedzīvotāju izdevumi transportam 230

2.3.3. Pasažieru pārvadājumu intensitāte Latvijā, valsts budžeta dotācijas un atvieglojumu izmantošanas rādītāji 248

2.3.4. Citi iedzīvotāju pārvietošanos un transporta vajadzības raksturojošie dati 260

2.3.5. Latvijas pašvaldību, iedzīvotāju un uzņēmēju stratēģijas sabiedriskā transporta pieejamības problēmu risināšanai 269

2.4. Secinājumi par nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā 271

Nevienlīdzība pieejamībā sabiedriskā transporta plānošanas dokumentu un tiesību aktu līmenī 271

Nevienlīdzība sabiedriskā transporta jomā mērķa grupu griezumā 273

2.5. Galvenās problēmas, nepieciešamie risinājumi un ieteikumi 275

Izmantotās literatūras un informācijas avoti 279

Kopsavilkums 289

Anotācija 294

Pielikumi 297

1. pielikums. Izvērtējuma metodoloģija 297

2. pielikums. Ekspertu interviju dalībnieku saraksts.....321

3. pielikums. Ekspertu interviju vadlīnijas par rīcībpolitikas pasākumiem un izmaiņām tiesību aktos 2017. gadā.....323

4. pielikums. Ekspertu interviju vadlīnijas sabiedriskā transporta pieejamības jomā.....325

5. pielikums. Gadījumu izpētes vadlīnijas sabiedriskā transporta pieejamības jomā.....329

6. pielikums. Gadījumu izpētes dalībnieku profils.....332

7. pielikums. Gadījumu izpētes interviju apkopojums nevienlīdzības sabiedriskā trasnporta pieejamības jomā.....333

8. pielikums. Tiesību aktu izmaiņas 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības samazināšanu (pievienots Excel formātā).....346

9. pielikums. Pašvaldību noteiktie atvieglojumi sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai (pievienots Excel formātā).....346

Jēdzienu un terminu skaidrojums

Džini indekss jeb koeficients – rādītājs, kas raksturo ienākumu nevienlīdzību. Tas variē no 0 līdz 100. Džini koeficients ir 0, ja pastāv absolūta ienākumu vienlīdzība (t.i., visiem iedzīvotājiem ir vienādi ienākumi), bet, jo vairāk tas tuvojas 100, jo lielāka ir ienākumu nevienlīdzība.[1]

Dziļa materiālā nenodrošinātība – raksturo personas, kurām piemīt vismaz četras no šādām materiālās nenodrošinātības pazīmēm: finansiālu iespēju trūkums (1) segt komunālos maksājumus, īri vai atmaksāt kredītu; (2) finansiāli atļauties uzturēt mājokli siltu; (3) segt pēkšņus, neparedzētus izdevumus no pašu līdzekļiem; (4) ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis katru otro dienu; (5) katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām; (6) lietot savām vajadzībām vieglo auto; (7) lietot veļas mazgājamo mašīnu; (8) skatīties krāsu televizoru; (9) lietot telefonu[2].

Ekonomiskā spriedze – statistiskais rādītājs, kas tiek noteikts ar vairāku jautājumu palīdzību, kuros respondentiem jānovērtē mājsaimniecības spēja segt šādas izmaksas: segt komunālos maksājumus, īri un kredītu (t. sk. līzinga maksājumus par pirkumiem uz kredīta); uzturēt mājokli siltu; atļauties segt neparedzētus izdevumus no pašu līdzekļiem; ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis, vai līdzvērtīgu veģetāro maltīti katru otro dienu; katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām. Mājsaimniecības, kuras vismaz uz diviem jautājumiem sniedz noraidošu atbildi, tiek uzskatītas par pakļautām ekonomiskajai spriedzei[3].

Ienākumu nevienlīdzība nozīmē ienākumu nevienlīdzīgu pārdali starp iedzīvotājiem[4]. **Tiešie ienākumi** ietver monetāru atbalstu personai vai mājsaimniecībai (piemēram, atalgojums, pabalsti, pensijas u.c.). **Netiešie ienākumi** ietver atbalstu nemonetārā veidā (piemēram, pakalpojumu veidā – auklīšu pakalpojums, brīvpusdienas, asistenta pakalpojums u.tml.).

Ienākumu kvintiļu grupa – viena piektā daļa (20%) no apsekoto mājsaimniecību skaita, kuras sagrupētas pieaugošā secībā pēc to rīcībā esošajiem ienākumiem uz vienu mājsaimniecības locekli. Pirmā kvintiļu grupa ietver mājsaimniecības ar zemākajiem ienākumiem, bet piektā kvintiļu grupa ietver mājsaimniecības ar augstākajiem ienākumiem.[5]

Kvintiļu attiecību indekss (S80/S20) – attiecība starp rīcībā esošo ienākumu summu, ko saņem 20% valsts iedzīvotāju ar augstākajiem ienākumiem (augstākā kvintile), pret ienākumu summu, ko saņem 20% valsts iedzīvotāju ar zemākajiem ienākumiem (zemākā kvintile).

Nabadzība galvenokārt ietver materiālo resursu trūkumu, kā rezultātā cilvēks nevar nodrošināt dzīvei nepieciešamās pamatvajadzības (pārtika, mājoklis, veselība, izglītība, kultūra u.c.). Par **nabadzīgām** tiek uzskatītas personas, ja to ienākumi un resursi (ekonomiskie, sociālie un

[1] CSP. Termini (2019). Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/termini (sk. 16.12.2019.).
[2] Turpat.
[3] Turpat.
[4] Iepirkuma Nr. LRLM2019/28-3-03/14ESF 1.pielikums „Tehniskā specifikācija", 20.lpp.
[5] CSP. Termini (2019).

kultūras) ir tik ierobežoti, ka viņu dzīves līmenis ir zemāks par sabiedrībā pieņemto un tiem tiek liegtas vai ir ierobežotas pamattiesības.[6]

Nabadzības riska slieksnis – 60% no rīcībā esošo ienākumu mediānas pārrēķinātas uz ekvivalento patērētāju skaitu mājsaimniecībā.[7]

Nabadzības riska indekss – iedzīvotāju īpatsvars (procentos) zem izraudzītā nabadzības riska sliekšņa.

Mājsaimniecība – privātā mājsaimniecība (mājsaimniecība) ir vairākas personas, kuras dzīvo vienā mājoklī un kopīgi sedz izdevumus, vai viena persona, kura saimnieko atsevišķi.[8]

Mājsaimniecības rīcībā esošie (neto) ienākumi – naudas ienākumi no algota darba; naudas izteiksmē pārrēķinātie darba ņēmēja natūrā gūtie ienākumi, izmantojot uzņēmuma vai dienesta auto privātām vajadzībām; ienākumi vai zaudējumi, kas gūti no pašnodarbinātības; saņemtās pensijas un pabalsti; regulāra naudas palīdzība no citām mājsaimniecībām; peļņa no noguldījumu procentiem, dividendēm, akcijām; ienākumi, ko saņēmuši bērni, jaunāki par 16 gadiem; ienākumi no īpašuma izīrēšanas; saņemtā summa no Valsts ieņēmumu dienesta (VID) ienākuma nodokļa pārmaksas dēļ (par saimnieciskās darbības veikšanu, attaisnotajiem izdevumiem – izglītību, ārstniecību u. tml.). No šīs kopējās ienākumu summas tiek atskaitīti nekustamā īpašuma nodokļu maksājumi; naudas summas, kas tikušas regulāri piešķirtas citām mājsaimniecībām; atmaksātā summa VID sakarā ar nenomaksāto vai nepilnīgi nomaksāto ienākuma nodokli[9].

Materiālā nenodrošinātība – EU-SILC[10] apsekojumā tiek definēta kā iemeslu kopums, kas mājsaimniecībai liedz pieeju noteiktiem materiāliem labumiem (vismaz trim no dziļas materiālās nenodrošinātības pazīmēm). Materiālās nenodrošinātības rādītājus var aplūkot kā mājsaimniecību, tā arī tajās dzīvojošo personu līmenī. Dati tiek vākti, lai papildus monetārajiem un ienākumu nevienlīdzības indikatoriem, varētu vispusīgāk un plašāk novērtēt nabadzību un sociālo atstumtību[11].

Minimālā ienākuma līmenis – valsts noteiktais minimālo ienākumu apmērs indivīdam vai mājsaimniecībai. Minimālā ienākuma līmeni nosaka 40% apmērā no mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu mediānas vienam ekvivalentajam patērētājam, piemērojot ekvivalences skalā pirmajai vai vienīgajai personai mājsaimniecībā vērtību „1" un pārējām personām – „0.7"[12].

---

[6] Iepirkuma Nr. LRLM2019/28-3-03/14ESF "Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)" nolikuma 1.pielikums „Tehniskā specifikācija", 20.lpp.
[7] CSP. Termini (2019).
[8] Turpat.
[9] Turpat.
[10] Apsekojums „Eiropas Savienības statistika par ienākumiem un dzīves apstākļiem" (angļu valodā - the European Union Statistics on Income and Living Conditions, saīsinājums EU-SILC).
[11] CSP. Termini (2019).
[12] Turpat.

Maznodrošinātas personas statusu piešķir pašvaldība atbilstoši tās saistošajos noteikumos noteiktajai kārtībai. Lai personu atzītu par maznodrošinātu, tiek noteikts tās ik mēneša ienākumu līmenis, kas savukārt nedrīkst būs zemāks par trūcīgas personas ienākumu un materiālā stāvokļa līmeni, kādu, pamatojoties uz Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumu, noteicis Ministru kabinets. Pašvaldības noteiktais maznodrošinātas personas ienākumu līmenis var atšķirties dažādām personu grupām.

Politikas plānošanas dokumenti ir pamatnostādnes, plāns un konceptuāls ziņojums (atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr.737 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi" II. daļai.). Šajā izvērtējumā analizēti arī informatīvie ziņojumi, informatīvi ziņojumi, kas, kaut arī netiek klasificēti kā politikas plānošanas dokumenti, tomēr sniedz būtisku informāciju par rīcībpolitikas plānošanas procesu.

Sociālā atstumtība ir indivīdu vai cilvēku grupu nespēja iekļauties sabiedrībā nabadzības, nepietiekamas izglītības, bezdarba, diskriminācijas vai citu apstākļu dēļ. Sociāli atstumts cilvēks nespēj piekļūt pakalpojumiem un precēm, nespēj īstenot savas tiesības un izmantot iespējas, jo pastāv šķēršļi, kas to liedz, piemēram, vides nepieejamība, sabiedrības aizspriedumi, emocionālā un fiziskā vardarbība u.c.[13]

Sociālie transferti ir valsts, pašvaldības piešķirtās pensijas un pabalsti, izmaksātie uzturlīdzekļi bērniem, stipendijas, sociālās apdrošināšanas pabalsti un kompensācijas, tai skaitā arī citu valstu.[14]

Tiesību akti – Izvērtējumā tika pamatā analizēti šādi tiesību aktu veidi: likumi, ministru kabineta noteikumi, pašvaldību saistošie noteikumi. Visi minētie veidi ir normatīvie akti. Atbilstoši tiesību aktu veidiem tiesību akti ir arī Satversmes tiesas spriedumi, lēmumi, reglamenti, starptautiskie līgumi, Ministru kabineta rīkojumi, instrukcijas, protokoli, Valsts prezidenta rīkojumi un paziņojumi, valsts institūciju rīkojumi, lēmumi, noteikumi.

Trūcīga persona – trūcīgas personas statusu piešķir personai, ja tās ienākumu un materiālais stāvoklis nepārsniedz noteiktu līmeni. Persona atzīstama par trūcīgu, ja tās vidējie ienākumi mēnesī pēdējo trīs mēnešu laikā nepārsniedz 128,06 EUR, tai nepieder naudas līdzekļu uzkrājumi vai īpašums, nav noslēgts uztura līgums, nesaņem ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcijas sniegtos pakalpojumus vai tā neatrodas ieslodzījumā, ir reģistrējusies Nodarbinātības valsts aģentūrā kā bezdarbnieks[15]. MK noteikumu Nr. 299 19. un 19.[1] punktā minēti izņēmumi attiecībā uz pieļaujamo naudas līdzekļu uzkrājuma apmēru un pieļaujamo kustamo un nekustamo īpašumu, lai personu varētu atzīt par trūcīgu.

[13] Iepirkuma Nr. LRLM2019/28-3-03/14ESF Tehniskā specifikācija, 20.lpp.
[14] CSP. Termini (2019).
[15] Atbilstoši MK 30.03.2010. not. Nr.299 "Noteikumi par ģimenes vai atsevišķi dzīvojošas personas atzīšanu par trūcīgu". Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=207462 (sk. 26.11.2019.)

Saīsinājumi

CSP - Centrālā statistikas pārvalde
CVK – Centrālā vēlēšanu komisija
ČAES – Černobiļas atomelektrostacija
EM – Ekonomikas ministrija
ES – Eiropas Savienība
EU-SILC – *European Union Statistics on Income and Living Conditions* (Eiropas Savienības statistika par ienākumiem un dzīves apstākļiem)
FM – Finanšu ministrija
g. – gads
GMI – garantētais minimālais ienākums
IeM – Iekšlietu ministrija
KNAB – Korupcijas un noziedzības apkarošanas birojs
LM – Labklājības ministrija
LR – Latvijas Republika
NRP – Latvijas Nacionālā reformu programma
NVA – Nodarbinātības valsts aģentūra
maks. – maksimālais
milj. - miljoni
min. - minimālais
MK – Ministru kabinets
MS – *Microsoft* (informācijas tehnoloģiju uzņēmuma nosaukums)
NAP - Nacionālās attīstības plāns
NRS – nabadzības riska slieksnis
OECD – *Organisation for Economic Co-operation and Development* (Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija)
p/a – pašvaldības aģentūra
p.p. - procentpunkti
pers. - personas
PKC – Pārresoru koordinācijas centrs
PMLP – Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde
POLSIS – Politikas plānošanas dokumentu datu bāze
SIA – sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SIF – Sabiedrības integrācijas fonds
sk. – skatīt
SM – Satiksmes ministrija
tālr. – tālrunis
t.s. – tā sauktais, tā sauktie
TS – tehniskā specifikācija
t.sk. – tai skaitā, to skaitā
tūkst. - tūkstoši
u.c. – un citi
u.tml. – un tam līdzīgi

VARAM – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VDEĀK – Veselības un darba spēju ekspertīzes ārstu valsts komisija
VID – Valsts ieņēmumu dienests
VM – Veselības ministrija
VSAA – Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra
VSAC – Valsts sociālās aprūpes centrs
VSAOI – valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas

Tabulu rādītājs

1.1. tabula. Izvērtējuma posmi, pamata uzdevumi un jomas 22
1.2. tabula. Sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta izdevumi pabalstiem 2014-2016 (milj. EUR) 33
1.3. tabula. Vecuma pensiju sadalījums (%) pēc piešķirtā apmēra EUR (ar piemaksu) periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam 41
1.4. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss pēc vecuma (2015-2018) 60
1.5. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss sociāli demogrāfiskajās grupās (2015-2017) 61
1.6. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss Latvijas reģionos (2015-2018) 62
1.7. tabula. Džini koeficients Latvijas reģionos (2015-2018, %) 63
1.8. tabula. Ekvivalentais mājsaimniecības lielums atkarībā no piemērotās ekvivalences skalas 64
1.9. tabula. Minimālā ienākuma līmeņa rādītājs (ilustratīvās vērtības), EUR mēnesī (2015-2018) 65
1.10. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī) 71
1.11. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī) 72
1.12. tabula. Strādājošo vidējā darba samaksa mēnesī (EUR) 2015-2017 74
1.13. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR mēnesī) 2015.- 2017. gads 75
1.14. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR mēnesī) kvintiļu grupās 2015. – 2018. gadā uz vienu mājsaimniecības locekli 77
1.15. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR mēnesī) kvintiļu grupās 2015. – 2018. gadā uz vienu ekvivalento patērētāju 78
1.16. tabula. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām 2015. – 2017. gadā reģionos (%) 80
1.17. tabula. Mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās 2015. – 2017. gadā sadalījumā pēc mājsaimniecības locekļu skaita (%) 81
1.18. tabula. Mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās 2015. – 2017. gadā sadalījumā pēc pieaugušo un bērnu skaita mājsaimniecībās (%) 83
1.19. tabula. Nabadzības riska slieksnis (ilustratīvās vērtības), EUR gadā/ mēnesī 84
1.20. tabula. Nabadzības riska indekss pēc mājsaimniecības tipa, t.sk. pēc vecuma un dzimuma pazīmēm (%) 86
1.21. tabula. Nabadzības riska indekss 18 gadus veciem un vecākiem iedzīvotājiem pēc izglītības līmeņa (%) 90
1.22. tabula. Nabadzības riska indekss pēc pamatnodarbošanās statusa, vecuma un dzimuma (%) …. 90
1.23. tabula. Nabadzības riska indekss pirms un pēc sociālo transfertu saņemšanas pēc vecuma un dzimuma (%) 92
1.24. tabula. Nabadzības riska izmaiņu novērtējums sociāli demogrāfiskajās grupās periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam 93
1.25. tabula. Trūcīgu personu/ ģimeņu skaits un īpatsvars no kopējā iedzīvotāju skaita valstī 2014-2017 94
1.26. tabula. Trūcīgu personu/ ģimeņu ienākumu līmeņa, nabadzības riska sliekšņa un minimālā ienākuma līmeņa rādītāju salīdzinājums 2014-2017 (EUR, mēnesī) 95

1.27. tabula. Trūcīgo personu profila salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2016. un 2017. gadā 97
1.28. tabula. Trūcīgo personu ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības (pabalstu) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā …….. 100
1.29. tabula. GMI pabalstam izlietotie līdzekļi lielo pilsētu un novadu pašvaldībās 2014.g.-2017.g. periodā (EUR) 106
1.30. tabula. GMI pabalsta apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā 107
1.31. tabula. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī (2014-2017, skaits) …….. 108
1.32. tabula. Lielo pilsētu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī) 110
1.33. tabula. Novadu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī) 110
1.34. tabula. Novadu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī) 111
1.35. tabula. Maznodrošināto ģimeņu un personu ģimenēs skaits, t.sk. salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām (2014-2017) 112
1.36. tabula. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstiem izlietoto līdzekļu maznodrošinātām personām salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā 116
1.37. tabula. Maznodrošināto personu ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības (pabalstu) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā 116
1.38. tabula. Ienākumu testētam dzīvokļa pabalstam izlietotie līdzekļi naudā un natūrā (2014-2017) 121
1.39. tabula. Vidējā ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta (naudā un natūrā) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā 122
1.40. tabula. Ienākumu testētam dzīvokļa pabalstam atvēlēto līdzekļu sadalījums pēc izdevumu mērķa (2014-2017) 122
1.41. tabula. Iedzīvotāju īpatsvars zem nabadzības riska sliekšņa, kuri naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt atsevišķas izmaksas (2015-2018, %) 134
1.42. tabula Iedzīvotāju īpatsvars, kuri pakļauti nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pēc vecuma un dzimuma (%) 136
1.43. tabula Vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas – dalījumā pēc traucējuma veida un invaliditātes grupas (skaits) 2015. – 2017. gadā 143
1.44. tabula. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas – dalījumā pēc traucējuma veida un invaliditātes grupas (skaits) 2015. – 2017. gadā 144
1.45. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – skaits 2015. – 2017. gadā dalījumā pa maksājumu un pakalpojumu veidiem 148
1.46. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc invaliditātes grupas (%) …… 150
1.47. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc traucējuma veida (%) 151

1.48. tabula. Rīcībpolitikas pasākumi nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto mērķa grupu ienākumu palielināšanai 2017. gadā 157
2.1. tabula. Transporta pieejamības indikatoru pārskats 174
2.2. tabula. Nacionālā līmeņa sabiedriskā transporta atvieglojumi 210
2.3. tabula. Latvijā pieejamie un/vai politikas plānošanā lietotie statistikas un apsekojumu dati transporta pieejamības novērtēšanai 225
2.4. tabula. Pārvadāto pasažieru kategoriju īpatsvars republikas nozīmes pilsētās 2019. gadā (%) 256
2.5. tabula. Pārvadāto pasažieru ar valsts vai pašvaldības noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem īpatsvars no kopējā pārvadāto pasažieru skaita sadalījumā pēc pārvadājuma veida 2017. – 2019. gadā (%) 257
2.6. tabula. Sabiedriskā transporta regulāra izmantošana ikdienā iedalījumā pēc nabadzību un sociālo atstumtību raksturojošiem pamata indikatoriem 2014. gadā (%) 262
3.1. tabula. Izvērtējuma uzdevumi un to īstenošanas metodikas kopsavilkums sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā 297
3.2. tabula Izvērtējuma uzdevumi un to īstenošanas metodikas kopsavilkums sabiedriskā transporta pieejamības jomā 308
3.3. tabula Nacionālā līmeņa tiesību aktu analīzes struktūra nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā 315
3.4. tabula Pašvaldību saistošo noteikumu analīzes struktūra nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā 317

Attēlu rādītājs

1.1. attēls. Mājsaimniecību īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc mājsaimniecības tipa (%) 67
1.2. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi (vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju, EUR mēnesī, 2015-2017) 68
1.3. attēls Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi Latvijas statistiskajos reģionos (vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju, EUR mēnesī, 2014-2016) 69
1.4. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa (EUR mēnesī) 70
1.5. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī) 73
1.6. attēls. Mājsaimniecību ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī) 74
1.7. attēls. Ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pa vecuma grupām (EUR mēnesī) 78
1.8. attēls. Mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu sastāvs un struktūra (%) pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī 79
1.9. attēls. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām 2018. gadā sadalījumā pa reģioniem (%) 80
1.10. attēls. Nabadzības riska indekss Latvijas reģionos (2015 – 2017) (%) 88
1.11. attēls. Nabadzības riska indekss pēc vecuma un dzimuma (2015 – 2017, %) 89
1.12. attēls. Trūcīgo personu skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits) 96

1.13. attēls. Trūcīgo personu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita) 96
1.14. attēls. Trūcīgo personu sadalījums pēc statistiskā reģiona pazīmes (2017) 98
1.15. attēls. Trūcīgo personu īpatsvars (%) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām pēc statistiskajiem reģioniem (2017) 99
1.16. attēls. GMI pabalsta saņēmēju (personu ģimenēs) skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits) 102
1.17. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita) 103
1.18. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (2017, % no kopējā GMI pabalsta saņēmēju skaita) 103
1.19. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (2017, % no kopējā GMI pabalsta saņēmēju skaita) 104
1.20. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām 2017. gadā valstī, novados, lielajās pilsētās (% no kopējā skaita) 105
1.21. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām 2017. gadā pilsētu novados un lauku novados (% no kopējā skaita) 106
1.22. attēls. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī (2014-2017, %) 108
1.23. attēls. Maznodrošināto personu skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits) 113
1.24. attēls. Maznodrošināto personu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita) 114
1.25. attēls. Personu ar maznodrošinātās personas statusu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2017, % no kopējā skaita) 115
1.26. attēls. Ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta saņēmēji sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014-2017, skaits) 118
1.27. attēls. Ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta saņēmēji sadalījumā pa mērķa grupām (2014-2017, īpatsvars % no kopējā skaita) 119
1.28. attēls. Trūcīgo un maznodrošināto personu īpatsvars no kopējā ienākumu testētā dzīvokļa pabalstu saņēmēju skaita (2014-2017, %) 120
1.29. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss kvintiļu grupās (2015-2018, %) 124
1.30. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss laukos un pilsētās (2015-2018, %) 124
1.31. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss reģionos (2015-2018, %) 125
1.32. attēls. Iedzīvotāju (mājsaimniecību) materiālās nenodrošinātības indekss mājsaimniecību tipu griezumā (%) 126
1.33. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss reģionu griezumā (%) 127
1.34. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pa vecuma grupām (%) 128
1.35. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pa mājsaimniecību tipiem (%) 129
1.36. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pēc izglītības līmeņa un bērnu vecuma ģimenē (%) 129
1.37. attēls. Ekonomiskā spriedze sadalījumā pa ienākumu kvintiļu grupām (2015-2018) (%) 131
1.38. attēls. Ekonomiskā spriedze laukos un pilsētās (2015-2018, %) 131
1.39. attēls. Ekonomiskā spriedze statistiskajos reģionos (2015-2018, %) 132
1.40. attēls. Mājsaimniecību ekonomiskā spriedze (2015-2018, %) 133

1.41. attēls. Iedzīvotāju īpatsvars zem nabadzības riska sliekšņa, kuri naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt noteiktas izdevumu kategorijas par mājokli (2015-2018, %) 134
1.42. attēls. Personu ar invaliditāti kopskaits 2015. – 2017. gadā - vismaz vienu mēnesi gadā un pilnu gadu VSAA uzskaitē esošas personas 139
1.43. attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc invaliditātes grupas (%) 140
1.44. attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida (%) 141
1.45. attēls. Personu ar invaliditāti grupu kompozīcija pēc funkcionālo traucējumu veida 2017. gadā (%) 142
1.46. attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc dzimuma un funkcionālo traucējumu veida (%) 145
1.47. attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars vecuma grupās 2017. gadā dalījumā pēc dzimuma un invaliditātes grupas (%) 146
1.48. attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars vecuma grupās 2017. gadā dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida (%) 147
1.49. attēls. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā un pilnu gadu – īpatsvars 2017. gadā dalījumā pēc sociālā transferta veida (%) 153
1.50. attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars, kuru ienākumi no sociālajiem transfertiem nepārsniedz nabadzības riska slieksni 2015. – 2017. gadā (%) 155
1.51.attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars, kuru kopējie ienākumi nepārsniedz nabadzības riska slieksni 2015. – 2017. gadā (%) 155
2.1. attēls Transporta atvieglojumu mērķa grupu skaits pašvaldību saistošajos noteikumos 217
2.2. attēls Transporta atvieglojumu mērķa grupu skaits pašvaldību saistošajos noteikumos statistisko reģionu griezumā 217
2.3. attēls Transporta atvieglojumu mērķa grupu minēšanas biežums pašvaldību saistošajos noteikumos 219
2.4. attēls Transporta atvieglojumu veidi pašvaldību saistošajos noteikumos 220
2.5. attēls Transporta atvieglojumu apmēri pašvaldību saistošajos noteikumos 222
2.6. attēls Mājsaimniecību izdevumi transportam procentos no kopējiem mājsaimniecības izdevumiem 2008. – 2018. gadā ES dalībvalstīs 230
2.7. attēls Transporta izdevumi EUR kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 232
2.8. attēls Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 233
2.9. attēls Transporta izdevumi EUR no kopējā mājsaimniecības budžeta pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 234
2.10. attēls Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 234
2.11. attēls Transporta izdevumi EUR no kopējā mājsaimniecības budžeta reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 235
2.12. attēls Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 236
2.13. attēls Transporta izdevumi EUR dalījumā pēc mājsaimniecības ekonomiskās aktivitātes vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads) 237

2.14. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta dalījumā pēc mājsaimniecības ekonomiskās aktivitātes vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	238
2.15. attēls	Transporta izdevumi EUR dalījumā pēc mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	239
2.16. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta dalījumā pēc mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	240
2.17. attēls	Transporta izdevumi EUR atkarībā no bērnu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	241
2.18. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta atkarībā no bērnu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu tās locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	241
2.19. attēls	Transporta izdevumi EUR atkarībā no personu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	242
2.20. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta atkarībā no personu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu tās locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	243
2.21. attēls	Transporta izdevumi EUR pēc galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	244
2.22. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pēc galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	245
2.23. attēls	Transporta izdevumi EUR pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	246
2.24. attēls	Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)	247
2.25. attēls.	Pārvadāto pasažieru skaits dažādos sabiedriskā transporta līdzekļos 2008. – 2019. gadā (milj. cilvēku)	250
2.26. attēls.	Pasažieru apgrozība dažādos sabiedriskā trasnporta līdzekļos 2008. – 2019. gads (milj. pasažierkilometru)	251
2.27. attēls.	Vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem gada beigās 2008. – 2018. gads …….	251
2.28. attēls.	Biļešu ieņēmumu segto pāradājumu izdevumu proporcija sadalījumā pēc pārvadājuma veida 2017. – 2019. gadā	255
2.29. attēls.	Pārvadāto pasažieru ar valsts noteiktiem atvieglojumiem īpatsvars no kopējā pārvadāto pasažieru skaita reģionālajos maršrutos 2017. – 2019. gads (%).....	259
2.30. attēls.	Iedzīvotāju pārvietošanās iemesli darba dienās un brīvdienās 2017. gadā …….	261
2.31. attēls.	Sabiedriskā transporta izmantošanas netiešie šķēršļi – privātā transporta izmantošanas iemesli – darba dienās un brīvdienās 2017. gadā ……...	261
3.1. attēls.	Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā izpētes loģika	320

Ievads

Kā norādīts Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020. gadam, „sabiedrība ir ieguvēja, ja tajā pastāv lielāka ienākumu vienlīdzība, jo tad vērojama zemāka spriedze sabiedrībā, ir sasniedzama labāka iedzīvotāju fiziskā un garīgā veselība, augstāki izglītības rādītāji, augsta mobilitāte un zemāka noziedzība[16]. NAP 2014.-2020. gadam nosaka šādus nabadzības mazināšanas politikas sasniedzamos mērķus un rezultātus:

1. veikt pasākumus nodarbināto labklājības līmeņa paaugstināšanai, samazinot nabadzības riskam pakļauto nodarbināto īpatsvaru vecuma grupā no 18 līdz 64 gadiem no 9,5% 2010. gadā līdz 5% 2020. gadā[17];
2. ar kompleksas ģimeņu atbalsta sistēmas palīdzību, kas veicina darba un ģimenes dzīves savienošanu, mazināt bērnu nabadzības risku no 25% 2010. gadā uz 20% 2020. gadā[18].

Nacionālajā reformu programmā stratēģijas "Eiropa 2020"[19] īstenošanai izvirzīts mērķis līdz 2020. gadam samazināt par 121 tūkst. jeb līdz 21% nabadzības riskam pakļautos un/vai zemas darba intensitātes mājsaimniecībās dzīvojošo personu skaitu. Lai novērtētu tuvināšanos minētajiem politikas mērķiem un rādītāju izpildei, gan Eiropas Savienības (turpmāk – ES), gan Latvijas nacionālajā līmenī notiek nabadzības un sociālās atstumtības rādītāju analīze un to pilnveidošana, uzraudzības sistēmas un uzraudzības un analītisko instrumentu attīstība, padziļināta un izvērstāka analīze par nabadzības un sociālās atstumtības problemātiku, lai iegūtu pierādījumos balstītu izpratni par cēloņsakarībām politikas un reformu plānošanai un ietekmes novērtēšanai. „Ikgadējais nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)" (turpmāk – Izvērtējums), tāpat kā līdz šim veiktie izvērtējumi 2017. gadā[20] un 2019. gadā[21], ir daļa no iepriekš minētajām aktivitātēm. Šī **Izvērtējuma periods aptver 2017. gadu salīdzinājumā ar 2016. gadu** (turpmāk tekstā – Izvērtējuma periods), taču, veicot situācijas analīzi plašākā dinamikā ir atspoguļotas izmaiņas laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam. Šāda nobīde attiecībā uz Izvērtējuma veikšanas laiku rodas tāpēc, ka nabadzību raksturojošie indikatori, kas tiek aprēķināti uz EU-SILC datu pamata, publiski ir pieejami aptuveni ar divu gadu nobīdi. Tādējādi katrs izvērtējums tiek veikts ar atbilstošā brīdī pieejamajiem aktuālākajiem datiem.

Veicot nabadzības un sociālās atstumtības jomas izvērtējumu, neatkarīgi no tā, vai izvērtējuma priekšmets ir konkrēti rīcībpolitikas pasākumi vai jomu raksturojošie rādītāji, kuru noteikšana balstās uz statistiskajiem un administratīvajiem apsekojumiem, ir svarīgi izprast pašu izvērtējuma priekšmetu

[16] Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam. Pieejams: http://www.pkc.gov.lv/images/NAP2020%20dokumenti/20121220_NAP2020_Saeim%C4%81_apstiprin%C4%81ts.pdf (sk. 20.12.2019.), 36.-37.lpp.
[17] Turpat, 37. lpp.
[18] Turpat, 40. lpp.
[19] Pieejams: https://www.em.gov.lv/files/tautsaimniecibas_attistiba/LV_NRP_1.pdf (sk. 02.05.2020.)
[20] SIA Jaunrades laboratorija (2017). „Nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitiku ietekmes izvērtējums. Ziņojums". Rīga. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/sociala_ieklausana/lm_nabadzibas_izvertejums_nodevums.pdf (sk. 26.11.2019.)
[21] Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)". Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 20.12.2019.)

– **nabadzības un sociālās atstumtības jēdzienu un plašākā nozīmē fenomenu 21.gs. kontekstā**. Kā norādīts 2019. gadā veiktajā „Ikgadējā nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējuma (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)" par 2015. un 2016. gadu ievadā, „[s]ociālo zinātņu skatījums uz nabadzību ir kļuvis ievērojami specifiskāks un plašāks, nekoncentrējoties vairs tikai uz materiālajiem resursiem, bet arvien vairāk arī uz tādiem aspektiem kā prasmju, fizisko spēju, rīcībspējas un pašcieņas deprivāciju, psiholoģisko labbūtību.[22] Tas ir resursu kopums, kas rada pamatu cilvēka cienīgai dzīvei 21.gs."[23] Proti, ir jāņem vērā, ka pēdējā desmitgadē kā sociālajās zinātnēs, tā arī politikas un attīstības plānošanas dokumentos būtiski paplašinās skatījums uz nabadzības jēdzienu. Nabadzība pati par sevi kā mērāms fenomens pamatā ir materiālo resursu trūkums cilvēka pamatvajadzību nodrošināšanai, taču paplašinājies ir 21.gs. cilvēka pamatvajadzību kopums, kas nav tikai uzturs un mājoklis, bet arī veselības, sociālo, kultūras, izglītības pakalpojumu pieejamība, ko, savukārt, ietekmē vēl citu resursu un pakalpojumu pieejamība, t.sk. informācijas tehnoloģiju un transporta pieejamība, lai cilvēks varētu nodrošināt sev cienīgu dzīvi. Šāda nabadzības izpratne rada nepieciešamību veidot 21.gs. atbilstošu nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas politiku.

Otrs nozīmīgs kopējo izvērtējuma tvērumu ietekmējošs faktors ir atšķirības starp **ienākumu nevienlīdzību un ienākumu atšķirībām sociālās nevienlīdzības izpratnē**. 2019. gada izvērtējumā, ko veica nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences", tika skaidrots, ka „[i]enākumu nevienlīdzība nozīmē ienākumu nevienlīdzīgu pārdali starp iedzīvotājiem. Savukārt ienākumu atšķirības sociālās nevienlīdzības izpratnē raksturo, pirmkārt, mājsaimniecību ienākumu, t.sk. sociālo transfertu, atšķirības uz vienu mājsaimniecības locekli un ekvivalento patērētāju, ņemot vērā, ka mājsaimniecības kopējie ienākumi ir piekrītoši visai mājsaimniecībai, ne tikai tiešo ienākumu guvējiem, izņemot gadījumus, kad tā ir vienas personas mājsaimniecība. Otrkārt, ienākumu atšķirības sociālās nevienlīdzības izpratnē ir tieši saistītas ar konkrētām sociāli demogrāfiskām pazīmēm – vecumu, dzimumu, nodarbinātības statusu, izglītības līmeni, dzīves vietu, veselības stāvokli u.c., kas nosaka personas piederību noteiktai sociālajai grupai un attiecīgi šīs grupas objektīvās iespējas gūt savām vajadzībām atbilstošus ienākumus un saņemt valsts vai pašvaldības atbalstu ienākumu nevienlīdzības mazināšanai." Ienākumu atšķirību sociālās nevienlīdzības izpratnē mērījumus veido ne tikai dažādu statistisko rādītāju mērījumi, bet arī šo rādītāju ietekmes analīze uz konkrētām mērķa grupām, ko iespējams pētīt, analizējot sociāli demogrāfisko pazīmju ietekmi, mājsaimniecību sastāvu, dažādu rīcībpolitikas pasākumu ietekmi, ekonomiskā, sociālā, politiskā un pat kultūras konteksta ietekmi. Līdz ar to ienākumu atšķirību analīze sociālās nevienlīdzības izpratnē paredz nepieciešamību izmantot ne tikai kvantitatīvās un statistiskas datu analīzes metodes, bet arī kvalitatīvās datu ieguves un analīzes metodes, īpaši dokumentu analīzi, ekspertu intervijas, konkrētu mērķa grupu, kuras nav pārstāvētas pietiekamā apjomā statistiskajos apsekojumos, interešu pārstāvjus u.c. Tas nozīmē, ka ienākumu atšķirību sociālās nevienlīdzības izpratnē izpēte paredz datu avotu un metožu triangulācijas

[22] Bela et al. (2018). *Ilgtspējīgas attīstības sociālie izaicinājumi*. Grāmatā: Inovatīvi risinājumi ceļā uz ilgtspēju: sabiedrība, ekonomika, vide. Zobena, A. (zin. red.), LU Akadēmiskais apgāds, 21.-22.lpp.

[23] Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", 20.lpp. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 20.12.2019.)

principa ievērošanu – daudzveidīgu metožu un datu avotu pielietojumu, kas nodrošina analīzes rezultātu pamatotību un daudzpusību.

Šī Izvērtējuma **mērķis** ir veikt rīcībpolitikas un īstenoto politikas pasākumu ietekmes un iedzīvotāju ienākumu situāciju raksturojošo datu izvērtējumu, lai secinātu, vai iniciētās un ieviestās politikas sniedz mērķētu ieguldījumu nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanā atbilstoši Izvērtējuma **uzdevumiem**, kuri iedalās četrās lielās grupās:

1. Izmaiņu spēkā stājušos tiesību aktos 2017. gadā identificēšana un izvērtēšana, kas vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/ vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanu un iedzīvotāju rīcībā esošo tiešo un/vai netiešo ienākumu palielināšanu, ietverot visas nozares, kuras ietekmē sociālās iekļaušanas politiku, t.i., izvērtējot ne tikai Labklājības ministrijas (turpmāk – LM), bet arī citu ministriju atbildībā esošus normatīvos aktu.
2. Padziļinātas pašvaldību administratīvo datu, apsekojumu un citu statistikas datu analīzes ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā veikšana par 2017. gadu un salīdzināšana ar 2016. gadu, kā arī vēl iepriekšējiem gadiem, lai novērtētu rādītāju kopējo dinamiku.
3. Balstoties uz veikto nabadzības un sociālās atstumtības jomā īstenotās rīcībpolitikas izvērtējumu un Izvērtējuma mērķa grupu situāciju raksturojošo nabadzības un sociālās atstumtības rādītāju analīzi, secinājumu un rekomendāciju sagatavošana par nepieciešamajiem uzlabojumiem šajā jomā.
4. Padziļinātas rīcībpolitikas, statistikas un administratīvo datu, pārskatu par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā analīzes veikšana un rekomendāciju sniegšana nevienlīdzības mazināšanai.

Padziļinātās izpētes joma šajā Izvērtējumā ir **nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamībā**, politikas attīstības demonstrēšanas nolūkos aptverot laika periodu no 2008. gada līdz 2019. gadam. Sabiedriskajam transportam ir būtiska loma sociālās atstumtības mazināšanā, it sevišķi mazāk aizsargātajām iedzīvotāju grupām. Sabiedriskā transporta pakalpojumi ietekmē citu pamata pakalpojumu pieejamību, kā arī nokļūšanu uz darbu un sociālās attiecības. Pēdējo gadu laikā speciālisti sākuši lietot jēdzienu "transporta nabadzība", kas ietver daudzpusīgas nevienlīdzības, kas saistītas ar transporta nodrošinājumu un pieejamību, dimensijas. Kopumā "transporta nabadzību" definē kā situāciju, kurā, indivīdam apmierinot savas vajadzības, nākas saskarties ar vismaz vienu no vairākiem telpas, laika, finanšu, drošības un apkārtējās vides kvalitātes ierobežojumiem, piemēram, transporta izdevumi veido tik lielu daļu no mājsaimniecības izdevumiem, ka atlikums ir uzskatāms par zemu ienākumu līmeni; pieejamie transporta veidi vai apstākļi ir bīstami vai nedroši; nav pieejami tādi transporta veidi, kas atbilstu indivīda fiziskajām vai garīgajām iespējām vai stāvoklim u.tml.[24] Šo aspektu analīze veido kopējo nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā pārskata tvērumu, taču šī Izvērtējuma ietvaros galvenā uzmanība ir pievērsta galvenokārt nevienlīdzībai un sociālajai atstumtībai sabiedriskā transporta jomā no finanšu un telpas, kā arī drošības aspektu puses.

[24] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". ITF Roundtable Reports. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 20.03.2020.)

Gala ziņojums ir strukturēts divās pamata daļās atbilstoši divām Izvērtējuma jomām – (1) sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomas izvērtējums par 2017. gadu, (2) nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā izvērtējums. Gala ziņojumam ir pievienoti deviņi pielikumi, no kuriem divi tā apjoma un formāta dēļ ir pievienoti kā atsevišķi elektroniski dokumenti (8. un 9. pielikumi).

Izvērtējuma uzdevumi atbilstoši tehniskajai specifikācijai (turpmāk – TS) un to izpildē izmantotās metodes, informācijas un datu avoti ir izvērsti aprakstīti 1. pielikumā. Katras jomas ietvaros ir veikta politikas plānošanas un tiesību aktu analīze, visaptveroša statistikas datu analīze par konkrēto jomu raksturojošajiem rādītājiem daudzveidīgu mērķa grupu griezumā, kas ir papildināta ar ekspertu interviju datiem. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā papildus ir veikta piecu pašvaldību gadījumu izpēte, lai iegūtu padziļinātu informāciju par pašvaldību un iedzīvotāju stratēģijām transporta pieejamības problēmu risināšanā.

Izvērtējums par 2017. gadu nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas jomā ir veikts tā, lai tas pēc metodoloģiskās pieejas (izmantoto datu avotiem, analīzes metodēm u.tml.), analīzes tvēruma un secinājumu rakstura būtu salīdzināms ar iepriekšējiem izvērtējumiem, kas veikti 2017. gadā un 2019. gadā, attiecīgi par kopējo laika periodu no 2012. līdz 2017. gadam. Šāda vienota metodoloģiska pieeja nodrošina visu izvērtējumu rezultātu, tajos sniegto secinājumu un rekomendāciju pēctecību un iespēju robežās – saskaņotību. Tā kā Izvērtējumā viena no komponentēm – nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamībā – iepriekšējos nabadzības un sociālās atstumtības izvērtējumos par 2012.-2016. gadu detalizēti nav skatīta, tad šīs jomas izpētei tika izstrādāta atsevišķa metodoloģija.

Gala ziņojuma autori
Ievads: Evija Kļave, Oksana Žabko
Izvērtējuma metodoloģija: Evija Kļave, Oksana Žabko, Sandra Zīle Gereiša
1.daļa. Sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomas izvērtējums: Evija Kļave, Pēteris Nalivaiko, Oksana Žabko
2.daļa. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā izvērtējums: Oksana Žabko
Pielikumi: Evija Kļave, Oksana Žabko, Līva Krieķe (pašvaldību saistošo noteikumu apkopošana par atvieglojumiem sabiedriskā transporta pieejamības jomā)

Izvērtējuma metodoloģijas teorētiskais modelis[25] un tvērums

Pastāv dažādas rīcībpolitikas ietekmes izvērtējuma metodikas (teorijā balstītā, kontrafaktuālā, procesa izvērtēšana, ekonomiskā izvērtēšana u.c.)[26], kuras viena otru neizslēdz, tas nozīmē, ka viena ietekmes izvērtējuma ietvaros iespējams kombinēt dažādas pieejas atkarībā no izvērtējuma mērķiem, pieejamajiem resursiem (laika, finanšu, metožu, datu avotu u.c.) un rezultāta tālākā pielietojuma. Izvērtējumā tika izmantota **teorijā balstītā pieeja**. Tās būtība ir atklāt aiz intervences esošo teoriju (politiku) un novērtēt intervences ietekmi, kas izpaužas konkrētos rezultātos. Šī pieeja paredz saprast intervences (šajā gadījumā rīcībpolitikas un īstenoto politikas pasākumu) ieguldījumu novērotajos rezultātos, balstoties gan uz empīriskajiem (piemēram, statistikas, apsekojumu, pētījumu) datiem, gan ekspertu viedokļiem. Galvenie teorijā balstītās pieejas jautājumi ir: kas, kāpēc un kā ir ticis darīts kādā no intervences attīstības posmiem (izvērtējuma gadījumā noteiktā laika posmā (2017. gadā, sabiedriskā transporta jomā – no 2008. gada līdz 2019. gadam) konkrētās jomās: nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības samazināšana, nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā).

Teorijā balstīto pieeju raksturo elastīgs un atvērts novērtēšanas modelis, kas ļauj izmantot plašu metožu kopumu atkarībā no novērtējuma vajadzībām. Teorijā balstītās pieejas pielietojums Izvērtējuma mērķiem līdzās kvantitatīvajiem datiem lielu uzsvaru liek arī uz kvalitatīvajiem datiem, lai rastu ne tikai atbildi uz jautājumu, cik lielā mērā intervence ir ietekmējusi noteiktus procesus, mērķa grupu situāciju, bet arī, lai izpratu, kāpēc tieši šī intervence ir bijusi piemērotākā noteiktos kontekstos. Metožu izvēles ziņā tas nozīmē, ka visa veida kvantificējamo datu analīze tiek papildināta ar skaidrojumu un interpretāciju, ko šajā gadījumā veido ekspertu, speciālistu un mērķa grupu pieredzē balstīti viedokļi, novērojumi, secinājumi un ieteikumi. Saskaņā ar teorijā balstīto pieeju priekšroka tiek dota dažādu pētniecisko metožu izmantošanai un triangulācijai, kas ļauj iegūt objektīvāku un labāk pamatotu informāciju. Triangulācija paredz vairāku pielietoto metožu, teorētisko pieeju, datu avotu izmantošanu, kas ļauj pētāmo/ izvērtējamo aspektu, tēmu vai problēmu aplūkot no dažādiem leņķiem (t.s. kristāla princips). Triangulācijai ir īpaša loma Izvērtējuma datu un rezultātu kvalitātes nodrošināšanai.

Teorijā balstīto pieeju ir iespējams un pat vēlams papildināt ar citām rīcībpolitikas ietekmes izvērtējumu metodikām – kontrafaktuālo pieeju, procesa izvērtēšanas un ekonomiskās izvērtēšanas pieeju. Izvērtējuma mērķiem – izvērtēt politikas ietekmi uz konkrētu mērķa grupu situāciju – teorētiski

[25] Ņemot vērā, ka Izvērtējuma metodoloģija tiek veidota pēctecīgi ar iepriekšējiem izvērtējumiem (2017.g., 2019.g.), šī Izvērtējuma mērķiem ir izmantots identisks teorētiskais modelis. Tāpēc tā apraksts pamatā ir balstīts uz 2019.gada izvērtējumā sniegto aprakstu (avots: Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", 2.3.-24.lpp.), aktualizējot tā atbilstību sabiedriskā transporta pieejamības jomas izpētei.

[26] EVALSED - The resource for the evaluation of Socio-Economic Development: Sourcebook - Method and Techniques. (2013). European Comsission. Pieejams: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/guide/evaluation_sourcebook.pdf (sk. 26.11.2019.); Vadlīnijas par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014. –2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem (2014. gada 31. janvārī). Pieejams: http://m.esfondi.lv/upload/Petijumi_un_izvertejumi/apraksti/Izvertesanas_vadlinijas_31012014_final.pdf (sk.26.11.2019.)

piemērota ir kontrafaktuālā pieeja, kas paredz salīdzināt divas grupas: konkrētās intervences mērķa grupu un kontrolgrupu, kuras situāciju nav ietekmējusi konkrētā intervence (politikas pasākums/-i). Izvērtējuma TS ir noteiktas konkrētas sociāli demogrāfiskās pazīmes, atbilstoši kurām ir jāveic situācijas analīze dažādās mērķa grupās, kuras ir pakļautas nabadzības un sociālās atstumtības riskam:

- → ienākumu veids, apmērs, struktūras u.tml.;
- → vecums (bērni, darbspējas vecuma cilvēki, pirmspensijas vecuma cilvēki, pensijas vecuma cilvēki u.tml.);
- → dzimums;
- → mājsaimniecības tips;
- → personu ar funkcionēšanas ierobežojumiem traucējuma veids (redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumi) un invaliditātes dalījums (I, II un III invaliditātes grupa);
- → pamatnodarbošanās statuss (strādājošs, bezdarbnieks u.c.);
- → piederība noteiktai sociālai grupai (romi, no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas, patvēruma meklētāji, bēgļi u.c.);
- → teritoriālais iedalījums.

Analizējot konkrētu rīcībpolitikas pasākumu ietekmi, Izvērtējuma tiešās mērķa grupas, atbilstoši augstāk minētajām pazīmēm, nav tiešā veidā salīdzināmas ar citām iedzīvotāju grupām, kuras neiekļaujas konkrētās sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautajās grupās. Savukārt intervences, kas vērstas uz Izvērtējuma tiešajām mērķa grupām, tiek attiecinātas uz visiem šo mērķa grupu dalībniekiem, neizdalot atsevišķas tās apakšgrupas, kas, attiecīgi, liedz identificēt kontrolgrupas. Tāpēc Izvērtējumā kontrafaktuālā pieeja vai tās elementi netika izmantoti.

Procesa izvērtēšanas pieeja paredz izmantot dažādas metodes, t.sk. gadījuma analīzi, intervijas ar ieinteresētajām pusēm, līdzdalības metodes un darbības izpēti[27]. Pēc būtības procesa izvērtēšanas pieeja ir daļa no teorijā balstītās pieejas. Izvērtējumā nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības izpētes ietvaros ir veikta gadījumu izpēte, t.sk. tiešās vai padziļinātās intervijas ar intervenču mērķa grupām (ieinteresētajām personām), kā arī veiktas ekspertu intervijas, kuru mērķis bija iegūt gan īstenoto intervenču novērtējumu pēc būtības (novērojumi par procesu/-iem), gan rast izpratni par to, kāda veida informācija, zināšanas ir nepieciešamas, lai īstenotu nākamās intervences (politikas pasākumus). Tas nozīmē, ka Izvērtējumā tika izmantoti procesa izvērtēšanas pieejas elementi.

Trešā metodika, ko vēlams kombinēt ar teorijā balstīto pieeju, ir ekonomiskā izvērtēšana. Tās mērķis ir projekta/ politikas pasākumu izmaksu-ieguvumu analīze. Biežāk šī pieeja tiek izmantota infrastruktūras un investīciju projektu izvērtējumos[28]. Ņemot vērā Izvērtējuma mērķi un uzdevumus, šīs pieejas izmantošana nav pamatota un nepieciešama.

[27] Finanšu ministrija (2014). *Vadlīnijas par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem*, 18.lpp. Pieejams: http://m.esfondi.lv/upload/Petijumi_un_izvertejumi/apraksti/Izvertesanas_vadlinijas_31012014_final.pdf (sk. 26.11.2019.)

[28] Turpat, 17.-18.lpp.

Izvērtējuma metodoloģija tika izstrādāta saskaņā ar tā galveno mērķi: veikt rīcībpolitikas un īstenoto politikas pasākumu ietekmes un iedzīvotāju ienākumu situāciju raksturojošo datu izvērtējumu, lai secinātu, vai iniciētās un ieviestās politikas sniedz mērķētu ieguldījumu šādās jomās:

1) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana;
2) sabiedriskā transporta pieejamība.

Ņemot vērā izvērtējuma jomas un uzdevumu kopumu, tā īstenošanas process ir strukturēts piecos posmos (sk. 1.1. tabulu), no kuriem trīs posmi (2. - 4. posms) tika īstenoti paralēli. Vispirms tika īstenots 1. posms, kura rezultātā tika izstrādāta padziļināta Izvērtējuma metodoloģija un instrumentāriji, savukārt 5. posms, kurš, sekojot Izvērtējuma gaitas loģikai, ir noslēdzošais, tika uzsākts jau 2. – 4. posma izstrādes gaitā, formulējot starp/secinājumus un starp/rekomendācijas starpziņojumu redakciju sagatavošanas vajadzībām.

1.1. tabula. Izvērtējuma posmi, pamata uzdevumi un jomas

Izvērtējuma posms	Izvērtējuma uzdevums atbilstoši Izvērtējuma Tehniskajai specifikācijai (TS)	Izvērtējuma joma/-s
1. posms	Priekšizpēte un izvērtējuma galīgās metodoloģijas izstrāde un saskaņošana ar Pasūtītāju	▪ nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana; ▪ nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā
2. posms	Tiesību aktu izmaiņu izvērtējums 2017.gadā (TS 3.1. uzdevums)	▪ nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana
3. posms	Administratīvo, statistiskas un apsekojuma datu analīze par 2017.gadu (salīdzinājums ar 2016.gadu) (TS 3.2. uzdevums)	▪ nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana
4. posms	Rīcībpolitikas un statistikas datu, pārskatu izvērtēšana (TS 3.4. uzdevums)	▪ nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā
5. posms	Secinājumu, rekomendāciju sagatavošana, balstoties uz 1.-4. posmā gūtajām atziņām un rezultātiem (TS 3.3., 3.4.8. uzdevums)	▪ nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana; ▪ nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Izvērtējuma metožu pamatojums

Ievērojot teorijā balstītās pieejas principus, izvērtējuma veikšanā ir izmantotas **kvantitatīvās un kvalitatīvās datu ieguves un analīzes metodes**, t.sk.:

- → kvantitatīvās datu analīzes metodes: administratīvo, statistikas un apsekojumu datu analīze, statistiskās datu apstrādes un analīzes metodes atbilstoši pieejamo datu kvalitātei un konkrētajam statistiskas datu analīzes uzdevumam;
- → kvalitatīvās datu analīzes metodes: dokumentu analīze, ekspertu intervijas padziļinātās intervijas formā, gadījumu izpēte.

Četras galvenās izvērtējumā izmantotās bāzes datu analīzes metodes ir aprakstītas izvērsti, raksturojot šo metožu būtību, pielietojumu, atbilstību (pārākumu un ierobežojumus) Izvērtējumā veicamajiem uzdevumiem, skaidrojot, kādā veidā tās nodrošina labāko rezultātu sasniegšanu.

Dokumentu analīze

Dokumentu analīze tika izmantota 1. – 4. Izvērtējuma posmu īstenošanai (sk. 1.1. tabulu). Dokumentu analīze kopumā ir būtiska izvērtējuma sastāvdaļa, jo tās ietvaros tika padziļināti izprasts īstenotās rīcībpolitikas konteksts – problēma, kuras risināšanai ir piedāvāti pasākumi, pasākumu sākotnējais mērķis, iegūtie starprezultāti, rīcībpolitikas izmaiņas, kas veiktas laika gaitā, reaģējot uz situācijas izmaiņām vai labāku izpratni par intervences problēmu un loģiku u.tml.

Dokumentu analīzes metodes pielietojumu noteica viens no galvenajiem Izvērtējuma izpētes objektiem – tiesību akti un tiesību aktu projektu anotācijas, politikas plānošanas dokumenti, pašvaldību saistošie noteikumi, kā arī daudzveidīgi primāro un sekundāro datu avoti, kuri pieejami dokumentu veidā. Dokumentu analīzes metodes pielietojumā ļoti svarīgi ir, pirmkārt, dokumentu (datu) avoti; otrkārt, dokumentu atlases kritēriji; treškārt, dokumentu satura analīzes kritēriji.

Izvērtējumā tika izmantoti dažādi dokumentu veidi, kas saturiski saistīti ar Izvērtējuma politikas jomām (nabadzība, sociālā atstumtība, ienākumu nevienlīdzība, sabiedriskā transporta pieejamība) un mērķa grupām (atbilstoši TS 3.2.1. un 3.4.1. punktos minētajām pazīmēm un sociāli demogrāfiskajiem faktoriem):

- → tiesību akti un ar to izstrādi saistītie dokumenti, t.sk. tiesību aktu anotācijas,
- → politikas plānošanas dokumenti,
- → pašvaldību saistošie noteikumi,
- → iepriekš veiktie pētījumi, izvērtējumi (kā nacionālā, tā starptautiskā līmenī).

Katram dokumentu veidam var būt atšķirīgi avoti, kur tie ir pieejami. Tiesību akti un ar to izstrādi saistītie dokumenti sākotnēji tika atlasīti tiesību aktu vortālā www.likumi.lv, kas ļauj veikt sistemātisku atlasi un pārbaudi par spēkā esošajiem tiesību aktiem un veiktajām izmaiņām noteiktā laika periodā pēc dokumentu veidiem, tēmām u.c. parametriem. Politikas plānošanas dokumentu atlasē kā bāzes datu avots tika izmantota politikas plānošanas dokumentu datu bāze POLSIS, kurā ir iespējams dokumentus meklēt pēc to nosaukuma, akceptēšanas datuma, statusa, dokumenta jomas, iesniedzējinstitūcijas.

Pašvaldību saistošie noteikumi attiecībā uz atvieglojumiem trūcīgām un maznodrošinātām personām, kā arī nabadzības riskam pakļautajām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta pieejamībai primāri tika meklēti katras pašvaldības tīmekļvietnē. Gadījumos, kad šī informācija nebija pieejama, pētnieki sazinājās ar atbildīgajiem pašvaldību pārstāvjiem ar lūgumu sniegt Izvērtējumam nepieciešamo informāciju.

Iepriekš veikto pētījumu un izvērtējumu datu avoti ir vairāki. Pirmkārt, Pārresoru koordinācijas centra Pētījumu un publikāciju datu bāze http://petijumi.mk.gov.lv/, kurā pieejami valsts pasūtītie un publiskotie pētījumi. Ne visi pētījumi tiek iekļauti minētajā pētījumu datu bāzē, tāpat apgrūtināta ir šajos pētījumos iegūto oriģinālo datu pieejamība (datu faili vai primārās statistiskās apstrādes datu tabulas). Tāpēc, lai iegūtu pēc iespējas pilnīgāku informāciju no atbilstošajā jomā veiktajiem izpētes darbiem un datiem, pēc nepieciešamības tika veikti informācijas pieprasījumi atbildīgajām institūcijām. Otrkārt, nozīmīgs iepriekš veikto pētījumu, izvērtējumu un pārskatu datu avots ir dažādu politikas nozaru galveno atbildīgo institūciju mājas lapas (piemēram, LM, Satiksmes ministrijas, VARAM u.c. institūciju mājas lapas, kurās iespējama pētījumu ziņojumu izvietošana par Izvērtējuma tēmu, īpaši saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamības jomu). Treškārt, kā papildinošs informācijas avots par rīcībpolitikas plānošanas aktualitātēm un pēdējiem izvērtējumiem, kas vēl nav publiskoti vai nav plānoti publiskto ziņojumu formātā, tika izmantotas prezentācijas darba grupās un Saeimas komisijās un ekspertu intervijas, kurās tika uzdoti atbilstoša satura jautājumi. Šī datu avota izmantošana dokumentu analīzes mērķiem attiecas uz abām šajā Izvērtējumā iekļautajām saturiskajām jomām. Attiecībā uz darba uzdevumu definēt nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā un to raksturojošos galvenos rādītājus atbilstoši ES apstiprinātajām definīcijām un indikatoriem, nepieciešamie dokumenti tika meklēti starptautiskajās interneta vietnēs.

Dokumentu analīzes metodes galvenie **ierobežojumi** ir saistīti ar tās laikietilpīgumu. Lai mazinātu šī ierobežojuma nozīmi, tika izstrādāta dokumentu atlases un analīzes metodika, kas ļāva šo uzdevumu īstenot vairākiem darba grupas speciālistiem bez atšķirīga darba uzdevuma un sagaidāmā rezultāta interpretācijas riska, kā arī efektīvi pārvaldīt šī uzdevuma izpildei atvēlētos laika resursus. Metodikas pamatā ir analizējamo vienību atlases kritēriju izstrāde un atlasīto dokumentu analīzes rādītāju noteikšana (izvērsti sk. 1. pielikumu).

Statistikas datu un apsekojumu padziļināta analīze

Statistikas datu un apsekojumu padziļināta analīze (turpinājumā saīsināti – datu statistiskā analīze) tika izmantota Izvērtējuma 3. - 4. posma (sk. 1.1. tabulu) īstenošanai, izmantojot matemātiskās statistikas metodes.

Datu statistiskā analīze sociālajās zinātnēs tiek uzskatīta par vienu no objektīvākajām metodēm, ko nodrošina zinātniski pamatotas metodikas pielietojums datu vākšanā, izlases veidošanā, datu apstrādē un aprēķinos. Datu statistiskā analīze paredz plašu statistiskās analīzes metožu pielietojumu un, neatkarīgi no konkrētās tēmas, secīgu soļu ievērošanu:

- → datu avotu identificēšana: Izvērtējumā izmantojamie kvantitatīvo datu avoti ir raksturoti metodoloģijas izklāstā (sk. 1.pielikumu);
- → datu atlase;

→ datu kvalitātes kontrole (tā paredz izvērtēt datu ieguves metodiku, informāciju par izlases apjomu un veidošanas principiem, rādītāju mērījumos izmantoto metodiku: jautājumu formulējumiem, atbilžu variantiem; datu salīdzināmības novērtējumu);
→ datu sagatavošana apstrādei (ja nepieciešams, kodēšana, datu interpolācija vai ekstrapolācija, kā arī aproksimācija);
→ aprēķinu veikšana, noformēšana lietotājam viegli pārskatāmā formā (tabulas, grafiskie attēli u.tml.) un secinājumu formulēšana.

Galvenie datu statistiskās analīzes kā metodes **ierobežojumi** ir:
→ analīzes mērķim (rādītājam) atbilstošu datu pieejamība;
→ datu kvalitātes pārbaudes iespējas (informācijas pieejamība par kvantitatīvo datu ieguves metodiku, izlases veidošanas metodi, izlases apmēru, rādītāju mērījumos izmantoto instrumentāriju u.tml.);
→ kvantitatīvo datu pieejamība par konkrētām mērķa grupām, īpaši par ļoti mazām grupām vai nepilnīgi uzskaitītām grupām (nepietiekami lielas izlases, lai datus varētu analizēt nepieciešamajos griezumos, kas rada grūtības noteikt atšķirību būtiskumu); ierobežojuma mazināšanai tika izmantoti citi datu avoti, piemēram, iepriekš veiktie pētījumi vai pētījumi specifiskās mērķa grupās;
→ kvantitatīvo datu pieejamība par konkrētiem rādītājiem (piemēram, EU-SILC apsekojumos un aptaujās respondentiem tiek uzdoti samērā detalizēti jautājumi par sociālo atbalstu, bet anonimizētajos datos ir pieejamas jau agregētas vērtības, atsevišķi mainīgie anonimizētajā datu bāzē vispār netiek iekļauti);
→ kvantitatīvo datu atbilstība reālajai situācijai (šis aspekts ir tieši saistīts ar datu kvalitāti; ierobežojuma mazināšanai ir izmantojama triangulācijas metode: papildu kvantitatīvo datu izmantošana un kvalitatīvo datu izmantošana, piemēram, ekspertu interviju dati);
→ laikietilpīga metode gadījumos, kad papildu aprēķinu veikšanai nepieciešama oriģinālo datu pārkodēšana, strukturēšana atbilstoši pētnieciskajām un statistisko aprēķinu vajadzībām (ierobežojuma mazināšanas pamatā ir Izvērtējuma darba grupas līdzšinējā pieredze un zināšanas darbā ar lieliem statistikas datu masīviem, laika plānošana katra konkrētā uzdevuma izpildei);
→ iepriekšējos izvērtējumos identificētie statistisko datu kvalitātes trūkumi: vienu un to pašu rādītāju datu atšķirības atkarībā no datu turētāja - CSP vai EUROSTAT, kas izriet no piemērotajām atšķirīgajām datu apstrādes/ aprēķināšanas metodikām; datu aprēķinos izmantotās ienākumu ekvivalences skalas; administratīvo datu turētāju atšķirīgā pieeja datu uzkrāšanā, kas kavē datu savietojamību un analīzi mikro līmenī[29].

[29] Nodibinājums "Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", 132.-133.lpp. Rīga. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 26.11.2019.).

Ekspertu intervijas

Ekspertu intervijas tika pielietotas galvenokārt 4. posma (sk. 1.1. tabulu) uzdevumu izpildei, taču nelielā skaitā arī eksperti tika iesaistīti arī pētot politikas iniciatīvas, kas vērstas uz nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanu un atbilst 2. posma uzdevumu izpildei.

Ekspertu intervijas tika veiktas, izmantojot padziļinātās daļēji strukturētās intervijas metodi. Padziļinātās daļēji strukturētās intervijas gaitā intervētājs uzdod atvērtos jautājumus, t.i., tādus jautājumus, kuriem nav iepriekš formulēti atbilžu varianti. Tas ļauj noskaidrot katra eksperta unikālo pieredzi, izpratni par konkrētām intervencēm pētāmās politikas jomā Izvērtējumā aptvertajā laika periodā, neierobežojot to ar pētnieku vai institūciju iepriekš paredzētajām atbildēm. Šī datu iegūšanas metode šajā gadījumā ir īpaši piemērota, jo tā ir individuāla saruna, kura notiek pēc iepriekšējas vienošanās ekspertam ērtā vietā un laikā. Individuāla saruna sākotnējās informācijas iegūšanai ir piemērota arī tāpēc, ka ekspertiem ir plaša pieredze un zināšanas, un arī viedoklis par vēlamo tālāko darbību jomā, kuru ir vērtīgi netraucēti uzklausīt un fiksēt. Turklāt pārrunājamo jautājumu apjoms ir tik liels, ka to sekmīga pārrunāšana ir iespējama tikai padziļinātās intervijas ietvaros. Intervijas tika strukturētas atbilstoši iepriekš izstrādātām vadlīnijām, aptverot visus tos jautājumus, kuri nodrošina Izvērtējuma galvenā mērķa sasniegšanai un uzdevumu izpildei nepieciešamās informācijas iegūšanu. Vienlaikus intervijas laikā intervētājam ir iespēja uzdot papildus jautājumus, brīvi mainīt jautājumu kārtību, piemērot sarunas tempu un saturu intervējamās personas runas veidam un sniegto atbilžu saturam, kontekstam. Ekspertu interviju priekšrocība ir tā, ka brīvas sarunas formā ir iespējams uzzināt citās Izvērtējuma aktivitātēs neidentificētu informāciju, kas ir vērtīga Izvērtējuma uzdevumu izpildei un kopējo mērķu sasniegšanai.

Ekspertu intervijās iegūtā informācija veido daļu no Izvērtējuma integrētās analīzes informācijas bāzes. Saņemot ekspertu piekrišanu, tika veikti ekspertu interviju audioieraksti. Pirms integrētās analīzes tika veikta datu primārā apstrāde, kas tika īstenota, veicot šādas datu apstrādes procedūras:

- interviju transkripciju sagatavošana (intervijas tekstuālā atšifrēšana);
- kvalitatīvo datu primārā kodēšana, identificējot kopīgās tēmas, no tām izrietošās apakštēmas (t.i., strukturētās padziļinātās intervijas transkripcijas teksta grupēšana tēmās, apakštēmās un to loģiskās sasaistes blokos).

Ekspertu intervijas metodes būtiskākie **ierobežojumi** ir saistīti ar ekspertu pieejamību, atsaucību un motivāciju piedalīties intervijā par Izvērtējuma tēmām, kā arī to, ka šādā formā iegūtie dati nav kvantificējami. Attiecībā uz pieejamības ierobežojumu to var mazināt vai pat pilnībā novērst ar savlaicīgu interviju norises laika plānošanu, individuāli vienojoties par ekspertam ērtu laiku un vietu.

Zināms ierobežojums ir ekspertu institucionālā atmiņa, ņemot vērā Izvērtējumam definēto laika periodu (nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas jomā tas ir 2017. gads; savukārt, sabiedriskā transporta pieejamības jomā tas ir 2008. līdz 2019. gads). Šo ierobežojumu iespējams pēc iespējas mazināt ekspertu rekrutācijas posmā, noskaidrojot viņu kompetenci par intervencēm, kas notikušas konkrētajā periodā.

Ierobežojumi, kas saistīti ar to, ka ekspertu interviju dati nav kvantificējami, šī Izvērtējuma ietvaros nav aktuāli, jo ekspertu interviju dati nepieciešami kopējās izpratnes par situāciju jomā iegūšanai vai viedokļa par konkrētu rīcībpolitikas pasākumu ietekmi uz nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanu sabiedrībā. Tas nozīmē, ka ekspertu interviju dati ir statistikas un administratīvo datu analīzi papildinoša metode.

Vēl viena ar ekspertu intervijām kā metodi saistīta problēma ir noteiktu pozīciju, interešu lobēšana, kas atbilst eksperta pārstāvētās institūcijas darbības mērķiem un funkcijām. Šīs problēmas mazināšanas pasākumi ir, pirmkārt, par pētāmo jautājumu aptvert dažādas iesaistītās puses, tādējādi noskaidrojot pēc iespējas visas pozīcijas un viedokļus; otrkārt, veikt iegūto kvalitatīvo datu kritisku analīzi; treškārt, piemērot triangulācijas metodi, kas paredz vienu un to pašu jautājumu aplūkot no vismaz trīs metožu perspektīvas, kas šī Izvērtējuma gadījumā ir ekspertu intervijas, dokumentu analīze, statistikas datu analīze.

Gadījumu izpēte

Gadījumu izpētes metode tika izmantota Izvērtējuma 4. posma izpildei (sk. 1.1. tabulu) ar mērķi padziļināti izprast iedzīvotāju rīcības stratēģijas gadījumos, kad viņi saskaras ar sabiedriskā transporta pieejamības grūtībām.

Gadījuma izpēte ir pamatā kvalitatīvā pētniecības metode, kas paredz sistemātisku informācijas vākšanu un analīzi par konkrētu gadījumu - notikumu, personu vai personu grupu, kopienu, sociālo vidi, ļaujot pētniekam rast izpratni par to, kā pētāmais fenomens veidojas un funkcionē. Gadījumu izpētes ietvaros parasti pēta vienu vai vairākus gadījumus, kas raksturo pētāmo problēmu (šī Izvērtējuma ietvaros – sabiedriskā transporta pieejamību, ar to saistītās problēmas un iedzīvotāju pielietotās stratēģijas to risināšanā). Pielietojot šo metodi, iespējams iegūt daudzpusīgu informāciju par konkrētu gadījumu (situāciju, notikumu u.tml.) un dažādu sociālo, ekonomisko, kultūras un politisko faktoru mijiedarbību, kas veido šī gadījuma kontekstu, tieši vai netieši ietekmē tajā iesaistītās puses, to intereses, vajadzības, pieejamos resursus un rīcības modeļus. Fokusējoties uz vienu atsevišķu gadījumu, tiek aplūkots plašāks konteksts, kurā tas veidojas un pastāv. Metode visbiežāk tiek pielietota kā papildu metode (Izvērtējuma ietvaros kā papildu metodi dokumentu analīzei, ekspertu intervijām, statistikas datu analīzei) pētījumos, kuros paredzama konkrētu problēmu – šajā gadījumā tā ir nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamībā – risinājumu daudzveidība.

Gadījuma izpēte nav datu vākšanas vai analīzes metode, jo pēc būtības tā apvieno vairākas datu vākšanas metodes. Visbiežāk izmantotās informācijas vākšanas metodes ir: dokumentu analīze, intervēšana (individuālās un grupu intervijas, ekspertu intervijas) un novērošana, taču nevar izslēgt arī kvantitatīvo metožu pielietojumu, piemēram, anketēšanu vai iepriekš jau veiktu aptauju datu izmantošanu, piemēram, pašvaldības iedzīvotāju aptauju, kurā skarti arī sabiedriskā transporta jautājumi. Pētniekam, kurš izmanto gadījuma izpēti, jāpiemīt prasmei pielāgot pētījuma metodikā izstrādātos jautājumus konkrētajam gadījumam un mērķa grupu pārstāvjiem, jāspēj interpretēt atbildes, saskatīt novitātes, lai jauni izpētes aspekti tiktu uztverti kā iespējas padziļināti izprast pētāmo jomu, nevis kā draudi izpētes procesam. Metodes galvenās priekšrocības ir tās konteksta jūtīgums, proti, tā ļauj padziļināti izprast dažādu kontekstu ietekmi uz problēmu rašanos un risinājuma

stratēģijām; daudzpusīgums – tiek pētītas visas iesaistītās puses un to savstarpējā mijiedarbība; augsta izpētes detalizētības pakāpe, kas vienlaikus ļauj identificēt un izvirzīt pieņēmumus vispārinātā līmenī, kas tiek pārbaudīti ar citām metodēm. Iegūto datu un rezultātu ticamību nodrošina visu gadījumā iesaistīto pušu sniegto datu integrēta analīze, proti, tas, ka pētāmā problēma ir aplūkota no visām pusēm, nevis kādas konkrētas puses interesēm.

Galvenie šīs metodes **ierobežojumi** ir iedalāmi divās grupās – resursu ietilpība un vispārinājuma līmenis. Pirmkārt, metode paredz apjomīgu pētniecisko darbu, tā ir laikietilpīga, līdz ar to tā prasa ne tikai nozīmīgus laika resursus, bet arī papildu finanšu resursus. Šī ierobežojumu grupa paredz rūpīgu laika plānošanu, lai pēc iespējas efektīvāk izmantotu pieejamo cilvēku resursu izpētes veikšanai un attiecīgi arī efektīvu finanšu resursu izmantošanu. Taču iegūtā informācija ir ļoti vērtīga tādu problēmu izpētē, par kurām ir nepietiekamas bāzes zināšanas vai kuru risināšanā ir iespējamas daudzveidīgas pieejas, kuras pirms pētījuma nav paredzamas.

Otrkārt, metode tiek kritizēta par tās augsto subjektivitātes pakāpi, tāpēc ir svarīgi izstrādāt konkrētus gadījumu atlases kritērijus un datu vākšanas instrumentus atbilstoši kopējai Izvērtējuma metodoloģijai. Gadījuma izpētes rezultātā iegūtie dati un rezultāti nav kvantificējami un tiešā veidā vispārināmi, tāpēc metode visbiežāk, kā jau iepriekš skaidrots, tiek izmantota kā papildu metode, kombinējot to ar citām metodēm. Vienlaikus šī metode sniedz zināšanas un izpratni ne tikai par konkrēto gadījumu, bet arī par līdzīgiem gadījumiem, kas, savukārt, ļauj veidot tipoloģijas, īpaši ņemot vērā to, ka spontanitāte, unikalitāte un sporādiskums ir raksturīgs atsevišķām indivīdu darbībām, retāk tādām, kas ir daļa no plašākas sistēmas, kā tas ir sabiedriskā transporta lietošanas gadījumā, kur indivīds veido savus rīcības modeļus jau iepriekš pastāvošas sistēmas ietvaros.

Izvērtējuma metodoloģijas detalizēts raksturojums pa jomām, kas ir strukturēts atbilstoši plānotajām metodēm un to pielietojumam izstrādātajiem instrumentiem, ir sniegts 1. pielikumā „Izvērtējuma metodoloģija”.

1. Sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomas izvērtējums

Izvērtējuma pirmā nodaļa ir strukturēta četrās sadaļās. Pirmajā sadaļā ir apkopoti analīzes rezultāti par tiesību aktu un rīcībpolitikas izmaiņām 2017. gadā sociālās atstumtības, nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas jomā dažādām mērķa grupām. Otrajā sadaļā ir atspoguļoti salīdzinošās statistikas datu analīzes rezultāti par nabadzības un sociālās nevienlīdzības rādītājiem, ko papildina padziļināta personu ar invaliditāti ienākumu analīze. Trešajā sadaļā ir sniegti no tiesību aktu analīzes un statistikas datu analīzes rezultātiem izrietošie secinājumi. Nodaļas noslēgumā – ceturtajā sadaļā – ir identificētas no veiktās izpētes izrietošās problēmas un sniegti ieteikumi to risinājumiem. Būtiski uzsvērt, ka **rīcībpolitikas un statistikas datu analīze attiecas uz 2017. gadu**.

1.1. Tiesību aktu un rīcībpolitikas izmaiņas 2017. gadā sociālās atstumtības un nabadzības, kā arī ienākumu nevienlīdzības mazināšanas jomā

Tiesību akti, kuros veikti grozījumi, kas stājas spēkā 2017. gada laikā, sākotnēji tika identificēti, veicot to atlasi tīmekļa vietnē www.likumi.lv. Kopumā periodā no 01.01.2017. līdz 31.12.2017. bija stājies spēkā **291 likums**, t.sk. likumu grozījumi, un **709 MK noteikumi**, t.sk. to grozījumi. No visiem tiesību aktiem par tādiem, kuri **ietekmējuši iedzīvotāju, īpaši nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto mērķa grupu, rīcībā esošos tiešos un/vai netiešos ienākumus** īstermiņā vai ilgtermiņā (saskaņā ar TS 3.1., 3.3. uzdevumiem), tika atzīti 23 likumi (pamatā grozījumi iepriekš pieņemtos likumos) un 14 MK noteikumi, t.sk. to grozījumi. Tiesību aktu izmaiņu analīzē, ievērojot Izvērtējuma darba uzdevumus, nav iekļauti MK noteikumi un to grozījumi, kas regulē Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība" specifiskā atbalsta mērķu īstenošanas nosacījumus. Tiesību akti, kuri tika izstrādāti un pieņemti 2017. gadā, bet kuri stājās spēkā 2018. gadā, Izvērtējumā nav iekļauti, jo tiem nebija iespējama ietekme uz iedzīvotāju ienākumiem 2017. gadā. Daļa grozījumu, kas saitīti ar sociālās apdrošināšanas iemaksām vai nodarbinātības iespēju veicināšanu, ir vairāk orientēti uz konkrētu iedzīvotāju grupu atbalstu nākotnē. Veiktā tiesību aktu izmaiņu apsekojuma rezultāti par visiem tiesību aktiem ir apkopoti 8. pielikumā.

Tiesību aktu analīze (atbilstoši TS 3.1. uzdevumam) ir pamatā balstīta uz **tiesību aktu projektu anotāciju analīzi**, aptverot šādus aspektus: identificētās problēmas, pasākumi to mazināšanai, izmaiņu ietekme uz mērķa grupas tiešajiem un/vai netiešajiem ienākumiem (sk. jēdzienu un terminu skaidrojumu), ir/nav mērķēts atbalsts un mērķētā atbalsta veids. **Mērķēts atbalsts** šajā analīzē ir tāds atbalsts, kas **tieši vērsts uz iedzīvotāju grupām ar augstākiem nabadzības riskiem, zemākiem ienākumiem un augstākiem ienākumu nevienlīdzības un sociālās atstumtības rādītājiem** tādā nozīmē, ka īstenotais rīcībpolitikas pasākums paredzēts tieši konkrētu mērķa grupu ienākumu palielināšanai vai situācijas (kopējās labklājības) uzlabošanai. Raugoties no sociālās politikas

perspektīvas kopumā, nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju grupu tvērums ir plašs[30]. Tās ir:

- pensijas vecuma personas (īpaši sievietes un vientuļie pensionāri) un pirmspensijas vecuma personas;
- daudzbērnu un viena vecāka mājsaimniecības;
- bērni (būdami atkarīgi no vecāku un citu apgādnieku ienākumiem);
- personas ar invaliditāti un personas ar funkcionēšanas ierobežojumiem;
- bezdarbnieki (īpaši ilgstošie bezdarbnieki);
- bezpajumtnieki;
- romi;
- ieslodzītie un no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas;
- cilvēku tirdzniecības upuri;
- no psihoaktīvām vielām atkarīgās personas;
- personas ar nepietiekošām, zemām vai darba tirgum neatbilstošām zināšanām un prasmēm;
- trūcīgās personas.

Ņemot vērā Izvērtējuma TS 3.2.1.7. minētās sociālās grupas, šis saraksts papildināms vēl ar patvēruma meklētājiem, bēgļiem un personām ar alternatīvo statusu, vardarbībā cietušām personām.

1.1.1.-1.1.5. sadaļās, balstoties uz atlasīto **tiesību aktu un to anotāciju analīzi** (datu avots: vortāls www.likumi.lv), NRP „Eiropa 2020" stratēģijas īstenošanai progresa ziņojumu par 2017. gadu, LM publiskoto informāciju par izmaiņām sociālās politikas jomā, politikas plānošanas dokumentiem, iepriekš veiktiem pētījumiem un sagatavotiem ziņojumiem konkrētajā politikas nozarē, kā arī citām publikācijām, ir apkopotas galvenās izmaiņas rīcībpolitikā ar ietekmi uz sociālās atstumtības un nabadzības, kā arī ienākumu nevienlīdzības mazināšanu. Veiktā tiesību aktu izmaiņu analīze rāda, ka izmaiņas, kas stājušās spēkā 2017. gadā, ar mērķi ietekmēt iedzīvotāju ienākumus, nabadzības un sociālās atstumtības riskus tika **veiktas dažādās politikas jomās un nozarēs**[31] – sociālās aizsardzības, sociālās iekļaušanas, bērnu un ģimenes, darba, migrācijas, sabiedriskā transporta un nodokļu politikas nozarēs. Tiesību aktu izmaiņu un no tām izrietošo rīcībpolitikas pasākumu 2017. gadā apskats ir strukturēts atbilstoši politikas jomām un nozarēm, kurās izmaiņas notikušas, un atbalsta pasākumu veidiem.

1.1.1. Minimālo ienākumu līmeņu rīcībpolitikas plānošana 2017. gadā

Sociālā iekļaušana ir process, kura mērķis ir nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautajām personām nodrošināt iespējas, pakalpojumus un resursus, kuri nepieciešami, lai pilnvērtīgi piedalītos sabiedrības ekonomiskā, sociālā un kultūras dzīvē, uzlabojot dzīves līmeni un labklājību, kā arī lielākas līdzdalības iespējas lēmumu pieņemšanā un pieejamību personas pamattiesībām[32]. Ņemot

[30] Avots: LM interneta vietne. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/index.php?option=com_content&view=article&id=81239 (sk. 17.03.2020.)
[31] Politikas nozaru klasifikācija atbilstoši 07.04.2009. MK noteikumu Nr.300 "Ministru kabineta kārtības rullis" 3.pielikumam. Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/190612-ministru-kabineta-kartibas-rullis (sk. 20.03.2020.)
[32] Avots: LM interneta vietne. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/index.php?option=com_content&view=article&id=81239 (sk. 17.03.2020.)

vērā, ka sociālās iekļaušanas politikas mērķis ir samazināt nabadzību un ienākumu nevienlīdzību, tā ir šī Izvērtējuma jumta politikas nozare.

Kopējā sociālās iekļaušanas politikas attīstībā 2017. gadā notika vērā ņemams solis uz priekšu. Lai noteiktu konkrētus pasākumus pakāpeniskai 2014. gadā pieņemtās koncepcijas "Par minimālā ienākuma līmeņa noteikšanu" ieviešanai, 2017. gadā LM izstrādāja politikas plānošanas dokumenta projektu **"Plānu minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2018.-2020. gadam"** (turpmāk - Plāna 2018.-2020. gadam projekts), kas tika izskatīts Valsts sekretāru sanāksmē 2017. gada 9. martā, dokuments tika iesniegts MK, bet tas netika izskatīts nevienā MK sēdē. Plāna 2018.-2020. gadam projektā iekļauto pasākumu mērķis bija pilnveidot minimālo ienākumu **atbalsta sistēmu**, sniedzot atbalstu nabadzības un ienākumu nevienlīdzības riskiem visvairāk pakļautajām sabiedrības grupām. Saskaņā ar plānā sniegto situācijas raksturojumu plāna pasākumu kopums pamatā tika orientēts uz **iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem un nabadzības riskam visvairāk pakļautajām iedzīvotāju grupām - ģimenēm ar bērniem un pensijas vecuma iedzīvotājiem**. Plānā apzināti netika iekļauta personu ar invaliditāti mērķa grupa, skaidrojot, ka tobrīd LM gatavoja izskatīšanai MK konceptuālo ziņojumu par izmaiņām invaliditātes noteikšanas kārtībā un personām ar invaliditāti paredzēto atbalsta pasākumu sistēmā.

Plāna 2018.-2020. gadam pasākumi tika sadalīti divos rīcības virzienos. Pirmkārt, minimālo ienākumu līmeņu pārskatīšana, kas ietvēra trūcīgas personas statusam atbilstoša ienākuma līmeni, GMI līmeni, minimālo valsts pensiju līmeni un valsts sociālā nodoršinājuma pabalsta apmēru. Otrkārt, minimālo ienākumu atbalsta sistēmas un sociālās palīdzības sistēmas pilnveidošana un harmonizēšana, kas ietvēra šādus pasākumus: ģimenes valsts pabalsta paaugstināšana par trešo bērnu (50,07 EUR); pensiju pārskatīšana, ņemot vērā apdrošināšanas stāžu; vienota maznodrošinātās personas ienākuma līmeņa noteikšana; normatīvo aktu pilnveide mājokļa atbalsta jomā, lai noteiktu pašvaldībām un to iedzīvotājiem saprotams dzīvokļa pabalsta mērķi, saturu, mērķa grupas un piešķiršanas biežumu.

Būtiski ņemt vērā, ka Plānā 2018.-2020. gadam ietvertie **pasākumi jau sākotnēji netika plānoti kā nabadzības mazināšanas pasākumi**, bet gan kā atbalsta pasākumi konkrētām iedzīvotāju grupām, kā arī atbalsta sistēmu veidojoši pasākumi, proti, noteiktu minimālo ienākumu līmeņu noteikšana, attiecībā pret kuriem tiek noteikti dažādi sociālās palīdzības veidi vai arī citi minimālā ienākuma līmeņi. Piemēram, minimālo valsts pensiju aprēķina bāzi un valsts sociālā nodrošinājuma pabalstu nosakot GMI noteiktajā līmenī. Savukārt GMI vērtība tika noteikta 20% apmērā no attiecīgā gada (šajā gadījumā – 2017. gada) ienākumu mediānas, kas veidoja 94 EUR pirmajai personai mājsaimniecībā.

2019. gada izvērtējuma secinājumos un ieteikumos[33] tika norādīta nepieciešamība šī dokumenta pieņemšanai un īstenošanai kā viens no pirmajiem soļiem vairāku iedzīvotāju nabadzības un ienākumu nevienlīdzības problēmu risināšanai, t.sk. GMI līmeņa pārskatīšanai un paaugstināšanai, trūcīgas personas statusam atbilstoša ienākumu līmeņa pārskatīšana, maznodrošinātās personas vienota

[33] Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", 140.-141.lpp.

ienākumu līmeņa noteikšana, minimālās vecuma pensijas pārskatīšana, vienotas pieejas sagatavošana dzīvokļa pabalstam u.c. **2019. gada 22. augustā tika pieņemts "Plāns minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam"**. Šajā dokumentā ietverti astoņi pasākumi, no kuriem seši pēc būtības ir tādi paši kā Plānā 2018.-2020. gadam ar precizējumiem. Papildus ir iekļauti pasākumi, kas attiecas arī uz personām ar invaliditāti – valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta pārskatīšana personām ar invaliditāti. Plānots arī veikt valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta ikgadēju indeksāciju ar patēriņa cenu indeksu, kā rezultātā palielinātos atbalsts šī pabalsta saņēmējiem – pensijas vecumu sasniegušajiem un personām ar invaliditāti. Savukārt netika vairs iekļauts pasākums par ģimenes valsts pabalsta par trešo bērnu izmaiņām, visdrīzāk, ņemot vērā 2017. gada grozījumus Valsts sociālo pabalstu likumā (izvērsti sk. zemāk), un pensiju pārskatīšana, ņemot vērā apdrošināšanas stāžu, kas tika īstenots līdz ar 22.06.2017. gada grozījumiem likumā "Par valsts pensijām" (izvērsti sk. zemāk).

Kaut arī Plāna 2020.-2021. gadam pieņemšana ir ilgstoša politikas plānošanas procesa rezultāts un ir nozīmīgs solis sociālās iekļaušanas politikas mērķa sasniegšanā, to nedrīkst pārvērtēt nedz konceptuāli kā nabadzības mazināšanas instrumentu, nedz arī tajā ziņā, ka to vēl nevar uzskatīt par īstenotu politiku. Pētījumā intervēto ekspertu vērtējumā, 2019. gadā tika pieņemts politikas plānošanas dokuments ar 2017. gada minimālā ienākumu līmeņa vērtībām, turklāt mēnesi pēc tā pieņemšanas Ministru kabinetā tas tika mainīts attiecībā uz minimālo pensiju, samazinot to no 99 EUR uz 80 EUR. Ekspertu skatījumā šie līmeņi ir par zemu, jo nevar nodrošināt cilvēka cienīgu dzīvi, īpaši gadījumos, kad šie sociālās palīdzības veidi ir vienīgie personas ienākumi. Ņemot vērā, ka plānā ir paredzēts minimālo ienākumu līmeni pārskatīt ne retāk kā reizi piecos gados atbilstoši valsts budžeta finansiālajām iespējām, pastāvot risks, ka jaunie līmeņi, kas tiks noteikti 2014. gadā attiecībā pret 2017. gada vērtībām, joprojām būs nepietiekami. Līdz ar to ir risks, ka netiks īstenota pakāpeniska un stabila nabadzīgāko iedzīvotāju grupu materiālās situācijas uzlabošanās. Pie esošajiem plānā noteiktajiem minimālo ienākumu līmeņiem pārskatīšana, kā norādīja eksperti, līdzīgi kā pensiju indeksācijai, būtu jāveic ik gadu.

1.1.2. Sociālās apdrošināšanas pabalsti

Primāri **sociālās apdrošināšanas pabalsti** (maternitātes pabalsts, paternitātes pabalsts, vecāku pabalsts, slimības pabalsts, bezdarbnieka pabalsti) ir paredzēti tam, lai personai darbnespējas un bezdarba gadījumā būtu iespējams saņemt algotā darbā negūto ienākumu aizvietojumu. Tas nozīmē, ka sociālās apdrošināšanas pabalsti **nav paredzēti konkrēto sociālo grupu ienākumu palielināšanai vai ienākumu nevienlīdzības mazināšanai**. Vienlaikus sociālās apdrošināšanas pabalsti ir instruments, lai mazinātu ienākumu atšķirības sociālās nevienlīdzības izpratnē.

2017. gadā tika veikti vairāku tiesību normu grozījumi saistībā ar valsts sociālās apdrošināšanas iemaksām un to mērķiem dažādām iedzīvotāju grupām – pamatā bērnu vecākiem. Pirmkārt, 23.11.2016. grozījumi likumā "Par valsts sociālo apdrošināšanu" noteica, ka no 01.01.2017. **personas, kuras saņem atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi, tiek apdrošinātas no valsts pamatbudžeta arī invaliditātes apdrošināšanai**. Tādējādi tika paredzēts nodrošināt, ka adoptētāji tiek pakļauti valsts sociālajai apdrošināšanai līdzvērtīgi bioloģiskajiem vecākiem. Otrkārt, tika noteikts, ka **bērna pirmsadopcijas aprūpes laikā par personu tiek veiktas sociālās apdrošināšanas iemaksas arī invaliditātes apdrošināšanai** (iepriekš invaliditātes apdrošināšanas

stāžā šo laiku neieskaitīja), tiek **dubultots iemaksu objekts pensiju un bezdarba apdrošināšanai** un tas tiek noteikts analoģiskā apmērā, no kāda tiek veiktas iemaksas bērna kopšanas pabalsta saņemšanas laikā (iepriekš iemaksas tika veiktas no 71,14 EUR; no 2017. gada – no 171 EUR). Treškārt, tika paredzēts, ka **vecāku pabalsta saņemšanas laikā persona tiek apdrošināta no sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta** pensijām, bezdarbam un invaliditātei. Ceturtkārt, saskaņā ar 31.01.2017. grozījumiem 05.06.2001. MK noteikumos Nr. 230 par valsts sociālās apdrošināšanas obligātajām iemaksām no valsts pamatbudžeta un valsts sociālās apdrošināšanas speciālajiem budžetiem tika **palielināta summa, no kuras veic sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas par vecāku pabalsta saņēmējiem un bērna kopšanas pabalsta saņēmējiem** pensiju apdrošināšanai, apdrošināšanai pret bezdarbu, invaliditātes apdrošināšanai – iemaksas no 2017.gada tiek veiktas no 171 EUR (iepriekš tie bija 142,29 EUR).

Izmaiņas attiecībā uz sociālo apdrošināšanu normatīvajā regulējumā 2017. gadā tika veiktas arī attiecībā uz mikrouzņēmumu darbiniekiem. 20.12.2016. grozījumi Mikrouzņēmumu nodokļu likumā, kas stājās spēkā no 01.01.2017., noteica, ka mikrouzņēmuma darbinieki ir sociāli apdrošināmi saskaņā ar Mikrouzņēmumu nodokļa likumu (iepriekš - ar likumu "Par valsts sociālo apdrošināšanu"). Atbilstoši grozījumiem, pirmkārt, **mikrouzņēmumu nodokli maksājošā mikrouzņēmuma darbinieks var brīvprātīgi pievienoties valsts sociālajai apdrošināšanai**, veicot reizi mēnesī sociālās apdrošināšanas iemaksas no brīvi izraudzīta objekta, kas nepārsniedz MK noteiktās minimālās mēneša darba algas apmēru. Otrkārt, **no mikrouzņēmuma kopējās 15% nodokļu likmes 2017. gadā valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu kontā novirzīt 70,4%, bet no 2018. gada – 80%**.

Visas ar sociālās apdrošināšanas iemaksām saistīto tiesību normu izmaiņas ir vērstas uz konkrēto **iedzīvotāju grupu sociālo aizsardzību nākotnē**, tādējādi preventīvi ietekmējot šo grupu ienākumus sociālās apdrošināšanas gadījumos – bezdarbs, slimība, rūpes par bērniem.

1.2. tabula. Sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta izdevumi pabalstiem 2014-2016 (milj. EUR)

Pabalsta veids	2014	2015	2016	2017	Tendence (2017.g. pret 2014.g.)	Tendence (2016.g. pret 2015.g.)	Tendence (2017.g. pret 2016.g.)
Slimības pabalsts	82,21	113,5	134,83	145,16	↑ 76,6%	↑ 18,8%	↑ 7,7%
Bezdarbnieka pabalsts	85,23	102,11	116,17	112,82	↑ 32,3%	↑ 13,7%	↓- 2,9%
Maternitātes pabalsts	34,57	40,45	44,51	45,53	↑ 31,7%	↑ 10,0%	↑ 2,2%
Paternitātes pabalsts	2,22	2,84	3,08	3,24	↑ 45,9%	↑ 8,4%	↑ 5,2%
Vecāku pabalsts	70,88	76,39	92,63	98,96	↑ 39,6%	↑ 21,2%	↑ 6,8%

Avots: VSAA Budžeta izpildes vēsturiskie dati. Pieejams: https://www.vsaa.gov.lv/budzets-un-statistika/budzeta-izpildes-vesturiskie-dati/ (sk. 31.03.2020.)

1.2. tabulā ir apkopoti sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta izdevumi pabalstiem periodā no 2014. līdz 2017. gadam. Visiem pabalstu veidiem, izņemot bezdarbnieka pabalstu, ir bijis izdevumu pieaugums, taču, salīdzinot 2017. gada pieaugumu pret 2016. gadu ar 2016. gada pieaugumu pret 2015. gadu, redzams, ka 2017. gadā izdevumi ir palielinājušies mazākā apmērā nekā iepriekšējos gados. Visvairāk izdevumi pieauguši ir slimības un vecāku pabalstam, attiecīgi par 7,7% un 6,8%.

23.11.2016. grozījumi likumā "Par valsts sociālo apdrošināšanu" noteica izmaiņas **slimības pabalsta piešķiršanas kārtībā**. Grozījumu anotācijā[34] skaidrots, ka cilvēki, izbeidzot darba tiesiskās attiecības, pēc bezdarbnieka statusa pieprasīšanas, iegūst darbnespēju un saņem slimības pabalstu maksimāli 26 nedēļas (kaut arī darba periodā darbnespēja iepriekš nav bijusi) un pēc tam vēl 9 mēnešus bezdarbnieka pabalstu. Lai novērstu sociālās apdrošināšanas pabalstu sistēmas negodprātīgu izmantošanu un regulētu skaidru tiesību normu interpretāciju, bija nepieciešami grozījumi, kas regulētu pabalstu izmaksu gadījumos, kad darbnespēja turpinās vai ir iestājusies pēc valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu perioda beigām. Attiecīgi likuma grozījumi noteica, ka personai, kurai darba nespēja iestājusies mēneša laikā pēc darba attiecību pārtraukšanas, nav tiesību uz slimības pabalstu. Ja darba nespēja turpinājās pēc nodarbinātības pārtraukšanas, slimības pabalstu par nepārtrauktu darba nespēju turpināja izmaksāt 30 kalendārās dienas no dienas, kad persona zaudējusi darba ņēmēja vai pašnodarbinātā statusu. Taču šis nosacījums neattiecas uz slimības pabalsta piešķiršanu gadījumos, kad tiek kopts slims bērns, kas nav sasniedzis 14 gadu vecumu. Neraugoties uz šīm izmaiņām, kas pēc būtības ierobežoja slimības pabalsta saņemšans iespējas, izdevumi slimības pabalstiem 2017. gadā pieauga par 7,7,%, un par 6,8% palielinājās arī slimības pabalsta saņēmēju skaits. Ņemot vērā vidējās apdrošināšanas iemaksu algas pieaugumu par vienu dienu no 22,84 EUR 2016. gadā līdz 24,02 EUR 2017. gadā, pieauga arī slimības pabalsta vidējais apmērs par 0,8% (no 749,20 EUR līdz 755,13 EUR). Pabalstu saņēmēju skaita pieaugums tiek skaidrots ar vairākiem faktoriem, t.sk. bērnu līdz 14 gadu vecumam skaita pieaugumu, pensionēšanās vecuma pakāpenisku paaugstināšanu[35]. Kaut gan aplūkotās izmaiņas slimības pabalsta piešķiršanas kārtībā tiešā veidā neietekmēja iedzīvotāju ienākumus, tās bija vērstas uz sistēmas sakārtošanu, negodprātīgas valsts finanšu resursu izmantošanas mazināšanu un slimības pabalstam paredzēto līdzekļu izlietojuma efektivizēšanu.

2017. gadā tika veiktas izmaiņas bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumos – **tika pagarināts bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas kvalifikācijas periods**. Likumā "Par apdrošināšanu bezdarba gadījumam" no 01.01.2017. stājās spēkā norma, saskaņā ar kuru tika noteikts veikt sociālās apdrošināšanas iemaksas ilgāku laiku bezdarbnieka pabalsta tiesību iegūšanai, t.i. **12 mēnešus 16 mēnešu laikā iepriekšējo 9 mēnešu laikā**. Personai, kura bezdarbnieka pabalstu ieguva līdz 31.03.2017., tiesības uz bezdarbnieka pabalstu tika noteiktas atbilstoši iepriekšējam regulējumam. Bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas kvalifikācijas pagarināšanas mērķis bija novērst bezdarbnieka pabalsta izmantošanu sezonālās nodarbinātības jautājumu risināšanai. Šo izmaiņu rezultātā, kā

[34] Pieejams: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/713ACE97A61656D2C225804A002D4B37?OpenDocument (sk. 20.03.2020.)

[35] VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā. Pieejams: https://www.vsaa.gov.lv/budzets-un-statistika/budzeta-izpildes-vesturiskie-dati/ (sk. 20.03.2020.)

skaidrots grozījumu anotācijā[36], tika nodrošināts, ka sezonālo darbu veicējiem sociālās apdrošināšanas iemaksas jāveic vismaz divu sezonu laikā, un līdz ar to daļa izmaksu tiek pārnestas atpakaļ uz darba devēju, pārtraucot praksi izmantot bezdarbnieka pabalsta sistēmu kā pagaidu finansējuma avotu darbinieku noturēšanai uz nākamo sezonu. Šīs izmaiņas atspoguļojas arī datos par bezdarba rādītājiem un izdevumiem bezdarbnieka pabalstam. 2017. gadā bija kopējo izdevumu samazinājums sociālās apdrošināšanas speciālajā budžetā bezdarbnieka pabalstiem par 2,9% attiecībā pret 2016. gadu. Izdevumu samazinājumu, savukārt, ietekmēja bezdarbnieka pabalsta saņēmēju skaita samazināšanās – ja 2016. gadā bezdarbnieka pabalstu vidēji mēnesī saņēma 39 130 personas, tad 2017. gadā – 35 205 personas[37] (samazinājums par 10%). Reģistrētā bezdarba līmenis 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, bija samazinājies par 1,2 procentpunktiem, sasniedzot 7,4% (vidējais rādītājs par 12 mēnešiem). 2017. gada beigās bija reģistrēti 63 121 bezdarbnieki, kas ir par 19,4% mazāk nekā 2016. gada beigās.[38] 2016. gadā bezdarbnieka pabalsta vidējais apmērs bija 247,40 EUR mēnesī, 2017. gadā – 267,06 EUR mēnesī[39]. Tas nozīmē ka pabalsts pieauga par 7,9%. Jāņem vērā, ka Latvijā ir ļoti liela variācija bezdarbnieku pabalsta apmērā starp minimālo un maksimālo pabalsta apmēru. Piemēram, pēc VSAA veiktajiem aprēķiniem 2019. gada jūlijā mazākais piešķirtais pabalsts bijis 8,62 EUR, bet lielākais – 3096,66 EUR, turklāt vidējo pabalstu saņēmusi tikai viena piektā daļa no visiem bezdarbniekiem[40]. Neraugoties uz bezdarbnieka pabalsta vidējā apmēra pieaugumu, bezdarbnieku nabadzības riska indekss ir pieaudzis, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, un sasniedzis 59,6%. Tas ir 7,2 reizes augstāks nekā strādājošiem iedzīvotājiem. Valstī noteiktais minimālā ienākuma līmenis - 198 EUR. Ja vidēji 2017. gadā 8,9% mājsaimniecību ienākumi bija zem šī līmeņa, tad bezdarbnieku vidū šis rādītājs bija četras reizes augstāks – 40,8%[41]. **2017. gadā veiktajām izmaiņām attiecībā uz bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumiem nav ietekmes uz pabalsta apmēru un attiecīgi uz šīs mērķa grupas tiešajiem ienākumiem un nabadzības mazināšanu šajā grupā.**

2017. gadā stājās spēkā vairāku normu grozījumi Bezdarbnieku un darba meklētāju atbalsta likumā, kuru galvenais mērķis bija **nereģistrētās nodarbinātības kontrole un mazināšana**. Pirmkārt, pie bezdarbnieku un darba meklētāju statusa zaudēšanas pamata, kas paredzēja, ka persona bezdarbnieka vai darba meklētāja statusu zaudē, ja iegūts darba ņēmēja statuss ilgāk par diviem mēnešiem, papildus tika iekļauts nosacījums, ka bezdarbniekam un darba meklētājam jāziņo, ja darba ņēmēja statuss iegūts uz laiku līdz diviem mēnešiem un persona vēlas saglabāt šo statusu. Otrkārt, lai noteiktu bezdarbnieku un darba meklētāju atbildību par iesaistīšanos nereģistrētajā nodarbinātībā, tika noteikts, ka persona bezdarbnieka vai darba meklētāja statusu zaudē, ja NVA rīcībā ir informācija par to, ka konkrētā persona ir iesaistījusies nereģistrētajā nodarbinātībā neatkarīgi no nodarbinātības ilguma. Treškārt,

[36] Pieejama: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/E3F3142FFCE09069C225804A002D9A7C?OpenDocument (sk. 20.03.2020.)
[37] VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā.
[38] NVA (n.d.). Bezdarba statistika. Pieejams: https://www.nva.gov.lv/index.php?cid=6&mid=67 (sk. 29.03.2020.)
[39] VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā.
[40] Dārziņa, L. (2019). Bezdarbnieka pabalsts un rosinātās izmaiņas. LV portāls 25.09.2019. Pieejams: https://lvportals.lv/skaidrojumi/308619-bezdarbnieka-pabalsts-un-rosinatas-izmainas-2019 (02.04.2020.)
[41] CSP (n.d.). MIG070. Mājsaimniecību īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc mājsaimniecības tipa un darba intensitātes (%); MIG040. Personu īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc pamatnodarbošanās statusa pēc dzimuma un vecuma (%)

tika samazināts termiņš no trīs darba dienām uz vienu darba dienu, kādā bezdarbniekam ir jāziņo NVA par izmaiņām bezdarbnieka vai darba meklētāja statusa iegūšanas un saglabāšanas nosacījumos. Kopumā visas šīs izmaiņas vērtējamas kā tehniskas izmaiņas, kas tiešā veidā neietekmēja iedzīvotāju ienākumus, taču atstāja sistēmisku ietekmi uz ar darba algu saistīto nodokļu iekasēšanu un bezdarbnieka pabalstam paredzēto līdzekļu izlietojuma efektivizēšanu.

Līdz ar 23.11.2016. grozījumiem likumā "Par maternitātes un slimības apdrošināšanu" tika ieviestas vairākas izmaiņas attiecībā uz paternitātes un vecāka pabalsta saņemšanu. Pirmkārt, tika noteikts, ka paternitātes pabalstu piešķir un izmaksā bērna tēvam sakarā ar bērna piedzimšanu vai **vienam no vecākiem sakarā ar ārpusģimenes aprūpē esoša bērna vecumā līdz trim gadiem adopciju** par piešķirtā atvaļinājuma 10 kalendārajām dienām, kas tiek apmaksāts **80% apmērā no vidējās apdrošināšanas iemaksu algas**. Vienlaicīgi par personu par šo periodu valsts veic arī VSAOI. Šo izmaiņu mērķis bija noteikt **tiesības adoptētājiem saņemt valsts sociālos pabalstus pēc iespējas līdzvērtīgi bioloģiskajām ģimenēm**, kā arī pilnveidot ārpusģimenes aprūpes sistēmu.

Otrkārt, vairākas normas šajos grozījumos attiecās uz **vecāku pabalsta saņēmējiem**. Tika **paplašināts personu loks, kas var pretendēt uz vecāku pabalstu**. Saskaņā ar likumu "Par valsts sociālo apdrošināšanu" tiesības uz vecāku pabalstu ir personai, kura kopj bērnu vai vairākus vienās dzemdībās dzimušus bērnus, ja šī persona ir nodarbināta pabalsta piešķiršanas dienā. No 01.01.2017. tiesības uz vecāku pabalstu tika piešķirtas arī tad, ja darba tiesiskās attiecības bija bijušas uz grūtniecības vai dzemdību atvaļinājuma iestāšanās brīdi, bet beigušās šā atvaļinājuma laikā. Tas palielināja vecāku pabalsta saņēmēju skaitu, kā rezultātā, salīdzinot ar 2016. gadu, 2017. gadā par 6,8% jeb 6,3 milj. EUR palielinājās izdevumi vecāku pabalstam, sasniedzot 90 milj. EUR. Palielinājās arī vecāku pabalsta vidējā apmēra likme. Ja 2016. gadā tā bija 333,81 EUR, tad 2017. gadā – 349,96 EUR (pieaugums par 4,6%). Šāds palielinājums skaidrojams ar personas vidējās apdrošināšanas iemaksu algas pieaugumu vidēji mēnesī no 876,14 EUR 2016.gadā līdz 919,75 EUR 2017.gadā (pieaugums par 4,7%). Vienlaikus tika **noteikti arī ierobežojumi vecāku pabalsta saņēmējam, kuram kalendārajā mēnesī bija ienākumi kā darba ņēmējam vai pašnodarbinātajam**. Šādos gadījumos vecāku pabalstu par visu attiecīgo kalendāro mēnesi kopš 2017. gada 1. janvāra izmaksā 30% apmērā no piešķirtā pabalsta apmēra.

ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieki vienlaicīgi var saņemt kaitējuma atlīdzību, kas kompensē ienākumu zaudēšanu sakarā ar darbspēju zaudējumu, bet apgādājamajam — iztikas avota zaudēšanu, un valsts pensiju, kas piešķirta saskaņā ar likumu „Par valsts pensijām". Līdz 2017. gadam ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieki saņēma atšķirīgu sociālo nodrošinājumu atkarībā no invaliditātes noteikšanas laika, t.i., pirms vai pēc 2000. gada. ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībniekiem, kuriem invaliditāte bija iegūta līdz 01.01.2000., t.i., līdz ČAES seku likvidēšanas dalībnieku un ČAES avārijas rezultātā cietušo personu sociālās aizsardzības likuma spēkā stāšanās dienai, invaliditātes pensijas tika aprēķinātas kaitējuma atlīdzības apmērā. Sasniedzot pensionēšanās vecumu, invaliditātes pensijas vietā tika piešķirta vecuma pensija, taču šajos gadījumos vecuma pensijas apmērs netika aprēķināts saskaņā ar likumā „Par valsts pensijām" noteikto vecuma pensijas aprēķināšanas kārtību, t.i., ņemot vērā personas apdrošināšanas stāžu, personas sociālās apdrošināšanas kontā reģistrētās sociālās apdrošināšanas iemaksas pensijas apdrošināšanai u.c. faktorus. ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībniekiem, kuri saņēma invaliditātes vai vecuma

pensiju, kas bija noteikta kaitējuma atlīdzības apmērā, papildus vēl kaitējuma atlīdzība netika piešķirta. Lai novērstu nevienlīdzīgas attieksmes principu, piešķirot sociālo nodrošinājumu ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībniekiem atkarībā no invaliditātes noteikšanas laika, 16.06.2016. tika pieņemti grozījumi ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieku un ČAES avārijas rezultātā cietušo personu sociālās aizsardzības likumā, kas stājās spēkā no 01.01.2017. Grozījumi paredzēja sekojošas izmaiņas.

Pirmkārt, personām, kurām ir piešķirta pensija kaitējuma atlīdzības apmērā (invaliditātes pensija kaitējuma atlīdzības apmērā; vecuma pensija, kas ir saglabāta invaliditātes pensijas kaitējuma atlīdzības apmērā; apgādnieka zaudējuma pensija kaitējuma atlīdzības apmērā) kā ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībniekam vai kā mirušā ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieka darbnespējīgam ģimenes loceklim, turpmāk pensija tiek aprēķināta saskaņā ar likuma „Par valsts pensijām" normām un kaitējuma atlīdzība. Otrkārt, ja aprēķinātās pensijas un kaitējuma atlīdzības kopējā summa ir lielāka par iepriekš saņemto pensiju kaitējuma atlīdzības apmērā, tad no 01.01.2017. invaliditātes, vecuma vai apgādnieka zaudējuma pensiju pārskata un piešķir kaitējuma atlīdzību, bet, ja tā ir mazāka, tad turpina izmaksāt invaliditātes pensiju kaitējuma atlīdzības apmērā, vecuma pensiju, kas ir saglabāta invaliditātes pensijas kaitējuma atlīdzības apmērā vai apgādnieka zaudējuma pensiju kaitējuma atlīdzības apmērā. Treškārt, tika mainīta kaitējuma atlīdzības aprēķināšanas formula, ņemot vērā 50% no iepriekšējā gada vidējās apdrošināšanas iemaksu algas valstī un personai noteiktā darbspēju zaudējuma pakāpi vai koeficientu atbilstoši ģimenes locekļu skaitam, par kuriem ir piešķirta apgādnieka zaudējuma pensija. Tādējādi tika novērstas situācijas, kad persona ar augstu darbspēju zaudējumu (piemēram, 70%), bet zemiem ienākumiem saņem mazāku kaitējuma atlīdzību nekā persona, kurai ir zems darbspēju zaudējums (piemēram, 25%), bet augsti ienākumi. Kaitējuma atlīdzības apmēru pārskata reizi gadā 1. maijā.

Šo izmaiņu rezultātā izdevumi kaitējuma atlīdzībām ČAES avārijā cietušajām personām 2017. gadā bija 5,2 milj. EUR. Salīdzinot ar 2016. gadu, izdevumi palielinājās par 3,4 milj. EUR jeb 182,1%. Vidējā kaitējuma atlīdzība mēnesī pieauga no 122,22 EUR 2016. gadā līdz 259,10 EUR 2017. gadā (pieaugums par 112%). Pieauga arī kopējais atlīdzības saņēmēju skaits no 1255 personām 2016. gadā līdz 1670 personām 2017. gadā (pieaugums par 33%)[42]. Veiktie grozījumi ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieku un ČAES avārijas rezultātā cietušo personu sociālās aizsardzības likumā **palielināja ČAES avārijā cietušo personu tiešos ienākumus**.

1.1.3. Valsts sociālie pabalsti

2017. gadā izmaiņas skāra arī **valsts sociālos pabalstus**[43] atbilstoši veiktajiem grozījumiem Valsts sociālo pabalstu likumā. Saskaņā ar likumu šie pabalsti "ir valsts atbalsts naudas izmaksu veidā, kuru

[42] VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā.

[43] Regulāri izmaksājamie valsts sociālie pabalsti ir ģimenes valsts pabalsts, bērna kopšanas pabalsts, pabalsts aizbildnībā esoša bērna uzturēšanai, atlīdzība par aizbildņa pienākumu pildīšanu, atlīdzība par audžuģimenes pienākumu pildīšanu, pabalsts transporta izdevumu kompensēšanai invalīdiem, kuriem ir apgrūtināta pārvietošanās, valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts, atlīdzība par adoptējamā bērna aprūpi, bērna invalīda kopšanas pabalsts, pabalsts invalīdam, kuram nepieciešama kopšana, bērna adopcijas pabalsts. Vienreizēji valsts sociālie pabalsti ir bērna piedzimšanas pabalsts, apbedīšanas pabalsts un atlīdzība par adopciju (31.10.2002. Valsts sociālo pabalstu likuma 3. pants). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=68483 (sk. 29.03.2020.)

saņem pie noteiktām iedzīvotāju grupām piederīgas personas situācijās, kad ir nepieciešami papildu izdevumi vai kad šīs personas nespēj gūt ienākumus" (2. pants). Tas nozīmē, ka **valsts sociālie pabalsti ir paredzēti situācijām, kad samazinās personas vai ģimenes ienākumi**.

No 2017. gada janvāra stājās spēkā Valsts sociālo pabalstu likuma normas, kas tika pieņemtas ar 18.06.2015. grozījumiem šajā likumā. Pirmkārt, stājās spēkā norma, saskaņā ar kuru sociālos pabalstus (ģimenes valsts pabalstu, bērna kopšanas pabalstu, valsts sociālā nodrošinājuma pabalstu u.c.) var pieprasīt **sešu mēnešu laikā no tiesību rašanās dienas iepriekšējo 12 mēnešu vietā**. Šīs ir vērtējamas kā tehniskas izmaiņas, kurām nav tiešas ietekmes uz iedzīvotāju (vecāku) tiešajiem ienākumiem. Otrkārt, stājās spēkā norma, saskaņā ar kuru **valsts sociālā nodrošinājuma pabalstu** persona var saņemt uzreiz pēc pensionēšanās vecuma iestāšanās. Iepriekš pabalstu varēja saņemt tikai piecus gadus pēc pensijas vecuma sasniegšanas. Šīs normas grozījums vērtējams kā mērķēts atbalsts iedzīvotājiem pensijas vecumā ar drīzāk pozitīvu ietekmi uz viņu tiešajiem ienākumiem, ņemot vērā valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta vecuma gadījumā zemo apmēru, kas 2017. gadā vispārējā gadījumā bija tikai 64,03 EUR.

23.11.2016. grozījumi Valsts sociālo pabalstu likumā noteica, ka no 01.01.2017. tiek **palielināts ģimenes valsts pabalsta apmērs par ceturto un nākamajiem bērniem līdz 50,07 EUR** mēnesī, kas ir 4,4, reizes lielāks nekā par pirmo bērnu ģimenē (iepriekš ģimenes valsts pabalsts par ceturto un nākamajiem bērniem bija līdzvērtīgs šī pabalsta apmēram par trešo bērnu - 34,14 EUR mēnesī). Izmaiņu pamatā bija 2016. gadā izveidotā "Demogrāfisko lietu centra" sagatavotais konceptuālais ziņojums "Par Sadarbības platformas "Demogrāfisko lietu centrs" priekšlikumiem ģimeņu ar bērniem atbalstam 2017.–2018. gadā". Šajā dokumentā viens no pasākumiem ar mērķi sekmēt bērnu dzimstību un radīt ekonomiski labvēlīgākus apstākļus daudzbērnu ģimenēm, kas ir viena no no nabadzības riskam visvairāk pakļautajām grupām, tika paredzēta ģimenes valsts pabalsta palielināšana par ceturto un sekojošajiem bērniem. Šis pasākums tika definēts arī kā viens no pirmajiem soļiem, virzoties uz īpašu "trešā bērna" atbalsta politiku Latvijā. Saskaņā ar CSP datiem[44] 2017. gadā Latvijā no visām mājsaimniecībām 27,3% bija bērni (2015. gadā – 27,5%, 2016. gadā - 28%). No visām mājsaimniecībām ar bērniem, savukārt, 58,6% bija viens bērns (2015. gadā – 58,2%, 2016. gadā - 58,9%), 30,8% - divi bērni (2015. gadā – 32,4%, 2016. gadā - 31,4%), 10,6% - trīs un vairāk bērni (2015. gadā – 9,5%, 2016. gadā - 9,6%). Šie dati rāda, ka aplūkotajā periodā mājsaimniecības ar trīs un vairāk bērniem pakāpeniski pieauga.

Kaut arī kopējais mājsaimniecību ar bērniem skaits būtiski nemainās (viena procentpunkta robežās), ģimenes valsts pabalsta saņēmēju skaits 2017. gadā salīdzinājumā ar 2016. gadu ir pieaudzis par 2962 ģimenēm jeb 0,9%. Savukārt attiecībā pret 2014. gadu – par 11 903 ģimenēm jeb 3,8%. Pabalsta vidējais apmērs 2017. gadā attiecībā pret iepriekšējo gadu, kad tas bija 18,99 EUR, pieauga par 1,18 EUR jeb 6,2% (par 6% pieauga arī valsts izdevumi ģimenes pabalstam). Salīdzinot šos datus ar nabadzības statistiskajiem rādītājiem, ietekme nav konstatējama, lai gan jāņem vērā, ka statistikas dati ir pieejami agregētā veidā par ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem, atsevišķi neizdalot pasākuma tiešo mērķa grupu – ģimenes ar četriem un vairāk bērniem. Nabadzības riska indekss ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem 2017. gadā pat pieauga par 0,9% salīdzinājumā ar 2016. gadu, sasniedzot 20,7%

[44] CSP (2020). MVG050. Mājsaimniecību sadalījums pēc bērnu skaita (%).

(nabadzības riska slieksnis 2017. gadā vienas personas mājsaimniecībai bija 367 EUR, divu personu mājsaimniecībai ar diviem bērniem vecumā līdz 14 gadiem pēc OECD modificētās skalas – 770 EUR). Nabadzības riska slieknis mājsaimniecībām ar diviem pieaugušajiem un diviem bērniem vecumā līdz 14 gadiem, salīdzinot 2016. un 2017. gadu, palielinājās par 11%. Vienlaikus 2017. gadā palielinājās ģimeņu ar bērniem ienākumi, vislielākā apmērā tieši ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem. Ģimeņu ar trīs un vairāk bērniem grupā to rīcībā esošie ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli palielinājās par 70,56 EUR (jeb par 22%), ģimenēs ar diviem bērniem – par 72,33 EUR (jeb par 19,1%), ģimenēs ar vienu bērnu – par 79,7 EUR (jeb par 16,9%). Savukārt, ja aplūko ģimeņu ar bērniem ienākumu izmaiņas uz vienu ekvivalento patērētāju, redzams, ka ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem tie pieauga par 138,02 EUR (jeb par 22,1%), ar diviem bērniem – par 131,89 EUR (jeb par 19%), ar vienu bērnu – par 129,91 EUR (jeb par 17,1%). Ģimenes valsts pabalsta palielinājums vērtējamas kā **mērķēts atbalsts daudzbērnu ģimenēm ar ietekmi uz šīs grupas tiešajiem ienākumiem**, taču bez būtiskas ietekmes uz šīs grupas nabadzības līmeni.

Veicot grozījumus 22.12.2009. MK noteikumos Nr. 1643 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā pabalstu aizbildnim par bērna uzturēšanu", 2017. gadā tika **palielināts pabalsta apmērs aizbildnim par bērna uzturēšanu**. Grozījumu anotācijā[45] skaidrots, ka pabalsts aizbildnim bērna uzturēšanai bija ievērojami mazāks nekā valsts noteiktais minimālais apmērs pabalstam bērna uzturēšanai audžuģimenē – 2016. gadā tas bija tikai 49% no pabalsta apmēra, kāds noteikts bērnam līdz septiņu gadu vecuma sasniegšanai, vai 41% no noteiktā pabalsta apmēra par bērnu vecumā no septiņiem līdz 18 gadiem. Turklāt šī pabalsta apmērs (45,53 EUR) nebija pārskatīts kopš 20. gs. 90. gadu beigām un bija neatbilstošs bērna uzturēšanai nepieciešamo izdevumu apmēram. Pamatojumā tika arī norādīts, ka puse iecelto aizbildņu ir bērna vecvecāki, tāpēc īpaši būtiski bija noteikt tādu uzturlīdzekļu apmēru par aizbildnībā esošajiem bērniem, lai vecvecāki, kuri nereti ir pensionāri un viena no nabadzības riskam visvairāk pakļautajām iedzīvotāju grupām, spētu uzturēt bērnu un nodrošināt vismaz viņa pamatvajadzības. Tādējādi atbilstoši koncepcijā "Par adopcijas un ārpusģimenes aprūpes sistēmu pilnveidošanu" (09.03.2015.) atbalstītajam risinājumam tika paredzēts pabalstu bērna uzturēšanai noteikt vienādā apmērā gan audžuģimenē, gan aizbildnībā esošiem bērniem analoģisku minimālo uzturlīdzekļu apmēram. Attiecīgi pabalsta apmērs bērna uzturam nosakāms divkāršā (abiem vecākiem kopā jānodrošina uzturlīdzekļi dubultā apmērā) valstī noteiktā minimālo uzturlīdzekļu apmērā bērnam atkarībā no vecuma:

- katram bērnam no viņa piedzimšanas līdz septiņu gadu vecuma sasniegšanai - 25% apmērā no MK noteiktās minimālās mēneša darba algas (2017.gadā – 95 EUR, ievērojot plānoto minimālās darba algas apmēru – 380 EUR);
- katram bērnam no 7 gadu vecuma sasniegšanas līdz 18 gadu vecuma sasniegšanai - 30% apmērā no MK noteiktās minimālās mēneša darba algas (2017.gadā – 114 EUR, ievērojot plānoto minimālās darba algas apmēru – 380 EUR).

Jāņem vērā, ka regulējums nosaka, ja par bērnu ir piešķirta pensija par apgādnieka zaudējumu, apdrošināšanas atlīdzība par apgādnieka zaudējumu, valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts apgādnieka zaudējuma gadījumā, uzturlīdzekļi no Uzturlīdzekļu garantiju fonda vai ģimenes valsts pabalsts, izmaksājamo pabalstu samazina par attiecīgo summu. Līdz ar to vidējais pabalsta apmērs

[45] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287384-grozijumi-ministru-kabineta-2009-gada-22-decembra-noteikumos-nr-1643-kartiba-kada-pieskir-un-izmaksa-pabalstu-aizbildnim (sk. 20.03.2020.)

2017. gadā bija 89,38 EUR, kas ir par 197% vairāk nekā 2016. gadā, kad tas bija 30,04 EUR. Pabalsta palielināšana aizbildnim par bērna uzturēšanu ir **mērķēts pasākums ar ietekmi uz mērķa grupas – bērnu – materiālās situācijas uzlabošanos** un viņu aizbildņu tiešo ienākumu palielināšanos.

No valsts budžeta līdzekļiem tiek izmaksāta atlīdzība par adoptējamā bērna aprūpi adoptētājam, kura aprūpē un uzraudzībā pirms adopcijas apstiprināšanas tiesā ar bāriņtiesas lēmumu nodots adoptējamais bērns, ja adoptētājs nav nodarbināts (nebija uzskatāms par darba ņēmēju vai pašnodarbināto saskaņā ar likumu "Par valsts sociālo apdrošināšanu") vai ir nodarbināts un atrodas ar bērna aprūpi saistītā atvaļinājumā, vai atbilstoši MK noteiktajai kārtībai strādā nepilnu darba laiku. 13.12.2016. grozījumi 22.12.2009. MK noteikumos Nr. 1534 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi" noteica, ka no 2017. gada **atlīdzības par adoptējama bērna aprūpes nodrošināšanu apmērs mēnesī ir vienāds ar bērna kopšanas pabalsta apmēru personai, kura kopj bērnu vecumā līdz pusotram gadam jeb 171 EU**R (iepriekš 49,80 EUR). MK noteikumi Nr. 1534 zaudēja spēku 01.01.2018., kad stājās spēkā 12.12.2017. pieņemtie MK noteikumi nr. 752 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi un piemaksu par vienlaikus vairāku adoptējamo bērnu aprūpi un uzraudzību". 2017. gadā izdevumi atlīdzībai par adoptējama bērna aprūpi bija 51,9 tūkst. EUR, 2016. gadā – 14,8 tūkst. EUR, kas nozīmē izdevumu pieaugumu par 251,6%. Pabalsta saņēmēju skaits vidēji mēnesī būtiski nemainījās – 20 personas 2016. gadā, 23 personas – 2017. gadā, taču vidējais pabalsta apmērs mēnesī 2017. pieauga par 205,8%, sasniedzot 188,22 EUR (2016. gadā – 61,56 EUR). Šīs izmaiņas vērtējamas kā **mērķēts atbalsts mērķa grupai – ģimenēm, kas vēlas adoptēt bērnus, un adoptējamajiem bērniem, ar pozitīvu ietekmi uz to tiešajiem ienākumiem**. Taču pasākums nav tieši mērķēts nabadzības vai ienākumu nevienlīdzības mazināšani, bet gan adopcijas un ārpusģimenes aprūpes sistēmas pilnveidošanai, alternatīvo ārpusģimenes aprūpes formu īstenošanai, veicinot bez vecāku gādības palikušo bērnu audzināšanu ģimenē, nodrošinot viņiem stabilu un harmonisku dzīves vidi.

1.1.4. Pensijas un valsts atbalsts apgādnieka zaudējuma gadījumā

Kopš 2017. gada visiem pensijas vecumu sasniegušajiem, kuri nevar saņemt vecuma pensiju, tiek piešķirts valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts. Kā jau iepriekš norādīts, līdz 2017. gadam šo pabalstu minētās personas varēja saņemt tikai piecus gadus pēc pensijas vecuma sasniegšanas. 27.03.2007. MK noteikumi Nr. 205 „Apdrošināšanas iemaksu algas indeksa aprēķināšanas un vecuma pensijas kapitāla aktualizācijas kārtība" regulē kārtību, kādā tiek aprēķināta valsts pensiju pārskatīšanā piemērojamo faktiskā patēriņa cenu indeksa un apdrošināšanas iemaksu algas reālā pieauguma daļa (sauktu arī par iemaksu algas indeksu). 2015. gadā tika veiktas izmaiņas likumā „Par valsts pensijām"[46], kas noteica, ka personām, kurām no 01.01.2010. līdz 31.12.2015. tika piešķirta vai pārrēķināta vecuma, izdienas vai apgādnieka zaudējuma pensija un kuras aprēķinā ir ņemti vērā negatīvie pensijas kapitāla indeksi, pensijas tika pārskatītas. 2017. gada oktobrī tika veikta ikgadējā **pensiju indeksācija**. Tā kā no 01.01.2017. stājās spēkā 10.03.2016. veiktie grozījumi likumā "Par valsts pensijām", **pensiju indeksācijā pirmo reizi tika piemēroti 50% (iepriekš 25%) no apdrošināšanas iemaksu algas reālā pieauguma procentiem (iemaksu algas indekss).** Tika indeksētas vecuma, invaliditātes, izdienas un apgādnieka zaudējuma pensijas un atlīdzības, kuras tika piešķirtas vai pārrēķinātas līdz

[46] Grozījumi likumā „Par valsts pensijām" (18.06.2015.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/274899-grozijumi-likuma-par-valsts-pensijam- (sk. 12.01.2019.)

30.10.2017. Piemērojot indeksu 1,0439, tika palielinātas (indeksētas) pensijas un atlīdzības vai to daļu apmērs, kas nepārsniedza 349 EUR. Pensijas palielinājums bija atkarīgs no tās kopējā apmēra, proti, jo lielāka bija pensija, jo lielāks tās palielinājums. Piemēram, 200 EUR liela pensija palielinājās par 8,78 EUR, savukārt 300 EUR liela pensija – par 13,17 EUR. Pensijām, kuras bija lielākas par 349 EUR, tika indeksēti tikai 349 EUR, kas nozīmēja pielielinājumu par 15,32 EUR.

Lai novērtētu pensiju indeksācijas izmaiņu ietekmi uz pensijas apmēriem un vecuma pensionāru ienākumiem 2017. gadā, ir salīdzināti dati par vidējās pensijas apmēru un vecuma pensiju sadalījumu pēc tās apmēra (ar piemaksu) periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam (sk. 1.3. tabulu). **Vidējā vecuma pensija 2017. gada decembrī, salīdzinot ar 2016. gada decembri, pieauga par 5,7%**, kamēr iepriekšējos gados šis pieaugums bija līdz no 2,3% līdz 2,9%. Samazinājās pensiju saņēmēju īpatsvars, kuru vecuma pensija 2017. gada beigās bija līdz 300 EUR liela (kopumā samazinājums par 7 procentpunktiem), savukārt par 3,9 procentpunktiem pieauga to pensionāru īpatsvars, kuru ikmēneša vecuma pensija bija robežās no 300 EUR līdz 400 EUR. Tieši šajā grupā ir vislielākais īpatsvara palielinājums.

1.3. tabula. Vecuma pensiju sadalījums (%) pēc piešķirtā apmēra EUR (ar piemaksu) periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam

Gads*	Vidējā vecuma pensija mēnesī	Pieaugums **	≤ 200	200,01 – 300,00	300,01 – 400,00	400,01 – 500,00	≥ 500
2014	286,07	-	11,8%	61,4%	21,6%	4,5%	5,1%
2015	292,76	2,3%	12,0%	58,5%	18,6%	5,1%	5,8%
2016	301,34	2,9%	12,1%	54,8%	20,5%	5,9%	6,7%
2017	318,47	5,7%	11,7%	48,2%	24,4%	7,4%	8,3%

Avots: VSAA oficiālā statistika
* kalendārā gada decembrī; ** attiecībā pret iepriekšējo gadu.

Nabadzības riska slieksnis vienas personas mājsaimniecībai 2017. gadā bija 367 EUR, kas nozīmē, ka vidējā vecuma pensija – 318 EUR - bija zem tā, veidojot 86,6% no nabadzības riska sliekšņa vērtības (2016. gadā – 91,3%). Savukārt nabadzības riska indekss vienas personas mājsaimniecībām vecumā virs 65 gadiem (pēc būtības tie ir atsevišķi dzīvojoši pensionāri) bija 74% (2016. gadā – 72,8%), un senioru grupā virs 65 gadiem nabadzības riska indekss, salīdzinot 2016. gadu ar 2017. gadu, pieauga par 6,2 procentpunktiem (no 2015. gada līdz 2016. gadam tas pieauga par 2,6 procentpunktiem). Dati par vidējās darba algas un vidējās vecuma pensijas apmēra izmaiņām atklāj, ka vidējā pensija 2017. gadā pieauga par 5,6%, kamēr vidējā bruto alga – par 7,8%, neto alga – par 7,1%, neņemot vērā patēriņa cenu kāpumu. Tas nozīmē, ka pensiju indeksācijas rezultātā tādā veidā, kādā tā tika veikta 2017. gadā, nebija arī pensionāru ienākumu līmeni uzturoša ietekme. 2017. gada Valsts kontroles revīzijas ziņojumā par vecuma pensijām secināts, ka, neraugoties uz to, ka Latvijas pensiju sistēmas pamati ir pareizi veidoti, ar to domājot uz valsts sociālās apdrošināšanas pamatprincipiem balstītu trīs līmeņu pensiju sistēmu, nav izdevies nodrošināt, ka minimālās pensijas apmērs sasniedz 20% no vidējās bruto algas, lai mazinātu nabadzības risku šajā iedzīvotāju grupā[47]. Šāds mērķis noteikt 1995.

[47] Valsts kontrole (2017). Vai valsts politika pensiju sistēmas ilgtspējas nodrošināšanai ir efektīva? Pieejams: http://www.lrvk.gov.lv/revizija/vai-valsts-politika-pensiju-sistemas-ilgtspejas-nodrosinasanai-ir-efektiva/ (sk. 02.04.2020.)

gadā pieņemtajā Pensiju reformas koncepcijā[48]. 2017. gadā tie būtu 185 EUR, kamēr faktiski mazākais iespējamais vecuma pensijas pensijas minimālās apmērs personām ar darba stāžu no 10 līdz 20 gadiem bija 70,43 EUR (7,6% no vidējās bruto algas, kas bija 926 EUR), bet lielākais personām ar darba stāžu virs 41 gada bija 108,85 EUR (11,8 %)[49].

Šie dati ir pamats secinājumam, ka, neraugoties uz to, ka pensiju indeksācijas kā mērķēta pasākuma pensiju saņēmēju tiešo ienākumu palielināšanai ietekmē pensionāru ienākumi 2017. gadā palielinājās, tas **nav pietiekami efektīvs šīs iedzīvotāju grupas nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas instruments**. 2017. gada datu salīdzinājums ar iepriekšējiem gadiem liecina, ka **nabadzībai pakļauto senioru daļai ir tendence pieaugt**.

Pensiju indeksācija kā pensionāru ienākumu palielināšanas instruments Izvērtējumā intervēto ekspertu skatījumā (ekspertu sarakstu sk. 2. pielikumā) tiek vērtēts kā pēc būtības atbilstošs šādam mērķis, tomēr negatīvi tādā nozīmē, kā tas tiek pielietots, jo **esošajā formātā tas nevar mazināt šīs grupas nabadzību un ienākumu nevienlīdzību attiecībā pret pārējām iedzīvotāju grupām**. Lai šo uzdevumu varētu īstenot, ekspertu vērtējumā ir vairāki iespējamie risinājumu varianti. Pirmkārt, minimālās pensijas līmeņa celšana, ko, no vienas puses, paredz 2019. gada 22. augustā pieņemtais "Plāns minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam", no otras puses, esošā pieeja, arī ņemot vērā kopš 2018. gada ieviestās izmaiņas par darba stāža ietekmi uz indeksāciju, atpaliek no vidējās algas valstī izmaiņām un samazinās t.s. pensijas pirktspēja. Par to liecina arī augstāk minētie dati par vidējās darba algas un vidējās vecuma pensijas pieaugumu salīdzinājumu. Negatīvi tiek vērtēts tas, ka Latvijā tiek indeksēti tikai 50% no apdrošināšanas iemaksu algas reālā pieauguma procentiem, nevis 100%, kā tas ir pārējās divās Baltijas valstīs (Latvijā to bija plānots īstenot 2020. gadā). Ja tiek indeksēti 50% no apdrošināšanas iemaksu algas, tad pensijas pirktspēja turpina samazināties ar katru gadu. Treškārt, noteikt iztikas minimuma līmeni, kuram būtu jābūt diferencējamam pēc dažādām sociāli demogrāfiskām pazīmēm un arī atšķirīgam pēc tā struktūras, jo dažādām sociālajām grupām ir atšķirīgas patēriņa vajadzības. Ja konkrētās personas vecuma pensija nesasniedz šai sociālajai grupai noteikto iztikas minimuma līmeni, izmakstāt pensijas piemaksu, veicot to automātiski un neradot papildu administratīvo slogu. Tādā veidā tiktu mazināta ienākumu nevienlīdzība "no apakšas", palielinot trūcīgāko iedzīvotāju ienākumus, nevis samazinot turīgāko iedzīvotāju ienākumus, kas ir sarežģītāk. Sakaņā ar ekspertu sniegto informāciju šāda pieeja jau tiek īstenota Lietuvā.

2017. gadā tika **palielināts valsts atbalsts apgādnieka zaudējuma gadījumā**. Valsts sociālo pabalstu likums kā vienu no mērķa grupām, kurām ir tiesības un valsts sociālā nodrošinājuma pabalstu, nosaka nepilngadīgus bērnus, kuri ir zaudējuši vienu vai abus apgādniekus. 23.11.2016. grozījumi paredzēja grozīt kārtību, kādā tiek noteikts pabalsta apmērs. Līdz 23.11.2016. grozījumiem likums noteica, ka valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts trīs un vairāk bērniem nedrīkst būt mazāks par 50% no MK noteiktā valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta apmēra katram bērnam. Saskaņā ar 23.11.2016. grozījumiem likumā turpmāk **valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta apmēra un tā pārskatīšanas kārtības noteikšana tika deleģēta MK**.

[48] Pieejams: https://www.vestnesis.lv/ta/id/26779 (sk. 02.05.2020.)

[49] VSAA oficiālā statistika (n.d.).

Vienlaikus likums „Par obligāto sociālo apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām" paredz darba nespējīgiem ģimenes locekļiem viņu apgādnieka nāves gadījumā, ja tā nāves cēlonis ir nelaimes gadījums darbā vai arodslimība, valsts piešķirtu atlīdzību par apgādnieka zaudējumu. Līdz 2017. gadam atlīdzības par apgādnieka zaudējumu apmērs katram mirušā apgādnieka bērnam nedrīkstēja būt mazāks par 65% no valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta, t.i. 41,62 EUR. 23.11.2016. grozījumi šajā likumā paredzēja, ka sociālā nodrošinājuma pabalsta apmērs katram mirušā apgādnieka bērnam, pirmkārt, **nedrīkst būt mazāks par MK noteiko apmēru**, otrkārt, tas **ir jātuvina minimālo uzturlīdzekļu apmēram**, kādu valsts garantē gadījumos, kad kāds no bērna vecākiem nepilda savus pienākumus un bērnam nepieciešamo uzturēšanu nenodrošina. Neatkarīgi no bērnu skaita, kuri jāuztur, spējas uzturēt bērnus un mantas stāvokļa, katram vecākam savam bērnam jānodrošina uzturlīdzekļi vismaz valstī noteiktajā minimālajā apmērā (Civillikuma179. panta piektā daļa). Minimālais uzturlīdzekļu apmērs ir noteikts MK noteikumos Nr. 37 "Noteikumi par minimālo uzturlīdzekļu apmēru bērnam", ņemot vērā valstī noteikto minimālo mēneša algu un bērna vecumu. Tā kā no 01.01.2016. Latvijā noteiktā minimālā mēneša darba alga bija 370 EUR minimālais uzturlīdzekļu apmērs katram bērnam tika noteikts šāds: 25% apmērā no valstī noteiktās minimālās mēnešalgas katram bērnam no viņa dzimšanas līdz septiņu gadu vecumam (92,50 EUR mēnesī); 30% apmērā no valstī noteiktās minimālās mēnešalgas katram bērnam no septiņu gadu vecuma līdz 18 gadu vecuma sasniegšanai (111 EUR mēnesī).

Visbeidzot, saistībā ar valsts atbalsta palielināšanu apgādnieku zaudējušajiem bērniem, 23.11.2016. tika veikti arī grozījumi likumā "Par valsts pensijām", nosakot, ka mirušā apgādnieka ģimenes locekļiem apgādnieka zaudējuma pensijas apmēru aprēķina no apgādnieka iespējamās vecuma pensijas šādā apmērā: vienam bērnam – 50% no pensijas, diviem bērniem – 75% no pensijas, trim un vairāk bērniem 90% no pensijas. **Apgādnieka zaudējuma pensijas minimālā apmēra noteikšana tika deleģēta MK**.

Tā kā 23.11.2016. grozījumi Valsts sociālo pabalstu likumā, grozījumi „Par obligāto sociālo apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām", grozījumi likumā "Par valsts pensijām" paredzēja, ka no 01.04.2017. valsts atbalsta apmēru katram mirušā apgādnieka bērnam nosaka MK, 21.03.2017. tika pieņemti MK noteikumi nr.156 par apgādnieka zaudējuma pensijas, atlīdzības par apgādnieka zaudējumu un valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta apgādnieka zaudējuma gadījumā minimālo apmēru un tā pārskatīšanas kārtību. No 01.04.2017. tika palielināts minimālo apgādnieka zaudējuma pensijas, valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta un atlīdzības par apgādnieka zaudējumu apmērs. Saskaņā ar MK noteikumiem nr.156 apgādnieka zaudējuma pensijas, atlīdzības par apgādnieka zaudējumu un valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta **minimālais apmērs katram bērnam no viņa dzimšanas līdz septiņu gadu vecumam tika noteikts 92,50 EUR mēnesī, bet katram bērnam no septiņu gadu vecuma līdz 18 gadu vecuma sasniegšanai 111 EUR mēnesī**. Ņemot vērā to, ka bērnam ar invaliditāti kopš bērnības noteiktais minimālais atbalsta apmērs apgādnieka zaudējuma gadījumā ir noteikts 106,72 EUR, tad, lai nesamazinātu finansiālā minimālā atbalsta apmēru, ir paredzēts, ka katram bērnam ar invaliditāti kopš bērnības no viņa dzimšanas līdz septiņu gadu vecumam minimālais atbalsta apmērs ir 106,72 EUR.

Valsts izdevumi **pensijām apgādnieka zaudējuma gadījumā** 2017. gadā bija 31,2 milj. EUR, salīdzinot ar 2016. gadu, izdevumi palielinājās par 3,8 milj. EUR jeb 14,0%. Pensijas apgādnieka

zaudējuma gadījumā pensiju saņēmēju skaits vidēji mēnesī 2017. gadā bija 15,4 tūkst. personu. Salīdzinot ar 2016.gadu, pensijas saņēmēju skaits samazinājās par 0,6 tūkst. personām vidēji mēnesī jeb 3,6%, savukārt pensijas vidējais apmērs palielinājās par 26,11 EUR jeb 18,2%, sasniedzot 169,22 EUR. Izdevumi **atlīdzībām par apgādnieka zaudējumu** 2017. gadā bija 0,2 milj. EUR, salīdzinot ar 2016. gadu, izdevumi palielinājušies 4,5 %. Atlīdzību vidējais apmērs bija 282,68 EUR, kas, salīdzinot ar 2016.gadu, palielinājās par 12,11 EUR jeb 4,5%. Atlīdzību saņēmēju skaits vidēji mēnesī pārskata periodā bija 68 personas, kas, salīdzinot ar 2016.gadu, bija saglabājies nemainīgs.[50] Valsts pamatbudžeta programmas „Valsts sociālie pabalsti un izdienas pensijas" izlietojuma publiskajos datos par izdevumiem valsts sociālā nodrošinājuma pabalstam, ko ir apkopojusi VSAA, nav atsevišķi izdalīti apgādniekus zaudējušie bērni kā šī pabalsta saņēmēji, taču kopumā šī pabalsta mērķiem 2017. gadā izdevumi pieauga par 5,3%, kamēr tā saņēmēju skaits pieauga par 3,3%. Pabalsta vidējais apmērs šajā periodā pieauga par 2 EUR, 2017. gadā sasniedzot 106,20 EUR vidēji mēnesī[51].

Valsts atbalsta palielināšana apgādnieku zaudējušiem bērniem tika veiktas ar mērķi **mazināt ģimeņu, kurās bērnu audzina viens pieaugušais, nabadzību** (2016. gadā nabadzības riska indekss šajās grupā bija visaugstākais no visām sociāli demogrāfiskajām grupām - bija 34,3%) un **visiem bērniem nodrošināt līdzvērtīgu valsts atbalstu**. Kā skaidrots 23.11.2016. Valsts sociālo pabalstu likuma grozījumu anotācijā[52], tika konstatētas arī situācijas, kad bērns, kura apgādnieks gājis bojā, saņem mazāku finansiālo atbalstu nekā bērns, kura vecāks negrib vai nespēj par to gādāt, un bērns no Uzturlīdzekļu garantiju fonda saņem valstī noteiktos minimālos uzturlīdzekļus. 2017. gadā nabadzības riska indekss mājsaimniecību, kurās ir viens pieaugušais ar bērniem, nedaudz mazinājās (par 1,8 procentpunktiem) un bija 32,6%[53]. Vienlaikus, ja salīdzina mājsaimniecību ar bērniem, kurās ir divi pieaugušie, un mājsaimniecības ar bērniem, kurās ir viens pieaugušais (pēc būtības - divu vecāku un viena vecāka ģimenes), divu vecāku ģimenēm to rīcībā esošie ienākumi atkarībā no bērnu skaita palielinājušies robežās no 16,9% līdz 22%. Tikpat liels ir šo ģimeņu ienākumu palielinājums, rēķinot uz vienu ekvivalento patērētāju – robežās no 17,1% līdz 22,11%. Savukārt viena vecāka ģimenēs to rīcībā esošie ienākumi 2017. gadā palielinājās par 6,8%, bet uz vienu ekvivalento patērētāju par 8,3%. Te, protams, jāņem vērā arī izmaiņas minimālo uzturlīdzekļu apmērā (sk. izvērsti zemāk). Kaut arī viena vecāka ģimeņu nabadzības rādītāja un ienākumu rādītāju izmaiņas ir mazākas, nekā tas ir citām mājsaimniecībām ar bērniem, tomēr tās ir pozitīvā virzienā. Valsts atbalsta palielināšana apgādnieku zaudējušiem bērniem ir vērtējama kā **viena vecāka ģimeņu tiešos ienākumus ietekmējošs un ienākumu nevienlīdzību mazinošs pasākums**.

1.1.5. Sociālie pakalpojumi un sociālā palīdzība

Plaši grozījumi 2017. gadā tika veikti **Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā**. Kopumā tika grozītas 30 likuma normas. Turpinājumā ir apkopotas izmaiņas tajās likuma normās, kas ir saistītas ar Izvērtējuma mērķi un uzdevumu.

[50] VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā.
[51] Turpat.
[52] Pieejams: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/D9E3BB464C664F0AC225804A002CE518?OpenDocument (sk. 20.03.2020.).
[53] CSP (n.d.). NIG050. Nabadzības riska indekss pēc mājsaimniecības tipa (%).

Līdzās 13 likumā lietoto terminu precizējumiem (piemēram, apgādnieks, krīzes situācija, profesionālās piemērotības noteikšana u.c.) tika tika precizēts **sociālās palīdzības mērķis**, jo sociālā palīdzība tiek sniegta gan krīzes situācijā nonākušām personām, gan trūcīgām un maznodrošinātām personām. Sociālās palīdzības mērķis ir sniegt materiālu atbalstu trūcīgām, maznodrošinātām un krīzes situācijā nonākušām ģimenēm (personām), lai nodrošinātu to pamatvajadzības un veicinātu darbspējīgo personu līdzdarbību savas situācijas uzlabošanā. Izvērtējumā kontekstā būtisks ir pamatavajadzību termins, jo tas zināmā mērā atspoguļo nabadzības izpratni likuma interpretācijā. Saskaņā ar likumu cilvēka pamatvajazības ir ēdiens, apģērbs, mājoklis, veselības aprūpe un obligātā izglītība.

Precizēto terminu vidū šī Izvērtējuma kontekstā svarīgi pieminēt **krīzes situācijas terminu**. Tā ir situācija, kurā ģimene (persona) katastrofas vai citu no ģimenes (personas) gribas neatkarīgu apstākļu dēļ pati saviem spēkiem nespēj nodrošināt savas pamatvajadzības un tai ir nepieciešama psihosociāla vai materiāla palīdzība. Iepriekš netika piedāvāts vienots skaidrojums, kas ir krīzes situācija, kaut sociālās palīdzības mērķī tiek runāts par materiālu atbalstu krīzes situācijā un pie sociālā dienesta pienākumiem un tiesībām minēts, ka jāsniedz personai psihosociāla vai materiāla, vai psihosociāla un materiāla palīdzība, lai sekmētu krīzes situācijas pārvarēšanu un veicinātu šīs personas iekļaušanos sabiedrībā. Pašvaldība, neizvērtējot ģimenes (personas) ienākumus, var piešķirt ģimenei (personai) pabalstu krīzes situācijā (agrāk tika lietots termins "ārkārtas situācijā").

2017. gadā valstī kopumā **krīzes situācijas pabalsts** tika izmaksāts 4742 personām 3954 ģimenēs, izlietojot 608,7 tūkst. EUR, no tiem 524,7 tūkst. EUR naudā un 83,9 tūkst. EUR natūrā. 18% no izlietotajiem līdzekļiem tika piešķirti stihiskas nelaimes gadījumos, bet 82% - citos iepriekš neparedzamu gadījumu apstākļos. Salīdzinot 2017. gada datus ar 2016. gada datiem, secināms, ka krīzes/ ārkārtas situācijas pabalsta saņēmēju skaits samazinājās par 18,7%, izlietoto līdzekļu apmērs par 40,6%, bet vidējais pabalsta apmērs saruka par 27% (no 176 EUR līdz 128 EUR). Savukārt, ja salīdzina 2016. gadu un 2015. gadu, izmaiņas abos rādītājos ir proporcionāli apgrieztas - pabalsta saņēmēju skaits 2016. gadā ir par 35% mazāks nekā iepriekšējā gadā, izlietoto līdzekļu apmērs ir samazinājies par 35% un vidējais pabalsta apmērs bija 139 EUR. Šie dati **neliecina par krīzes situācijas termina ietekmi uz pabalstu saņēmēju skaitu un šim mērķim izlietotajiem līdzekļiem**.

Līdz ar veiktajiem grozījumiem Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā, izvērtējot personas ienākumus, **par ienākumiem neuzskata ģimenes valsts pabalstu un piemaksas pie šā pabalsta**[54]. Kā skaidrots 2017. gada aprīļa Progresa ziņojumā par Latvijas NRP "Eiropa 2020" stratēģijas īstenošanai, šādas izmaiņas veiktas, lai **uzlabotu pieejamību sociālajai palīdzībai ģimenēm ar bērniem un uzlabotu šo ģimeņu materiālo situāciju**. Tātad arī kā mērķēts pasākums ģimeņu ar bērniem nabadzības mazināšanai. To rezultātā tika plānots, ka lielāks skaits ģimeņu ar bērniem ar zemiem ienākumiem kvalificēsies trūcīgas ģimenes statusam un tādējādi varēs saņemt pašvaldību sniegtos sociālos pakalpojumus un sociālās palīdzības pabalstus, kā arī valsts nodrošinātos pakalpojumus un sniegto atbalstu trūcīgām personām. Pašvaldību administratīvie dati atklāj, ka 2017.

[54] Līdzās tādiem iepriekš jau noteiktiem pabalstiem kā: bērna invalīda kopšanas pabalstu, pabalstu invalīdam, kuram nepieciešama kopšana, pabalstu par asistenta izmantošanu, pabalstu transporta izdevumu kompensēšanai invalīdam, kuram ir apgrūtināta pārvietošanās, pabalstu ar celiakiju slimam bērnam, pabalstus bērna piedzimšanas un personas nāves gadījumā, kā arī šajā likumā noteiktos pašvaldības sociālās palīdzības pabalstus.

gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu par 6,5% samazinājās trūcīgo statusu ieguvušo ģimeņu skaits. Ienākumu rādītāji atklāj, ka 2017. gadā palielinājās ģimeņu ar bērniem ienākumi, vislielākā apmērā tieši ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem (rīcībā esošie ienākumi uz mājsaimniecības locekli pieauga par 22%). Tajā pašā laikā nabadzības riska indekss mājasaimniecību ar bērniem grupā bija 16,5%, ar nelielu tendenci pieaugt kopš 2015. gada, kad tas bija 16%. Visbūtiskāk šis rādītājs pieauga ģimenēm, kurās ir trīs un vairāk pieaugušie ar apgādībā esošiem bērniem (par 5,4 procentpunktiem), neliels nabadzības riska indeksa pieaugums bija arī ģimenēs ar diviem pieaugušajiem un trīs un vairāk bērniem, kamēr citās ģimeņu ar bērniem grupās bija novērojams samazinājums robežās no 4,2 līdz 1,7 procentpunktiem. Tas nozīmē, ka lielām ģimenēm un daudzbērnu ģimenēm materiālā situācija pasliktinājās vairāk nekā cilvēku skaita ziņā mazskaitlīgākām ģimenēm.

Secināms, ka ģimenes valsts pabalsta un tā piemaksu neiekļaušana ienākumu izvērtējumā paredzēja iespēju palielināt ģimeņu ar bērniem kā tiešos ienākumus (iespēja saņemt pabalstus), tā netiešos ienākumus (iespēja saņemt pakalpojumus). Kaut arī **ģimeņu ar bērniem, īpaši daudzbērnu ģimeņu, ienākumi Izvērtējuma periodā palielinājās, nav pamata secinājumam par konkrētā pasākuma ietekmi uz to**, pirmkārt, tāpēc, ka tas jāskata kopsakarībā ar citiem pasākumiem, kas ietekmēja ģimeņu ar bērniem materiālo situāciju; otrkārt, būtu nepieciešami detalizēti dati par trūcīgo ģimeņu īpatsvara izmaiņām dažādu sociālās palīdzības un sociālo pakalpojumu saņēmēju vidū. Neraugoties uz īstenotajiem pasākumiem un ienākumu palielinājumu, **2017. gada nabadzības rādītāji ģimeņu ar bērniem grupā bija ar tendenci pieaugt**.

Vēl viens pasākums, kas bija mērķēts uz iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem situācijas uzlabošanu un izrietēja no grozījumiem Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā, bija **nodarbinātības motivēšana, ieviešot pakāpenisku sociālās palīdzības pabalstu izmaksas pārtraukšanu pēc trīs mēnešiem pēc personas iesaistīšanās darba tirgū**. Proti, ja persona atsāk strādāt vai uzsāk savu saimniecisko darbību, pašvaldības sociālais dienests, izvērtējot personas ienākumus, vienu reizi gadā trīs mēnešu periodā turpmāk neņem vērā ienākumus līdz valstī noteiktās minimālās mēneša darba algas apmēram. Ja gadījumā persona zaudē darbu vai izbeidz saimniecisko darbību, nesasniedzot trīs mēnešus, tad kalendārā gada laikā šo normu var piemērot atkārtoti, bet nepārsniedzot trīs kalendāra mēnešus gada laikā. Šis pasākums, kā to norāda arī politikas veidotāji, primāri tika mērķērts uz konkrētas rīcības motivēšanu (iesaistīšanos nodarbinātībā), **taču sekundāri tas bija vērsts arī uz sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju, t.sk. iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem, iespēju uzlabot savu materiālo situāciju**, gūstot regulārus ienākumus no nodarbinātības. Izvērtējumā intervētie eksperti šo pasākumu vērtē pozitīvi, ņemot vērā darba algas izmaksas brīdi (pēc nostrādāta mēneša), pārbaudes laiku (visbiežāk trīs mēneši). Pasākuma reālās ietekmes novērtēšanai būtu nepieciešami dati par sociālās palīdzības pabalstu saņēmējiem, kas nodibinājuši darba attiecības un turpina saņemt ienākumu testētos sociālās palīdzības pabalstus – GMI pabalstu, dzīvokļa pabalstu un citus, ja pašvaldība tādus ir noteikusi.

Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likuma grozījumi aptvēra arī **ilgstošās aprūpes klientus**. Šo mērķa grupu veido personas ar invaliditāti un funkcionāliem ierobežojumiem, vecuma pensionāri, bez vecāku gādības palikuši bērni un bērni bāreņi. Visas minētās mērķa grupas, kurām ir tiesības un valsts un pašvaldību apmaksātajiem ilgstošās aprūpes pakalpojumiem **iekļaujas iedzīvotāju grupā ar zemiem ienākumiem**. Pirms likuma grozījumiem klientam par atrašanos Valsts sociālās aprūpes

centrā (VSAC) bija jāmaksā ne vairāk kā 90% no pensijas un piemaksas pie pensijas. Gadījumos, ja klients nebija pensijas saņēmējs, bet saņēma apdrošināšanas atlīdzību par nelaimes gadījumu darbā, klients no saņemtās atlīdzības par šo pakalpojumu nemaksāja, klienta uzturēšanās VSAC tika segta no valsts budžeta līdzekļiem. Savukārt visu apdrošināšanas atlīdzības summu saņēma klienta likumiskais pārstāvis vai apgādājamie, kuriem nebija pienākuma maksāt par apdrošināšanas atlīdzības saņēmēja uzturēšanos VSAC. Kā skaidrots grozījumu anotācijā[55], lai nodrošinātu vienlīdzīgu pieeju samaksas noteikšanā par ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcijas pakalpojumu, neatkarīgi no klienta ienākumu veida un avota, tika noteikts, ka, **aprēķinot samaksu par VSAC pakalpojumu, tiek ņemta vērā arī personai izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība par nelaimes gadījumu darbā**. Tāpat tika indentificēta nepieciešamība aktualizēt procedūru, kādā tiek novērtēta klienta un viņa likumisko apgādnieku maksātspēja un aprēķināma maksājamā summa par klienam nodrošināto sociālo pakalpojumu. Iepriekš šajā jautājumā pašvaldībās bija izveidojusies atšķirīga prakse, kas ne vienmēr bija skaidra klientiem un apgādniekiem, izraisot konfliktsituācijas un radot risku, ka apgādniekiem noteiktais maksājums pēc kāda laika vairs neatbilst viņu maksātspējai. Grozījumu rezultātā tika **precizēti personas ienākumu avoti, no kuriem tiek aprēķināta samaksa par personas uzturēšanos ilgstošas sociālās aprūpes institūcijā**. Lai situācijas, kad persona saņem sociālās aprūpes pakalpojumus neradītu negatīvu finansiālo ietekmi uz šīs personas tuviniekiem vairāku paaudžu garumā, tika noteikts, ka pienākums maksāt par personas saņemtajiem sociālajiem pakalpojumiem gulstas uz tās laulāto, pilngadīgajiem bērniem un vecākiem. Pasākums bija vērsts uz ilgstošas sociālās aprūpes pakalpojuma pieejamību, nevienlīdzīgas pieejas novēršanu pakalpojuma apmaksas kārtībā, kā arī negatīvas ietekmes uz pakalpojuma saņēmēju ģimenes locekļu ienākumiem. Līdz ar to tas nav uzskatāms par mērķētu atbalstu konkrētām mērķa grupām, taču tam ir ietekme uz vairāku grupu – ilgstošās aprūpes pakalpojumu saņēmēju un viņu ģimenes locekļu – netiešajiem ienākumiem.

1.1.6. Minimālā darba alga un minimālie uzturlīdzekļi

2017. gadā stājās spēkā MK noteikumi Nr.563 "Minimālās mēneša darba algas noteikšanas un pārskatīšanas kārtība", kas paredzēja vairākas izmaiņas minimālās mēneša darba algas (turpmāk – minimālās algas) noteikšanas procesā, taču, neraugoties uz to, 2017. gadā minimālā alga **normāla darba laika ietvaros tika palielināta tikai par 10 EUR - no 370 EUR uz 380 EUR**[56] **jeb par 2,7%**. 2017. gadā vidējā bruto darba samaksa pieauga par 7,9% un sasniedza 926 EUR. Straujāk darba samaksa 2017. gadā pieauga privātajā sektorā – par 8,3%, savukārt sabiedriskajā sektorā – par 7,4%. Neto darba samaksas reālais pieaugums, ņemot vērā patēriņa cenu kāpumu 2017. gadā par 2,9 %, bija 4%[57]. Tādējādi 2017. gadā minimālā darba alga pirms nodokļu nomaksas veidoja 41% no vidējās bruto darba algas (2016. gadā – 43%).

[55] Pieejams: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/0244BA8565E24FB8C2257DB7002E2183?OpenDocument (sk. 20.03.2020.)

[56] Izmaiņas veiktas atbilstoši 24.11.2015. MK noteikumiem Nr.665 „Noteikumi par minimālo mēneša darba algu un minimālo stundas tarifa likmi". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/278067-noteikumi-par-minimalas-menesa-darba-algas-apmeru-normala-darba-laika-ietvaros-un-minimalas-stundas-tarifa-likmes-aprekinasanu (sk. 17.03.2020.)

[57] CSP (01.03.2018). Vidējā alga 2017. gadā 926 eiro. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/darba-samaksa/meklet-tema/2383-darba-samaksas-parmainas-2017-gada (sk. 09.02.2020.)

Minimālās algas palielināšana ir pasākums, kas ir paredzēts kā mērķēts atbalsts iedzīvotāju grupām ar augstākiem nabadzības riskiem un rada tiešu ietekmi uz šo grupu ienākumiem. Primāri tas ietekmē strādājošos ar zemu atalgojumu (tos, kuru alga ir noteikta minimālās algas līmenī vai kuru alga ir atkarīga no minimālās darba algas likmes), samazinot šīs grupas īpatsvaru. Sekundārā līmenī tas ietekmē mājsaimniecības, kurās vismaz kāds no tās locekļiem ir strādājošais, palielinot mājsaimniecības rīcībā esošos kopējos ienākumus. Vienlaikus jāuzsver, ka **minimālās algas palielināšanas ietekme uz mājsaimniecību var būtiski variēties atkarībā no mājsaimniecības locekļu skaita, vecuma un darbspējas**.

2017. gadā minimālas algas apmērs pēc nodokļu nomaksas personai bez apgādājamiem bija 275 EUR, kas veidoja 75% vienas personas mājsaimniecības nabadzības riska sliekšņa vērtības (367 EUR) (2016. gadā - 82%). Tas nozīmē, ka minimālās algas saņēmēji, ja darba atalgojums bija to vienīgais ienākums, tika pakļauti vēl augstākam nabadzības riskam kā gadu iepriekš. Salīdzinot ar 2016. gadu, minimālās algas neto personai bez apgādājamiem bija palielinājies par 3 EUR jeb 1,3%. Darba devēja izmaksas uz vienu darbinieku ar minimālo algu palielināja par 12 EUR jeb 2,7%. Modelējot šo situāciju **mājsaimniecībai ar diviem pieaugušajiem** (pieņemot, ka abiem ir minimālā alga un uz katram pieaugušajam ir norādīts viens apgādājamais) **un diviem bērniem vecumā līdz 14 gadiem**, tās neto ienākumi 2017. gadā būtu 632 EUR mēnesī (2016. gadā – 624 EUR), kas bija 82% no nabadzības riska sliekšņa ilustratīvās vērtības šāda tipa mājsaimniecībām, piemērojot OECD modificēto ekvivalences skalu (2016. gadā – 90%). Tas nozīmē, ka šīm ģimenēm ienākumi no strādājošo mājsaimniecības locekļu atalgojuma palielinājās par 8 EUR jeb par 1,3% (īpatsvara izteiksmē līdzvērtīgi ar vienas personas mājsaimniecību). Šo aprēķinu interpretācijā jāņem vērā, ka 2017. gadā turpinājās diferencētā nepaliekamā minimuma piemērošana un samazinājās mēneša neapliekamais minimums no 75 EUR uz 60 EUR. Salīdzinot ienākumus no minimālās algas **vienai personai bez apgādājamiem un ar vienu apgādājamo**, aprēķini rāda, ka pirmajā gadījumā neto ienākumi ir 275 EUR, otrajā gadījumā – 316 EUR. Salīdzinājumā ar 2015. gadu, 2016. gadā personai bez apgādājamiem ienākumu pieaugums bija 3 EUR, personai ar vienu apgādājamo 4 EUR, kas nozīmēm, ka uz vienu ekvivalento patērētāju, piemēram, viena vecāka ģimenei ar bērnu līdz 14 gadiem mēneša ienākumi no algotā darba, bija 221 EUR (221 EUR pieaugušajam un 98 EUR bērnam), piemērojot bērnam koeficientu 0,3. Savukārt, ja bērns ir vecāks par 14 gadiem, tad šādi viena vecāka ģimenei pie tādiem pašiem nosacījumiem ienākumi uz vienu ekvivalento patērētāju bija vairs tikai 158 EUR (158 EUR kā uz pieaugušo, tā uz apgādājamo bērnu). Tātad secināms, ka 2017. gadā, tāpat kā iepriekšējos gados, **viena vecāka mājsaimniecības gadījumā ienākumi, ņemot vērā tikai ienākumus no minimālās algas, uz vienu ekvivalento patērētāju bija būtiski mazāki nekā vienas personas mājsaimniecībai**.

Minimālās algas apmērs 2017. gadā Izvērtējumā ietvaros intervēto ekspertu vidū (ekspertu sarakstu sk. 2. pielikumā) tiek vērtēts kā nepietiekams, tāpat arī palielinājuma apmērs tikai par 10 EUR nav bijis pietiekams. Ekonomikas un finanšu jomas eksperti vērsa uzmanību uz to, ka **minimālās algas celšana nav viennozīmīgs ienākumu nevienlīdzības mazināšanas instruments**. Kā secināts pētījumā par minimālās algas celšanas ietekmi uz ienākumu nevienlīdzību, ja minimālo algu ceļ par daudz, efekts var būt arī negatīvs, proti, mazinās uzņēmumu konkurētspēja un nodarbinātība, īpaši

nozarēs un reģionos ar zemiem ienākumiem, kā piemēram, Latgalē.[58] Jāņem vērā, ka līdz ar minimālās algas celšanu, palielinās darba devēju izmaksas, attiecīgi arī produktu un pakalpojumu cenas, kā rezultātā ieguvums no minimālās algas celšanas ir mazāks, nekā plānots. Tāpat minimālās algas var aktivizēt arī ēnu ekonomikas procesu, palielinot aplokšņu algas, samazinot darbinieku slodzes vai pārējot uz uzņēmuma līgumiem. Tajā pašā laikā minimālo algu celšana ietekmē iedzīvotāju kopējo algu palielinājumu.

Saskaņā ar vienu no ekspertu intervijās paustajiem viedokļiem ir nepieciešams noteikt ienākumu neapliekamo minimumu minimālās algas apmērā. Šāda pieeja, kā liecina FM 02.05.2019. informatīvajā ziņojumā "Valsts nodokļu politikas pamatnostādņu 2018. – 2021. gadam īstenošanas 2018. gadā starpposma novērtējums" iekļautā informācija, jau 2018. gadā tika pielietota Igaunijā, kura minimālā alga 2018. gadā bija 500 EUR, savukārt diferencētais neapliekamais minimums noteikts robežās no 0 EUR līdz 500 EUR. Savukārt Lietuvā šajā pašā periodā minimālā alga valstī bija 400 EUR, kamēr diferencētais neapliekamais minimums 0 EUR līdz 380 EUR[59].

Līdz ar minimālās mēneša darba algas pieaugumu 2017. gadā no 370 uz 380 EUR mēnesī tika palielināts arī **minimālais uzturlīdzekļu apmērs** katram bērnam, kas vecākam jānodrošina katram savam bērnam neatkarīgi no mantas stāvokļa un spējas uzturēt bērnu. Tā aprēķināšanas kārtība ir noteikta MK noteikumos Nr. 37 „Noteikumi par minimālo uzturlīdzekļu apmēru bērnam", ņemot vērā valstī noteikto minimālo mēneša darba algu un bērna vecumu: 25 % apmērā no valstī noteiktās minimālās mēneša darba algas katram bērnam no viņa dzimšanas līdz septiņu gadu vecumam (2017.gadā – 95 EUR mēnesī); 30 % apmērā no valstī noteiktās minimālās mēneša darba algas katram bērnam no septiņu gadu vecuma sasniegšanas līdz 18 gadu vecuma sasniegšanai (2017.gadā – 114 EUR).[60] Salīdzinot ar 2016. gadu, pieaugums ir neliels – par 2,7%.

01.01.2017. stājās spēkā jauns Uzturlīdzekļu garantiju fonda likums, kas paredzēja **uzturlīdzekļu izmaksas kārtību atkarībā no bērnu vecuma, izglītības iegūšanas un valsts, kurā izglītība tiek iegūta**. Proti, tika noteikts izmaksāt uzturlīdzekļus no Uzturlīdzekļu garantiju fonda visiem bērniem līdz piecu gadu vecumam, bet bērniem pēc piecu gadu vecuma sasniegšanas gadījumā, ja bērns iegūst pirmsskolas izglītību, pamatizglītību, vidējo izglītību, arodizglītību vai speciālo izglītību Latvijā. Savukārt pēc pilngadības sasniegšanas, ja persona turpina iegūt pamatizglītību, vidējo izglītību, arodizglītību vai speciālo izglītību Latvijā, bet ne ilgāk kā līdz 21 gada vecuma sasniegšanai.

Uzturlīdzekļu garantiju fonda likuma mērķis bija arī izveidot alternatīvu un vienkāršotu procedūru minimālo uzturlīdzekļu piešķiršanai un izmaksai, kas attiecināma uz gadījumiem, kuros starp pusēm nepastāv strīds par uzturlīdzekļiem vai pilngadīgas personas aprūpi. Saskaņā ar jaunizveidoto procedūru no 01.04.2017. **valsts garantētos uzturlīdzekļus kļuva iespējams saņemt MK noteiktajā minimālajā apmērā bez tiesas sprieduma administratīvā procesa ietvaros**. Kā skaidrots LM 13.06.2018. informatīvajā ziņojumā "Pārskats par bērnu stāvokli Latvijā 2017. gadā", šie grozījumi

[58] Fadejeva, L., Krasnopjorovs, O. (2016). Minimālās algas celšana: brīnumnūjiņa vai bremze tautsaimniecībai? Pieejams: www.makroekonomika.lv (sk. 02.04.2020.)
[59] Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/5919 (sk. 15.06.2020.)
[60] 15.01.2013. MK noteikumi Nr.37 "Noteikumi par minimālo uzturlīdzekļu apmēru bērnam". Pieejami: https://likumi.lv/doc.php?id=254128 (sk. 17.03.2020.)

noteica alternatīvas[61] un maksimāli vienkāršotu procedūru. Proti, ja viens no vecākiem uzturlīdzekļus nemaksā vai maksā, bet nenodrošina MK noteikto minimālo apmēru, un tā vecāka, kura aprūpē atrodas bērns, rīcībā nav tiesas sprieduma vai vienošanās notariāla akta formā par uzturlīdzekļiem, kas izpildāma tiesas sprieduma izpildes kārtībā, lai saņemtu uzturlīdzekļus no valsts, uzreiz jāvēršas Uzturlīdzekļu garantiju fonda administrācijā ar iesniegumu. Pēc iesnieguma saņemšanas uzturlīdzekļu maksāšanas jautājumu ar parādnieku risina fonda administrācija. Šāda kārtība tika piemērota lietās, kurās starp vecākiem nepastāv strīds par bērna aprūpi un uzturlīdzekļu maksāšanas kārtību. Savukārt, ja persona vēlas saņemt uzturlīdzekļus lielākā apmērā, nekā noteicis MK, vai starp vecākiem pastāv strīds par bērna aprūpi, piemēram, kurš no vecākiem īstenos ikdienas aizgādību, tas jārisina tiesā Civilprocesa likumā noteiktajā kārtībā. Vienlaikus šie grozījumi izmainīja tiesisko regulējumu attiecībā uz vecākiem, kuri dažādu iemeslu dēļ nespēj nodrošināt sava bērna uzturam uzturlīdzekļus minimālajā apmērā un kuru vietā uzturlīdzekļus sāk izmaksāt no fonda administratīvā procesa ietvaros. 2017. gadā spēkā stājušās normas paredzēja iespēju parādniekam noslēgt vienošanos ar Uzturlīdzekļu garantiju fonda administrāciju par individuālu uzturlīdzekļu parāda atmaksas kārtību savu finansiālo iespēju robežās.

Kopumā izmaiņas minimālajā uzturlīdzekļu apmērā vērtējamas kā **mērķēts atbalsts bērniem, kuru ikdienas aizgādību īsteno viens no vecākiem, bet plašākā izpratnē viena vecāka mājsaimniecībām**, kas ir viena no nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautajām grupām. 2017. gadā 14% (jeb 31 244) no visām mājsaimniecībām ar bērniem bija viena vecāka mājsaimniecības, kas, salīdzinot ar 2016. gadu, ir neliels pieaugums (2016. gadā – 13,2% jeb 29 814). Valsts uzturlīdzekļu palielināšana, kaut arī nelielā apmērā, tomēr **ietekmēja šīs mērķa grupas tiešos ienākumus**.

1.1.7. Nodokļu izmaiņas

2017. gadā tika izstrādātas vidēja termiņa Nodokļu politikas pamatnostādnes 2018. – 2021. gadam (pieņemtas 24.05.2017.), kas paredz plašu nodokļu reformu. Nodokļu reforma, kā norādīts dokumentā, „ir vērsta uz tautsaimniecības izaugsmi un iedzīvotāju labklājības celšanu, t.sk., **ienākumu nevienlīdzības mazināšanu**". Neraugoties uz to, ka izmaiņas nodokļu politikā tika pieņemtas 2017. gadā, to īstenošana sākās 2018. gadā, attiecīgi šo izmaiņu ietekme uz iedzīvotāju ienākumiem 2017. gadā vēl neīstenojās, tāpēc šajā Izvērtējumā šīs reformas pasākumi nav analizēti. Turpinājumā ir aplūkotas tās 2017. gadā aktuālās izmaiņas attiecībā uz nodokļiem, kas ietekmēja iedzīvotāju tiešos vai netiešos ienākumus Izvērtējuma periodā.

2017. gadā turpinājās 2016. gadā uzsāktā **diferencētā neapliekamā minimuma** piemērošana ienākumiem[62]. Šī pasākuma ieviešanas pārejas periodā no 2016. gada līdz 2019. gadam paralēli tika plānots piemērot divus neapliekamos minimumus – mēneša un gada. Personām, kuru gada apliekamā ienākuma apmērs nepārsniedza MK noteiktu slieksni, tika piemērots maksimālais ar nodokli neapliekamais minimums, savukārt gada apliekamajam ienākumam pārsniedzot maksimālo MK

[61] Līdz 2017.gada 31.martam spēkā esošā civilprocesuālā kārtība paredzēja, ka vecākam vispirms jāsniedz prasība tiesā un pēc tam jāvēršas pie zvērināta tiesu izpildītāja ar lūgumu sākt uzturlīdzekļu parāda piedziņu.
[62] Neapliekamā minimuma samazināšana notiek saskaņā ar likuma "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" 12. pantā no 2016. gada ieviesto diferencēto neapliekamo minimumu.

noteikto slieksni, maksātājam tika piemērots tikai minimālais ar nodokli neapliekamais minimums. Maksātājiem, kuru gada apliekamie ienākumi iekļāvās intervālā starp abiem MK noteiktajiem gada apliekamā ienākuma sliekšņiem, turpmāk tika piemērots gada diferencētais neapliekamais minimums. Gada diferencētais neapliekamais minimums tika aprēķināts un piemērots rezumējošā kārtībā, maksātājam iesniedzot taksācijas gada ienākumu deklarāciju. Ar katru gadu ikmēneša neapliekamais minimums pakāpeniski samazinājās. 2017. gadā **mēneša neapliekamais minimums tika piemērots 60 EUR apmērā** (2016. gadā – 75 EUR)[63]. Pensijām tas tika noteikts 235 EUR apmērā mēnesī. **Gada maksimālais neapliekamais minimums 2017. gadā tika noteikts 1380 EUR** (2016. gadā – 1200 EUR). Pensijām – 2820 EUR gadā. Mēneša neapliekamā minimuma izmaiņas nozīmēja, ka **neto ienākumi no darba algas, ja nemainījās tās bruto summa, 2017. gadā samazinājās**. Piemēram, 2016. gadā no bruto algas 859 EUR personai bez apgādājamiem kopējie ieturētie nodokļi veidoja 249,77 EUR (90,20 EUR – VSAOI 10,50%, 159,57 EUR – IIN 23%), neapliekamais minimums 60 EUR, alga pēc nodokļu nomaksas bija 609,23 EUR. 2017. gadā pie šādiem pašiem nosacījumiem un nodokļu likmēm, bet piemērojot 60 EUR neapliekamo minimumu, alga pēc nodokļu nomaksas bija 605,78 EUR, tātad par 3,45 EUR jeb 0,6% mazāka.

Gada diferencēto neapliekamo minimumu nodokļa maksātājam piemēro reizi gadā, iesniedzot gada ienākumu deklarāciju. Jāņem vērā, ka, nosakot gada neapliekamo minimumu, tiek summēti visi personas gūtie ienākumi, izņemot likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" 9. pantā norādītos ienākumu veidus, tas ietver nodokļa maksātājam taksācijas gada laikā piemēroto minimālo mēneša neapliekamo minimumu summu. **Gada neapliekamā minimuma aprēķins veidots tā, lai personām ar mazākiem ienākumiem būtu lielāka nodokļa atmaksas summa**. Vienlaikus šāda **pieeja ir nepilnīga attiecībā pret tiem ienākumu guvējiem, kuru ienākumi ir zemāki par noteikto gada neapliekamo minimumu**, jo tas liedz saņemt IIN atvieglojumus. Veidojoties negatīvam gada neapliekamajam minimumam, tas netiek piemērots, jo tiek vienādots ar nulli.

Nodokļu politikas jomā 2017. gadā notika vairākas izmaiņas, kas attiecās uz atsevišķām iedzīvotāju grupām. Pirmkārt, tika grozīts likums par Mikrouzņēmuma nodokli. Grozījumu anotācijā[64] skaidrots, ka mikrouzņēmumu darbinieku valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu objekts, salīdzinājumā ar darbiniekiem vispārējā gadījumā, pensiju un apdrošināšanas atlīdzību apmērus negatīvi ietekmēja ilgtermiņā. Savukārt ietekme uz īslaicīgo pakalpojumu (slimības, maternitātes, paternitātes, vecāku un bezdarbnieku pabalstu) apmēriem bija ievērojama. Tika secināts, ka ir jāpalielina mikrouzņēmumos nodarbināto personu sociālās garantijas, mainot sociālās apdrošināšanas iemaksu kārtību un apmēru. Grozījumu rezultātā no 01.01.2017. tika **paaugstināts mikrouzņēmumu nodokļa maksājums 15% apmērā** (līdz 01.01.2018. pārejas noteikumi paredzēja, ka mikrouzņēmumu nodokļa likme mikrouzņēmuma apgrozījumam līdz 7000 EUR bija 12%), **no kuriem 70,4% novirzīti VSAO iemaksu kontā** (iepriekš 65%), bet no 01.01.2018. – 80%. Tādā veidā tika plānots uzlabot mikrouzņēmumos esošo darbinieku valsts sociālās apdrošināšanas garantijas. Vienlaikus tika noteikts, ka mikrouzņēmumu nodokli maksājošā mikrouzņēmuma darbinieks var **brīvprātīgi pievienoties valsts sociālajai apdrošināšanai, veicot reizi mēnesī**

[63] No 2018. gada tika mainīta kārtība attiecībā uz mēneša neapliekamo minimumu, proti, VID noteica prognozējamo neapliekamo minimumu, balstoties uz personas gūtajiem ienākumiem iepriekšējā taksācijas periodā.
[64] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287775-grozijumi-mikrouznemumu-nodokla-likuma (sk. 08.04.2020.)

sociālās apdrošināšanas iemaksas no brīvi izraudzīta objekta, kas nepārsniedz MK noteiktās minimālās mēneša darba algas apmēru[65]. FM aprēķini[66] liecināja, ka, novirzot mikrouzņēmuma nodokļa palielinājumu sociālās apdrošināšanas iemaksām, mikrouzņēmumu darbinieku samaksātās VSAOI vidēji palielināsies 2017. gadā par 62%, bet 2018. gadā – par 84%, attiecīgi palielinot darbinieku gan īstermiņa, gan ilgtermiņa sociālās apdrošināšanas pakalpojumu apmēru, vienlaikus veicinot sociāla budžeta ilgtspējību. Tika aplēsts, ka ar šādu mikrouzņēmuma nodokļa likmi un tās sadalījumu darbinieka vidējā sociālā iemaksa mēnesī ir 61,90 EUR (iepriekš 38,19 EUR), tādējādi uzņēmuma darbinieks vidēji iegūs 23,7 EUR. Vienlaikus mikrouzņēmumu darbinieku veiktās sociālās apdrošināšanas iemaksas nodrošina papildu resursus sociālās apdrošināšanas budžetā, attiecīgi radot **netiešu ietekmi arī uz tādām mērķa grupām, kuras saņem sociālos transfertus, daļa no kuriem ir iedzīvotāji ar zemiem ienākumiem**. Saskaņā ar FM veiktajiem aprēķiniem[67] mikrouzņēmuma nodokļa likmes noteikšana 15% apmērā 2017. gadā ļautu valsts budžetā iekasēt 78,64 milj. EUR, no kuriem sociālajās iemaksās tiktu iekasēti – 69,5 mil. EUR (no tā valsts speciālajā budžetā – 69,57 milj. EUR, bet valsts fondētajā budžetā – 11,89 milj. EUR). Būtiskākie ieguvumi mikrouzņēmumu darbiniekiem, palielinot to sociālās apdrošināšanas iemaksas, ir to sociālā drošība kā īstermiņā, tā ilgtermiņā.

Otrkārt, grozījumi tika veikti likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli", paredzot šādas izmaiņas no 01.01.2017., kas attiecas uz Izvērtējuma uzdevumu. Tika paplašināts personu loku, par kurām maksātājs ir tiesīgs piemērot atvieglojumu par apgādībā esošām personām. Iepriekš atvieglojumu varēja izmantot par laulāto, vecākiem, vecvecākiem un bērniem, kas sasnieguši 18 gadu vecumu, ja minētās personas nestrādāja un bija atzītas par personām ar invaliditāti. Taču regulējums neattiecās uz situācijām, kad viens no laulātajiem bija spiests atteikties no strādāšanas, lai rūpētos par nepilngadīgu bērnu ar invalidāti. Lai novērstu situāciju, kurā šāda ģimene atrodas sliktākā stāvoklī nekā tās, kurās bērniem nav veselības problēmas, tika veikti attiecīgi grozījumi. No 01.01.2017. **IIN atvieglojums par apgādībā esošu personu tiek attiecināts arī uz nestrādājošu laulāto, kura apgādībā ir nepilngadīgs bērns ar invaliditāti**, ja nestrādājošais laulātais nesaņem ar nodokli apliekamu ienākumu vai valsts pensiju.

Iepriekšējās likuma "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" normas noteica, ka minimālo IIN maksājumu 50 EUR apmērā nepiemēro maksātājam (saimnieciskās darbības veicējam) proporcionāli par tām kalendāra gada dienām, kurās tas atrodas bērna kopšanas atvaļinājumā. Normatīvais regulējums noteica, ka tiesības uz bērna kopšanas atvaļinājumu ir darbiniekiem un valsts civildienesta ierēdņiem, bet ne personām, kas veic saimniecisko darbību (pašnodarbinātām personām). Savukārt, Valsts sociālo pabalstu likums nosaka, ka bērna kopšanas pabalstu piešķir personai, kura kopj bērnu līdz

[65] Saskaņā ar 06.12.2016. MK noteikumiem Nr.759 "Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem" brīvprātīgo iemaksu likme mikrouzņēmuma darbiniekam, kurš brīvprātīgi pievienojies visiem sociālās apdrošināšanas veidiem, saglabājās 34,09% no brīvprātīgo iemaksu objekta; darbiniekam, kurš sasniedzis vecumu, kas dod tiesības saņemt valsts vecuma pensiju, vai kuram ir piešķirta valsts vecuma pensija (tai skaitā priekšlaicīgi), tika noteikta 29,73% no brīvprātīgo iemaksu objekta (iepriekš 28,75%); darbiniekam, kam ir piešķirta izdienas pensija vai darbinieks ir persona ar invaliditāti – valsts speciālās pensijas saņēmējs, - 31,57% no brīvprātīgo iemaksu objekta (iepriekš 31,08%).

[66] La.lv (09.12.2016.). FM: Mikrouzņēmumu nodokļa palielināšanas dēļ minimālās sociālās iemaksas augs par 62%. Pieejams: https://www.la.lv/fm-mikrouznemumu-nodokla-palielinasanas-del-minimalas-socialas-iemaksas-augs-par-62 (sk. 03.04.2020.)

[67] Turpat.

divu gadu vecumam. Tādējādi, lai novērstu iespējamās neskaidrības un problēmas maksātājam labvēlīgas normas piemērošanā, tika mainīta likuma "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" attiecīgās normas redakcija. No 2017. gada minimālo **IIN maksājumu 50 EUR apmērā piemēro arī personām, kuras veic saimniecisko darbību, proporcionāli par tām kalendāra gada dienām, kurās tās kopj bērnu līdz divu gadu vecumam**.

Treškārt, 2017. gadā, līdzīgi kā iepriekšējos gados, notika vairākas, kaut arī nelielas, izmaiņas **valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu likmēs**. Darba ņēmējiem, kuri ir sasnieguši pensijas vecumu vai kuriem ir piešķirta valsts vecuma pensija (tai skaitā priekšlaicīgi), obligāto iemaksu likme tik noteikta 29,73%, darba devēja daļa 20,57%, darba ņēmēja - 9,16% (iepriekš – 28,75%, 19,90% un 8,85%). Darba ņēmējiem, kas nodarbināti brīvības atņemšanas soda izciešanas laikā, iemaksu likme tika noteikta 28,74%, darba devēja daļa 19,89 %, darba ņēmēja – 8,85% (iepriekš - 29,05%, 20,10% un 8,95%). Tiem, kuri sasnieguši pensijas vecumu un tiek nodarbināti brīvības atņemšanas soda izciešanas laikā, iemaksu likme tika noteikta 24,54%. Darba devēja daļa - 16,98%, darba ņēmēja – 7,56% (iepriekš - 23,86%, 16,51% un 7,35%). Personai, kura brīvprātīgi pievienojusies tikai pensiju apdrošināšanai, arī brīvprātīgo iemaksu likme tika noteikta tā pati, kas obligāto iemaksu likme pensiju apdrošināšanai - 24,54% (2016. gadā – 23,86%). Savukārt personai, kura brīvprātīgi pievienojusies pensiju apdrošināšanai, invaliditātes apdrošināšanai, maternitātes un slimības apdrošināšanai, vecāku apdrošināšanai brīvprātīgo iemaksu likme tika noteikta vienāda ar attiecīgajiem apdrošināšanas veidiem noteikto obligāto iemaksu likmju summu - 31,71% (2016. gadā - 31,47%). Obligātā sociālo iemaksu likme pašnodarbinātajam 2017. gadā tika noteikta lielāka - 31,13% no obligāto iemaksu objekta (2016. gadā - 30,58%), likme pašnodarbinātajiem, kuri sasnieguši pensijas vecumu, - 29,25% (2016.gadā - 28,21%).[68] Bez minētajām iedzīvotāju grupām, līdzīgas izmaiņas attiecās arī uz kapitālsabiedrību valdes locekļiem, kas nav Izvērtējuma mērķa grupa. **Ņemot vērā šo izmaiņu mazo apmēru, tās neatstāja vērā ņemamu ietekmi uz konkrēto iedzīvotāju grupu tiešajiem ienākumiem**.

Ceturtkārt, nodokļu jomā tika veiktas izmaiņas Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā, kas paredzēja ka **daudzbērnu ģimene par vienu no tās locekļa īpašumā, turējumā vai valdījumā reģistrētu transportlīdzekli maksā transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli par attiecīgo kalendāra gadu 50% apmērā**. Iepriekš regulējums noteica nodokļa atlaidi konkrētai personai, kurai pašai vai kopā ar laulāto vai kuras laulātajam apgādībā ir trīs nepilngadīgi bērni vai vairāk. Šāds pasākums vērtējams kā jau 2016. gadā ieviestā **mērķētā atbalsta** ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem pilnveidošana ar ietekmi uz šo ģimeņu **netiešajiem ienākumiem ar nosacījumu, ka ģimenei ir automašīna**.

1.1.8. Atbalsts patvēruma meklētājiem, bēgļiem un personām, kas ieguvušas alternatīvo statusu

Par vienu no nabadzības riska grupām Latvijā ir noteikti patvēruma meklētāji, bēgļi un personas, kuras ir ieguvušas alternatīvo statusu. 2017. gadā notika izmaiņas vairākos tiesību aktos, kas ietekmēja šīs

[68] 06.12.2016. MK noteikumi Nr.759 "Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287150-noteikumi-par-valsts-socialas-apdrosinasanas-iemaksu-likmes-sadalijumu-pa-valsts-socialas-apdrosinasanas-veidiem (sk. 05.04.2020.)

sociālās grupas situāciju. Saskaņā ar *Eurostat* datiem[69] 2017. gadā Latvijā 36,7% ārzemnieku vecumā virs 18 gadiem ienākumi bija zem nabadzības riska sliekšņa (2016. gadā – 37,2%), savukārt ārzemnieku grupā, kurā neietilpst citu ES valstu pilsoņi, šis rādītājs bija ļoti līdzīgs – 36,9% (2016. gadā – 37%).

2017. gadā tika pieņemti grozījumi Patvēruma likumā ar mērķi pilnveidot Latvijas patvēruma sistēmu attiecībā uz posmu, kad personai piešķirts bēgļa vai alternatīvais statuss, vienlaikus nodrošinot pasākumu, kas paredzēti "Rīcības plānā personu, kurām nepieciešama starptautiskā aizsardzība, pārvietošanai un uzņemšanai" (apstiprināts 02.12.2015.), izpildi. **Personai, kurai piešķirts bēgļa vai alternatīvais statuss, tika noteiktas tiesības saņemt vienreizēju finansiālu atbalstu un pabalstu uzturēšanās izmaksu segšanai**. 09.06.2017. stājās spēkā MK noteikumi Nr. 302 „Noteikumi par vienreizējo finansiālo atbalstu un pabalstu uzturēšanas izmaksu segšanai bēglim un alternatīvo statusu ieguvušai personai". Noteikumi paredzēja saglabāt iepriekšējo izmaksu apmēru kopumā, nosakot, ka atbalsta apmērs ir līdzvērtīgs divu mēnešu pabalstam uzturēšanās izmaksu segšanai atbilstoši iepriekš noteiktajam pabalsta apmēram, tādējādi nosakot, ka pabalsta izmaksas periods bēglim ir 10 mēneši, bet personai ar alternatīvo statusu - septiņi mēneši. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem **vienreizējais finansiālais atbalsts tika noteikts šādā apmērā: pilngadīgai personai 278 EUR; ja personas ir laulātie, tad vienai personai 278 EUR, otrai personai 194 EUR; nepilngadīgai personai 194 EUR.** Vienreizējo finansiālo atbalstu izmaksā PMLP, pamatojoties uz personas iesniegumu par vienreizējā finansiālā atbalsta saņemšanu. Tiesības uz vienreizējo finansiālo atbalstu rodas uzreiz pēc bēgļa vai alternatīvā statusa iegūšanas. Kā skaidrots 20.04.2017. grozījumu Patvēruma likumā anotācijā[70], vienreizējais finansiālais atbalsts paredzēts patstāvīgas dzīves uzsākšanai - ne tikai pirmās īres iemaksas vai drošības naudas samaksai par patstāvīgu dzīvesvietu, bet arī komunālajiem maksājumu, sadzīves priekšmetu u.c. izdevumu segšanai, kas rodas uzsākot patstāvīgu dzīvi ārpus patvēruma meklētāju izmitināšanas centra. Tā kā šajā posmā cits finansiālais atbalsts bēglim vai alternatīvo statusu ieguvušai personai nav pieejams, tas izmantojams arī ikdienas vajadzību izmaksu segšanai t.sk. pārtikas iegādei. Tādejādi izveidotā kārtība tika uzskatīta par priekšnosacījumu, lai personas, kuras patvēruma procedūras laikā uzturējās patvēruma meklētāju izmitināšanas centrā, to varētu atstāt.

Savukārt, tiesības uz **pabalstu uzturēšanas izmaksu segšanai** rodas pēc vienreizējā finansiālā atbalsta saņemšanas. Šis pabalsts ir pieejams bēglim vai alternatīvo statusu ieguvušai personai, kura ir darbspējīgā vecumā, ja persona strādā (ir darba ņēmējs vai pašnodarbinātais); persona nestrādā (nav darba ņēmējs vai pašnodarbinātais), ir reģistrējusies NVA, tai ir bezdarbnieka vai darba meklētāja statuss un tā pilda bezdarbnieka vai darba meklētāja pienākumus, tostarp iesaistās valsts valodas apguves programmās. Bēglim ir tiesības saņemt pabalstu 10 mēnešus 12 mēnešu periodā no bēgļa statusa iegūšanas dienas. Alternatīvo statusu ieguvušai personai ir tiesības saņemt pabalstu septiņus mēnešus 12 mēnešu periodā no alternatīvā statusa iegūšanas dienas. Ja bēglis vai alternatīvo statusu

[69] Eurostat (n.d.). [ilc_peps06] People at risk of poverty or social exclusion by broad group of country of birth (population aged 18 and over). Pieejams: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_peps06&lang=en (sk. 05.04.2020.)

[70] Pieejams: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/90F040655EE6710DC225805F002BB1EC?OpenDocument (sk. 03.04.2020.)

ieguvusī persona strādā, pabalstu maksā ne ilgāk par trim mēnešiem no darba ņēmēja vai pašnodarbinātā statusa iegūšanas dienas. Ja alternatīvo statusu ieguvušai personai, kura ir saņēmusi vienreizējo finansiālo atbalstu un pabalstu, piešķir bēgļa statusu, tai ir tiesības saņemt pabalstu kā bēglim par laikposmu, kas kopā ar iepriekš izmaksātā pabalsta laikposmu nepārsniedz 10 mēnešus.[71] **Pabalsts uzturēšanas izmaksu segšanai tika noteikts šādā apmērā: pilngadīgai personai 139 EUR; ja personas ir laulātie, tad vienai personai 139 EUR, otrai personai 97 EUR; nepilngadīgai personai 97 EUR**.

Starptautiskās aizsardzības personām sociālā palīdzība ir ļoti nepieciešama, taču tās pieejamība ir tieši atkarīga no personai piešķirtā statusa. **Bēgļiem, tā kā viņiem tiek piešķirta pastāvīgās uzturēšanās atļauja, ir pieejami visi valsts sociālie pabalsti un valsts sociālās apdrošināšanas pakalpojumi, kuru apmērs ir atkarīgs no veiktajām sociālās apdrošināšanas iemaksām**. Attiecībā uz šo grupu var apgalvot, ka situācija kopumā ir sakārtota. Mazāks valsts sociālo pabalstu daudzums ir pieejams personām ar alternatīvo statusu, un valsts sociālās apdrošināšanas pakalpojumi šai grupai ir tieši atkarīgi no nodarbinātības un atalgojuma (sociālās apdrošināšanas iemaksu) apmēra. **Sociālās aizsardzības jomā visneaizsargātākā grupa ir patvēruma meklētāji, kuriem nepienākas nekāda sociālā palīdzība, izņemot dienas naudu 3 EUR apmērā** laikā, kamēr viņi gaida lēmuma pieņemšanu par statusa piešķiršanu. Kā atzina paši mērķa grupas pārstāvji 2017. gada rudenī veiktajā pētījumā, pieejamais pabalsts uzturēšanās izmaksu segšanai ir nepietiekams un neatbilstošs viņu reālajām vajadzībām, īpaši, ja viņu aprūpē ir arī nepilngadīgi bērni.[72]

Līdz ar 21.02.2017. grozījumiem MK noteikumos Nr. 133 "Noteikumi par valsts nodevu par personu apliecinošu dokumentu izsniegšanu" **personas, kas ieguvušas bēgļa vai alternatīvo statusu, tika atbrīvotas no valsts nodevas par ceļošanas dokumenta un uzturēšanās atļaujas pirmreizējas izsniegšanu**, tādā veidā nodrošinot šīm personām iespēju uz drīzāku patstāvīgas dzīves uzsākšanu un integrēšanos Latvijā. Atkārtota dokumentu saņemšana šai mērķa grupai pienākas atbilstoši valsts nodevas samaksas vispārējai kārtībai. Pasākums ir vērtēts kā mērķēts atbalsta pasākums ar ietekmi uz mērķa grupas netiešajiem ienākumiem.

Tika grozīti arī 12.07.2016. MK noteikumi Nr. 458 "Noteikumi par patvēruma meklētāja personas dokumentu un tā izsniegšanas kārtību", paredzot, ka **tiesības strādāt bez darba atļaujas** piemērojamas tādam patvēruma meklētājam, kas sešu mēnešu laikā pēc iesnieguma iesniegšanas par bēgļa vai alternatīvā statusa piešķiršanu nav saņēmis PMLP lēmumu par bēgļa vai alternatīvā statusa piešķiršanu vai atteikumu to piešķirt, un tas nav noticis patvēruma meklētāja vainas dēļ. Tiesības uz nodarbinātību saglabājas līdz brīdim, kad stājies spēkā un kļuvis neapstrīdams galīgais lēmums par bēgļa vai alternatīvā statusa piešķiršanu vai atteikumu to piešķirt. Šis pasākums vērtējams kā mērķēts atbalsts patvēruma meklētājiem ar ietekmi uz ienākumu gūšanas iespējām.

25.04.2017. grozījumi 28.01.2014. MK noteikumos Nr. 55 "Noteikumi par ārzemnieku nodarbināšanu" izrietēja no 02.02.2017. grozījumiem Imigrācijas likumā, kas paredzēja uzturēšanās

[71] VSAA mājas lapa. Pieejams http://www.vsaa.lv/lv/pakalpojumi/begliem-vai-alternativo-statusu-ieguvusam-personam (sk. 02.04.2020.)
[72] Baltic Institute of Social Sciences (2017). Trešo valstu pilsoņu situācijas izpēte Latvijā 2017. Pieejams: http://www.biss.soc.lv/downloads/publications/BISS_Petijuma_zinojums_2017.pdf (sk. 03.04.2020.)

atļauju izsniegšanu ārzemniekiem, kas gatavojas attīstīt vai ieviest inovatīvus produktus un dibināt jaunuzņēmumus, kā arī precizēja vīzās un uzturēšanās atļaujās veicamos ierakstus tiesību uz nodarbinātību piešķiršanas gadījumos. Līdz ar grozījumiem MK noteikumos Nr.55, pirmkārt, tika noteikts termiņš, kādā darba devējam jāiesniedz ielūguma vai izsaukuma pieprasījums ārzemniekam, **paredzot dokumentu iesniegšanu ne vēlāk kā 30 dienu laikā pēc tam, kad pieteiktā vakance kļuvusi neaktuāla**. Šāda termiņa nepieciešamību noteica tas, lai darba devējs un ārzemnieks varētu sagatavot dokumentus (piemēram, legalizēt vai atzīt profesionālās kvalifikācijas dokumentus) iesniegšanai PMLP. Iepriekš nebija starpposma starp vakances deaktivēšanu un dokumentu iesniegšanu, līdz ar to bija gadījumi, kad darba devējs nepaspēja sagatavot visus dokumentus, un brīvā darba vieta bija jāreģistrē atkārtoti. Otrkārt, **ja ārzemnieku bija plānots nodarbināt specialitātē (profesijā), ko MK ir iekļāvis specialitāšu (profesiju) sarakstā, kurās prognozē būtisku darbaspēka trūkumu, pēc darba vietas pieteikšanas filiālē tai jābūt brīvai ne mazāk kā 10 darbdienas**. Treškārt, tika precizēti gadījumi, kad nav nepieciešams saņemt jaunas tiesības uz nodarbinātību, papildinot spēkā esošo regulējumu ar nosacījumu par to, ka **jaunas tiesības uz nodarbinātību nav nepieciešams saņemt, ja ārzemnieks līdz diviem mēnešiem kalendārā gada laikā tiek nodarbināts pie viena darba devēja citā specialitātē** (profesijā) nekā tā, kuras veikšanai viņam piešķirtas tiesības uz nodarbinātību, un šāda nodarbinātība saistīta ar prombūtnē esoša darbinieka aizvietošanu. Šāds risinājums tika piedāvāts saskaņā ar darba devēju pausto viedokli par to, ka uzņēmuma ietvaros nereti ir nepieciešams īslaicīgi darbiniekam uzticēt veikt citus pienākumus. Cerutkārt, tika noteikts, ka **uzņēmumu iekšienē pārceltu darbinieku nodarbināšanai nav nepieciešams pieteikt brīvu darba vietu NVA filiālē**. Visi minētie pasākumi sekmēja ārzemnieku iesaistīšanos nodarbinātībā, tādējādi ietekmējot šīs mērķa grupas iespējas gūt ienākumus.

1.1.9. Citi atbalsta pasākumi

2017. gadā stājās spēkā **sabiedriskā transporta atvieglojumi daudzbērnu ģimenēm**. No 01.07.2017. daudzbērnu ģimenes locekļi, braucot reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos, var saņemt atlaidi 25% apmērā no biļetes cenas. Savukārt no 01.09.2017. daudzbērnu ģimenes locekļi, braucot reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos, var iegādāties arī abonementa biļetes ar 20% atlaidi.[73] Šie atvieglojumi ir vērtējami kā **mērķēts atbalsts daudzbērnu ģimenēm ar ietekmi uz to netiešajiem ienākumiem**.

Sabiedriskā transporta atvieglojumu daudzbērnu ģimenēm ieviešanas kontekstā tika veiktas arī izmaiņas attiecībā uz Latvijas Goda ģimenes apliecības "3+ Ģimenes karte" izsniegšanas kārtību, lai daudzbērnu ģimeņu locekļiem piemērotie atvieglojumi būtu ērti pieejami visiem tās locekļiem. Iepriekš šīs kartes izsniedza tikai vecākiem, bet kopš 01.11.2017. **"3+ Ģimenes karte" tiek piešķirta ne tikai daudzbērnu ģimenes vecākiem, bet arī bērniem**, kas sasnieguši septiņu gadu vecumu, un pilngadīgām personām, kas turpina iegūt izglītību, bet vēl nav sasniegušas 24 gadu vecumu. Tādējādi tikuši novērsti šķēršļi visiem daudzbērnu ģimenes locekļiem saņemt tiem pienākošos atvieglojumus, piemēram, braukšanas maksas atlaides sabiedriskajā transportā. Vienlaikus, lai aizsargātu bērnu tiesības un veicinātu vecāku Civillikumā noteikto pienākumu – bērna nodrošināšanu ar uzturlīdzekļiem – pildīšanu, tika noteikti stingrāki kritēriji kartes piešķiršanai – tā vairs netiek

[73] 27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi (sk. 06.04.2020.)

izsniegta uzturlīdzekļu parādniekiem.[74] Šis pasākums ietekmēja daudzbērnu ģimeņu netiešos ienākumus, jo tām pieejamie atvieglojumi kļuva plašāk pieejami.

Elektroenerģijas tirgus likums nosaka kārtību, kādā finansē **pieslēguma ierīkošanu aizsargātiem lietotājiem**, deleģējot nodrošināt jauna pieslēguma ierīkošanu un finansēšanas kārtību aizsargātiem lietotājiem[75]. 16.08.2017. tika pieņemti MK noteikumi Nr. 483 "Kārtība, kādā finansē pieslēguma ierīkošanu aizsargātajam lietotājam", kas noteica, ka pieslēguma ierīkošana tiek finansēta saskaņā ar šiem noteikumiem, ja pieslēgums tiek ierīkots objektam (pēc būtības personas mājoklim), kurš atbilst noteiktiem kritērijiem[76]: Ja pieslēguma ierīkošanas izmaksas nepārsniedz 15 000 EUR (neskaitot pievienotās vērtības nodokli), tās bija paredzēts finansēt 50% apmērā no sadales sistēmas operatora resursiem un 50% apmērā no valsts budžeta līdzekļiem. Ja pieslēguma ierīkošanas izmaksas pārsniedza 15 000 EUR, tad iepriekš minētais sadalījums attiecināms uz izmaksām, kas nepārsniedz 15 000 EUR, bet izmaksas, kas pārsniedza šo summu, bija jāfinansē aizsargātajam lietotājam. Kā norādīts MK noteikumu Nr.483 anotācijā[77], 2017. gadā bija apmēram 40 neelektrificētas ēkas. Šis pasākums uzskatāms par mērķētu atbalstu iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem un nabadzības riskam vairāk pakļautajām grupām ar ietekmi uz šo grupu netiešajiem ienākumiem, taču tas attiecās uz ļoti nelielu daļu iedzīvotāju. Šis pasākums aktualizē citu nozīmīgu problēmu, proti, saskaņā ar Ekonomikas ministrijas aplēsēm[78] 2019. gada sākumā aizsargātā elektroenerģijas lietotāja statusam valstī atbilda apmēram 160 tūkst. elektroenerģijas lietotāji, taču **iespēju maksāt par elektrību pēc samazinātiem tarifiem izmantoja tikai puse**. Tika uzskatīts, ka otra puse, kam ir tiesības uz šīm atlaidēm, nav par to informēta. Šobrīd trūcīgās un maznodrošinātās personas šos atvieglojumus saņem automātiski, jo pašvaldības sociālais dienests sniedz nepieciešamos datus elektroenerģijas pakalpojumu sniedzējiem, tāpēc pakalpojumu saņēmējiem pašiem nav jāpiesakas šim pakalpojumam. Daudzbērnu ģimenēm, personām ar I grupas invaliditāti un ģimenēm, kurās aug bērns ar invaliditāti, šī pakalpojuma saņemšanai ir jāpiesakās pašiem, tātad jābūt informētiem par šādu iespēju.

Latvijā **trūcīgāko personu nefinansiāls atbalsts** 2014.-2020. gada plānošanas periodā tiek nodrošināts no Eiropas Atbalsta fonda vistrūcīgākajām personām (EAFVP). 2017. gadā šo palīdzību saņēma 97,1% no visām unikālajām personām, kurām gada laikā noteikts trūcīgas personas statuss. No EAFVP 2017.gadā 60,5 tūkst. trūcīgu cilvēku saņēma pārtikas preču komplektus, 18,3 tūkst. ģimenes ar bērniem - higiēnas un saimniecības preces, 12,2 tūkst. skolēnu trūcīgās ģimenēs saņēma mācību piederumu komplektus, savukārt 4,5 tūkst. trūcīgu cilvēku nodrošinātas gatavas maltītes. 2017. gadā uzsākta papildu pārtikas preču un higiēnas preču komplektu izdale ģimenēm ar zīdaiņiem

[74] 24.10.2017. MK noteikumi Nr.639 "Grozījumi Ministru kabineta 2016. gada 5. janvāra noteikumos Nr. 15 "Valsts atbalsta programmas "Latvijas Goda ģimenes apliecība "3+ Ģimenes karte"" īstenošanas kārtība"".

[75] Trūcīga vai maznodrošināta ģimene (persona), daudzbērnu ģimene vai ģimene (persona), kuras aprūpē ir bērns ar invaliditāti, vai persona ar I invaliditātes grupu, kura izlieto elektroenerģiju savā mājsaimniecībā pašas vajadzībām (galapatēriņam).

[76] Mājoklis ir aizsargātā lietotāja vienīgais mājoklis; aizsargātais lietotājs pieslēdzamajā mājoklī ir deklarējis dzīvesvietu un faktiski tajā pastāvīgi dzīvo vismaz deviņus mēnešus gadā; mājoklim iepriekš nav bijis pieslēguma pie tā sistēmas operatora elektrotīkla, kurš ierīko aizsargātā lietotāja pieslēgumu atbilstoši šajos noteikumos noteiktajai kārtībai; mājoklis ir nodots ekspluatācijā vismaz 10 gadus pirms noteikumu spēkā stāšanās un ir aizsargātā lietotāja īpašumā vismaz 10 gadus.

[77] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/293132-kartiba-kada-finanse-piesleguma-ierikosanu-aizsargatajam-lietotajam (sk. 08.04.2020.)

[78] Fridrihsone, M. (21.01.2019.). Plāno mainīt aizsargāto elektroenerģijas lietotāju atbalsta modeli.

un maziem bērniem vecumā līdz diviem gadiem. Pārtikas preču komplektus saņēma 0,9 tūkst. ģimenes ar bērniem vecumā līdz diviem gadiem un 1,4 tūkst. ģimenēm izdalīti higiēnas preču komplekti. Tāpat nodrošināti 1217 papildpasākumi sociālās atstumtības mazināšanai un personu patstāvīgai savu sociālo problēmu risināšanai, kas ir par 35% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Tajos piedalījās 7,9 tūkst. personas, kas ir par 26,8% mazāk nekā 2016. gadā. Saskaņā ar SIA „Aptauju centrs" 2017. gadā veikto šī atbalsta saņēmēju aptauju, balstoties uz personu sniegto informāciju par sevi, tika noteikts minēto komplektu saņēmēju sociāli demogrāfiskais profils: 26,3% bija dažādu pensiju saņēmēji, 31,5% - bezdarbnieki, 7,1% - strādājošie. 28,8% atbalsta saņēmēju ģimenēs bija pirmskolas un skolas vecuma bērni, studenti. Sieviešu un vīriešu īpatsvars atbalsta saņēmēju vidū bijis samērā līdzīgs, attiecīgi 52,8% un 47,2%, savukārt to vecuma struktūra no Latvijas sabiedrības kopumā atšķiras ar augstāku bērnu īpatsvaru (27,1%), kā arī vecuma grupas no 18 līdz 34 zemāku īpatsvaru (12,6%).[79]

1.2. Statistikas datu analīze ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā

1.2.1. Ienākumu nevienlīdzību raksturojošie rādītāji dinamikā

EU-SILC apsekojums ir datu avots, lai raksturotu nevienlīdzību, nabadzību un sociālo atstumtību gan Latvijas, gan ES līmenī. Šo uzdevumu nosaka EU-SILC apsekojuma veikšanas metodoloģija[80] un ES Sociālās aizsardzības komitejas (*Social Protection Committee*) izdotā rokasgrāmata par sociālās aizsardzības un sociālās iekļaušanas politikas progresa novērtēšanas indikatoriem[81]. Šie apstākļi ir par pamatu secinājumam, ka ienākumu nevienlīdzības izvērtējumam tiek lietoti sistemātiski vākti un uzticami dati atbilstoši starptautiski atzītai un aprobētai metodoloģijai. EU-SILC tiek izmantots valsts līmenī, kā arī noteiktu mērķa grupu līmenī esošo nevienlīdzību raksturojošo parametru aprēķināšanai un salīdzināšanai. Tā kā šim nolūkam tiek izmantota ES līmenī vienota metodoloģija, tās izmantošanas iespējas var būt ierobežotas, vērtējot Latvijā īstenoto nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitiku (sk. turpinājumā analītiskos komentārus, vērtējot dažādu rādītāju dinamiku). No nevienlīdzības, nabadzības un sociālās atstumtības novērtēšanas metodoloģijas starptautiskā rakstura izriet vairāki vispārīgi apsvērumi, kas jāņem vērā, lietojot šo Izvērtējuma ziņojumu.

Pirmkārt, lai gan EU-SILC apsekojums ir kopīgs datu avots gan CSP, gan *Eurostat* aprēķinātajiem nevienlīdzības rādītājiem, tomēr datu salīdzināšanai dinamikā būtiski svarīgi ir izmantot viena turētāja, t.i., Latvijā – CSP, sagatavotos rādītājus, jo to noteikšanas metodika mazliet atšķiras[82]. Otrkārt, EU-SILC ļauj novērtēt nabadzības indikatorus sabiedrībā kopumā un konkrētās, pietiekami

[79] Apkopojums par šo pasākumu sagatavots, balstoties uz LM sagatavoto ikgadējo ziņojumu "Eiropas Atbalsta fonda vistrūcīgākajām personām ieviešanas novērtēšanas ziņojums par periodu 01.01.2017. – 31.12.2017." Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/publikacijas/1/2017_novertesanas_zinojums1.pdf (sk. 03.04.2020.)

[80] Eurostat (bez datuma). European Union Statistics on Income and Living Conditions (EU-SILC). Pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/web/microdata/european-union-statistics-on-income-and-living-conditions (sk. 27.02.2019.)

[81] Social Protection Committee Indicators Sub-group (2015). "Portfolio of EU Social Indicators for the Monitoring of Progress Towards the EU Objectives for Social Protection and Social Inclusion." Luxembourg: Publications Office of the European Union. Pieejams: https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=756&langId=en (sk. 03.06.2020.)

[82] Par konstatētajām atšķirībām sk. sīkāk iepriekšējos Izvērtējumus, piemēram, Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)". Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 20.12.2019.)

plašās sabiedrības grupās, savukārt informāciju par šaurākām specifiskām mērķa grupām, kuras var tikt pakļautas nabadzības riskam (piemēram, atsevišķas etniskās grupas, no ieslodzījuma vietām atbrīvotas personas, personas ar invaliditāti u.tml.), apsekojums nevar sniegt. Tādējādi šajā gadījumā ir jāmeklē alternatīvi informācijas avoti, kuri spēj sniegt ieskatu problemātikā, tomēr nav pietiekami specifiski, lai dotu iespēju aprēķināt EU-SILC līdzvērtīgus nabadzības un sociālās atstumtības indikatorus.

Analizējot ienākumu nevienlīdzību, ir svarīgi arī ņemt vērā konceptuālās atšķirības starp ienākumu nevienlīdzību un ienākumu atšķirībām sociālās nevienlīdzības izpratnē. Ienākumu nevienlīdzība nozīmē ienākumu nevienlīdzīgu pārdali starp iedzīvotājiem. Savukārt ienākumu atšķirības sociālās nevienlīdzības izpratnē raksturo, pirmkārt, mājsaimniecību ienākumu, t.sk. sociālo transfertu, atšķirības uz vienu mājsaimniecības locekli un ekvivalento patērētāju, ņemot vērā, ka mājsaimniecības kopējie ienākumi ir piekrītoši visai mājsaimniecībai, ne tikai tiešo ienākumu guvējiem, izņemot gadījumus, kad tā ir vienas personas mājsaimniecība. Otrkārt, ienākumu atšķirības sociālās nevienlīdzības izpratnē ir tieši saistītas ar konkrētām sociāli demogrāfiskām pazīmēm – vecumu, dzimumu, nodarbinātības statusu, izglītības līmeni, dzīves vietu, veselības stāvokli u.c., kas nosaka personas piederību noteiktai sociālajai grupai un attiecīgi šīs grupas objektīvās iespējas gūt savām vajadzībām atbilstošus ienākumus un saņemt valsts vai pašvaldības atbalstu ienākumu nevienlīdzības mazināšanai.

Ienākumu nevienlīdzības rādītāju raksturošanai izmantoti divi rādītāji, kas aprēķināti, izmantojot CSP datus. Pirmais rādītājs ir S80/S20 kvintiļu attiecību indekss, kas nosaka, kāda ir attiecība starp rīcībā esošo ienākumu summu, ko saņem 20% valsts iedzīvotāju ar augstākajiem ienākumiem (visturīgākā kvintile), pret ienākumu summu, ko saņem 20% valsts iedzīvotāju ar zemākajiem ienākumiem (vistrūcīgākā kvintile)[83]. Otrs izmantotais rādītājs ir Džini koeficients, kas raksturo ienākumu nevienlīdzību skalā no 0 līdz 100. Džini koeficients ir 0, ja pastāv absolūta ienākumu vienlīdzība (t. i., visiem iedzīvotājiem ir vienādi ienākumi), bet, jo vairāk tas tuvojas 100, jo lielāka ir ienākumu nevienlīdzība[84]. Abi šie rādītāji ietilpst CSP Monetārās nabadzības, ienākumu nevienlīdzības indikatoru grupā. Monetārās nabadzības un ienākumu nevienlīdzības indikatorus Lākenas Eiropadome pieņēma 2001. gada decembrī, lai varētu izvērtēt un novērot Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu progresu sociālās atstumtības mazināšanā. Šie indikatori ir relatīvi, un tie ir atvasināti no vidējā ienākumu līmeņa. Tas nozīmē, ka tie raksturo relatīvo, nevis absolūto nabadzības risku valsts iedzīvotāju vidū. Monetārās nabadzības un ienākumu nevienlīdzības indikatoru mērījumi tiek iegūti apsekojumā „Eiropas Savienības statistika par ienākumiem un dzīves apstākļiem" (EU-SILC) un ir galvenais avots arī šajā Izvērtējumā. Šie rādītāji kopumā uzskatāmi par makro līmeņa nevienlīdzību raksturojošiem rādītājiem.

S80/S20 kvintiļu attiecību indekss

S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss iedzīvotāju vidū 2017. gadā bija 6,8 (sk. 1.4. tabulu), kas nozīmē, ka aplūkotajā gadā nabadzīgāko iedzīvotāju ienākumi ir 6,8 reizes zemāki nekā turīgākajai iedzīvotāju daļai. 2018. gadā, salīdzinot ar 2017. gadu, ienākumu kvintiļu indekss ir

[83] CSP, Terminu skaidrojums, "S80/S20 kvintiļu attiecības indekss".
[84] CSP, Terminu skaidrojums, "Džini koeficients".

samazinājies par 0,3 un sasniedz 6,5. Analizējot šo rādītāju vecuma grupās, redzams ka 2018. gada iedzīvotāju vecuma grupā līdz 64 gadiem nabadzīgās daļas iedzīvotāju ienākumi bija 6,1 reizes zemāki nekā turīgākās daļas, kas ir par 0,6 mazāk nekā 2017. gadā. Pretēja aina novērojama iedzīvotāju grupā vecumā no 65 gadiem, kur šis rādītājs, salīdzinot ar 2017. gadu, ir pieaudzis par 0,3 vienībām un sasniedzis 5,4.

1.4. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss pēc vecuma (2015-2018)

Vecuma grupas	2015	2016	2017	2018
Visi iedzīvotāji	**6,2**	**6,3**	**6,8**	**6,5**
no tiem:				
Iedzīvotāji vecumā 0-64 gadi	6,2	6,3	6,7	6,1
Iedzīvotāji vecumā 65+ gadi	4,6	4,8	5,1	5,4

Avots: CSP, "NIG110. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss pēc vecuma".

Salīdzinot ar 2016. gadu, 2017. gadā rādītājs atkal palielinās, sasniedzot 6,8 punktus, kas liecina par ienākumu nevienlīdzības pieaugumu. Jāņem vērā, ka rādītāja aprēķināšanas metodika pati par sevi nosaka to, ka rādītājs var mainīties ļoti minimālā amplitūdā. Turklāt Latvijas gadījumā nozīme ir arī augstajam vecuma pensijas saņēmēju īpatsvaram, kuru ienākumi ir relatīvi zemi.

Citāda ir aina, ja dati tiek skatīti divās lielās vecuma grupās, kas, pieņemot, ka pensionēšanās vecums ir 65 gadi, indikatīvi atbilst arī iedzīvotāju sadalījumam atbilstoši darbspējas vecumam, attiecīgi ir saistīts ar pamata ienākumu avotu – no algota darba vai vecuma pensijas. Iedzīvotāju vidū **vecumā no 16 līdz 64 gadiem** S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss 2017. gadā bija 6,7 (līdzīgi kā vidēji valstī). Šajā grupā periodā no 2015. gada līdz 2017. gadam indekss **ir pieaudzis par 0,5** punktiem, kas Izvērtējuma periodā iezīmē negatīvu tendenci nevienlīdzības mazināšanas virzienā, lai gan iepriekšējā izvērtējumā tai bija pozitīva, t.i., samazinoša, dinamika. Tādējādi, neskatoties uz īstenoto politiku (piemēram, izmaiņām nodokļu jomā 2016. gadā), situācija nevienlīdzības mazināšanas jomā ir mainīga. Ienākumu nevienlīdzības relatīvos rādītājus ietekmē arī ekonomikas izaugsme, ko Latvija piedzīvo kopš 2014. gada[85], tomēr pozitīvu ienākumu pieaugumu no tā lielākā mērā izjūt turīgākie iedzīvotāji – turīgāko un nabadzīgāko personu ienākumi nepieaug reizē, līdz ar to ienākumu plaisa starp abām grupām palielinās. Savukārt iedzīvotājiem **65 un vairāk gadu vecumā** S80/S20 rādītājs laikā no 2015. gada, kad tas bija 4,6, līdz 2017. gadam, kad tas bija 5,1 punkts, **ir pieaudzis par 0,5** punktiem, turklāt tas 2018. gadā turpinājis savu pieaugumu un sasniedzis 5,4, kas ir augstākais rādītājs pēdējos četros gados.

Abu grupu salīdzinājums attiecībā uz Izvērtējuma periodu rāda, ka iedzīvotāju grupā vecumā līdz 64 gadiem ir vērojama nedaudz augstāka ienākumu nevienlīdzība, nekā tas ir vecuma grupā 65 un vairāk gadu. Taču tendences ir mainīgas – iedzīvotāju grupā, kuru ienākumus pamatā veido ienākumi no algota darba, nevienlīdzība laikā no 2014. gada līdz 2016. gadam samazinājās, bet 2017. gadā pieauga,

[85] CSP (n.d.). Iekšzemes kopprodukts un kopējā pievienotā vērtība. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/ekonomika/ikp/galvenie-raditaji/iekszemes-kopprodukts-un-kopeja-pievienota-vertiba (sk. 17.03.2020.)

kamēr vecākajā grupā, kuras ienākumus pamatā veido vecuma pensijas, nevienlīdzības līmenim ir pastāvīga tendence pieaugt.

S80/S20 ienākumu kvintiļu indeksa **rādītāji dzimuma un vecuma griezumā** ir apkopoti 1.5. tabulā. Tie atklāj, ka kopumā pēc dzimuma pazīmes ienākumu nevienlīdzība vīriešu un sieviešu grupās ir vienādā līmenī, lai gan līdz 2016. gadam augstāka ienākumu nevienlīdzība bija vērojama vīriešu grupā un zemāka – sieviešu grupā. Kombinējot dzimuma un vecuma pazīmes, novērojams, ka ar 2017. gadu ir mainījusies iedzīvotāju vecumā līdz 64 gadiem nevienlīdzība – sieviešu vidū tā ir augusi un gandrīz sasniedz vīriešu šajā vecuma grupā nevienlīdzības indeksa vērtību. Iedzīvotāju vecuma grupā 65 un vairāk gadu nevienlīdzība dzimumu griezumā saglabā līdzšinējo tendenci – vīriešu vidū novērojama lielākas ienākumu atšķirības nekā sieviešu vidū. Iespējams, šādas atšķirības nosaka arī vīriešu un sieviešu atšķirīgais mūža ilgums. Tā kā vīriešiem tas ir mazāks, tad vīriešu grupā pēc pensijas vecuma sasniegšana strādājošo īpatsvars var būt lielāks, kas attiecīgi rada lielākas ienākumu variācijas un atšķirības. Savukārt sieviešu grupā, pieaugot vecumam, arvien vairāk personu kļūst ekonomiski neaktīvas (atstāj darba tirgu), un tādējādi viņu galvenais iztikas avots ir vecuma pensija, kuras variāciju amplitūda ir salīdzinoši maza.

1.5. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss sociāli demogrāfiskajās grupās (2015-2017)

Sociāli demogrāfiskās grupas/ Gads	2015	2016	2017
Visi iedzīvotāji	**6,2**	**6,3**	**6,8**
Vīrieši	6,3	6,4	6,7
Sievietes	6,1	6,1	6,7
Iedzīvotāji vecumā <65	**6,2**	**6,3**	**6,7**
Vīrieši vecumā <65	6,4	6,5	6,7
Sievietes vecumā <65	6,1	6,1	6,6
Iedzīvotāji vecumā >65	**4,6**	**4,8**	**5,1**
Vīrieši vecumā >65	4,9	5,2	5,5
Sievietes vecumā >65	4,5	4,6	4,7

Avots: Eurostat [ilc_di 11]. Ņemti vērā Eurostat datu publicēšanas nosacījumi, atspoguļojot gadu, par kuru apsekojumā vērtēti iedzīvotāju ienākumi.

Kopumā S80/S20 kvintiļu attiecību indeksam sieviešu vecumā līdz 64 gadiem grupā periodā no 2015. gada līdz 2017. gadam bija vērojama saglabāšanās un pieauguma tendence, jo 2015. un 2016. gada šī indeksa vērtības bija 6,1, bet jau 2017. gada rādītāja vērtība pieauga par 0,5 punktiem un sasniedza 6,6. Tas rāda, ka 20% sieviešu vecumā līdz 64 gadiem ar augstākajiem ienākumiem (augstākā kvintile) 2016. gadā guvušas 6,1 reizi augstākus ienākumus, nekā saņēmušas 20% šīs vecuma grupas sieviešu ar zemākajiem ienākumiem (zemākā kvintile). Savukārt vecuma grupā 65 un vairāk gadu sieviešu vidū situācija no 2015. līdz 2017. gadam ir ar tendenci pieaugt katru gadu par 0,1 punktu (attiecīgi par 0,3 2015.-2017. gada periodā un 0,2 2016.g.-2017.g. periodā), proti, 2015. gadā šis rādītājs bija 4,5, 2016. gadā – 4,6, bet 2017. gadā tas sasniedza savu augstāko punktu – 4,7.

Mainīgas atšķirības S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecību indeksā redzamas **reģionu līmenī** (sk. 1.6. tabulu). 2017. gadā, salīdzinot ar citiem gadiem, visaugstākā ienākumu atšķirība ir fiksēta **Latgales reģionā** – 7,6 reizes liela atšķirība starp nabadzīgākajiem un turīgākajiem iedzīvotājiem, kamēr citā laikā ienākumu atšķirības bijušas mazāk krasas. Nākamais reģions, kurā novērojama viskrasākā

ienākumu atšķirība kopš 2015. gada, 2017. gadā ir **Pierīgas reģionā**, kur turīgākā iedzīvotāju daļa 2017. gadā saņēma 6,6 reizes vairāk nekā nabadzīgā sabiedrības daļa. Viszemākais rādītājs 2017. gadā ir Vidzemes reģionā – 5,3, kas nozīmē, ka reģionā iedzīvotāju ienākumu apmērs ir salīdzinoši vislīdzīgākais visu reģionu starpā. 2018. gadā situācija ir mainījusies, jo vislielākā turīgākās iedzīvotāju daļas ienākumu atšķirība pret nabadzīgāko daļu bija novērojama Rīgas reģionā, kur turīgākā daļa saņēma par 6,3 reizēm vairāk nekā nabadzīgākā daļa. Vienlaikus jānorāda, ka, vērtējot Rīgas reģionu atsevišķi, iedzīvotāju ienākumu atšķirību indeksa vērtība 2017. un 2018. gadā nav mainījies, taču ir samazinājusies ienākumu atšķirība citos reģionos, kas savukārt nav noticis Rīgā. 2018. gadā diviem Latvijas reģioniem raksturīga salīdzinoši zemāka ienākumu atšķirība – tas ir Vidzemes (5,6 – 2018. gadā) un Kurzemes reģions (5,5 – 2018. gadā).

1.6. tabula. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss Latvijas reģionos (2015-2018)

Reģions	2015	2016	2017	2018
Rīga	5,8	5,7	6,3	6,3
Pierīga	6,3	6,4	**6,6**	6,0
Vidzeme	5,5	5,5	5,3	5,6
Kurzeme	5,3	5,7	5,5	5,5
Zemgale	5,6	5,9	6,2	6,1
Latgale	5,6	5,8	**7,6**	6,0

Avots: CSP, "NIG170. S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indekss Latvijas reģionos".

No 2016. gada līdz 2017. gadam situācija Latvijas reģionos S80/S20 ienākumu kvintiļu attiecības indeksā bija atšķirīga. Ja Pierīgas, Zemgales un Rīgas reģionos bija vērojams šī indeksa pieaugums attiecīgi par 0,2, 0,3 un 0,6 punktiem, tad Latgales reģionā šis pieaugums bija lielāks – 1,8 punkti. Kritums par 0,2 punktiem bija vērojams Vidzemes un Kurzemes reģionos. **Savukārt no 2017. gada līdz 2018. gadam** indekss ir saglabājis savu vērtību Rīgas un Kurzemes reģionos, kāpis par 0,3 punktiem Vidzemes reģionā, bet Pierīgas, Zemgales un Latgales reģionos krities attiecīgi par 0,6, 0,1 un 1,6 punktiem.

Džini koeficients

Džini koeficients, kura lielumu nosaka ienākumu sadalījums visās mājsaimniecībās, rāda, ka Latvijā joprojām pastāv salīdzinoši augsta ienākumu nevienlīdzība, kurai ir tendence palikt nemainīgai. Ja 2015. un 2016. gadā rādītāja vērtība bija 34,5%, tad 2017. gadā tā pieauga par 1,1 procentpunktu un sasniedza 35,6%, savukārt 2018. gadā atkal vērojams kritums par 0,3 procentpunktiem (ES vidējais rādītājs 2017. gadā bija 30,6%, bet 2018. gadā – 30,9%[86]). Kopumā secināms, ka Latvijā Džini koeficienta rādītājs gan 2017. gadā, gan 2018. gadā (35,2%) ir stabils un saglabājas augstā līmenī, ja salīdzina to ar vidējo ES rādītāju (sk. 1.7. tabulu).

[86] Eurostat (2018). Gini coefficient of equivalised disposable income - EU-SILC survey [ilc_di12]. Last update: 17-12-2019. Pieejams: http://appsso.Eurostat.ec.EURpa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_di12 (sk. 01.04.2020.)

1.7. tabula. Džini koeficients Latvijas reģionos (2015-2018, %)

Reģions	2015	2016	2017	2018
Latvija	**34,5**	**34,5**	**35,6**	**35,2**
Rīga	33,6	32,2	34,1	33,9
Pierīga	34,5	34,8	**35,9**	35,0
Vidzeme	32,4	31,6	31,8	33,1
Kurzeme	31,5	32,7	31,8	31,9
Zemgale	31,5	33,2	32,7	32,0
Latgale	31,5	32,3	**36,4**	33,3

Avots: CSP, "NIG120. Džini koeficients (%)"

Reģionu griezumā lielāka nevienlīdzība Izvērtējuma periodā (2016.g.-2017.g.) vērojama Latgales un Pierīgas reģionos, kur Džini koeficients 2017. gadā sasniedzis attiecīgi 36,4% un 35,9%. Ņemot vērā, ka Latgales reģionā 2017. gadā bija vērojama arī lielākā atšķirība ienākumos starp turīgākajiem un nabadzīgākajiem iedzīvotājiem (S80/S20), var secināt, ka valstī īstenotā politika vai nacionālās ekonomikas izaugsme 2017. gadā bija visnelabvēlīgāk atsaukusies uz ienākumu nevienlīdzību tieši šajā reģionā, taču redzams, ka ar 2018. gadu situācija Latgales reģionā atkal tuvojas iepriekš novērotam nevienlīdzības līmenim. Ienākumu nevienlīdzības pieauguma tendence Pierīgas reģionā 2018. gada mainās, šim rādītājam krītot par 0,9 procentpunktiem un sasniedzot 35%, savukārt lielākais kāpums 2018. gada redzams Vidzemē, kur šis rādītājs pieaug par 1,3%. Latgalē tāpat kā Pierīgas reģionā, šīs rādītājs krīt par 3,1%. Neskatoties uz nelielu rādītāja samazinājumu, 2018. gadā augstākais Džini koeficients bija Pierīgas reģionā, bet zemākais – Kurzemes reģionā (31,9%).

1.2.2. Iedzīvotāju (mājsaimniecību) ienākumi

Mājsaimniecības ienākumu raksturošanai izmantoti CSP dati par **visiem mājsaimniecībā gūtajiem ienākumiem**:

- naudas ienākumiem no algota darba;
- naudas izteiksmē pārrēķinātajiem darba ņēmēja natūrā gūtajiem ienākumiem, izmantojot uzņēmuma vai dienesta auto privātām vajadzībām;
- ienākumiem vai zaudējumiem, kas gūti no pašnodarbinātības;
- saņemtajām pensijām un pabalstiem;
- regulārajai naudas palīdzībai no citām mājsaimniecībām;
- peļņai no noguldījumu procentiem, dividendēm, akcijām;
- ienākumiem, ko saņēmuši bērni, jaunāki par 16 gadiem;
- ienākumiem no īpašuma izīrēšanas;
- saņemtajām summām no Valsts ieņēmumu dienesta ienākuma nodokļa pārmaksas dēļ (par saimnieciskās darbības veikšanu, attaisnotajiem izdevumiem – izglītību, ārstniecību u.tml.).

Šis rādītājs raksturo mājsaimniecību finansiālās iespējas.[87]

[87] CSP, Terminu skaidrojums, "Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EU-SILC apsekojums)".

Iedzīvotāju (mājsaimniecību) ienākumi apkopoti un analizēti, aptverot Izvērtējuma periodu, t.i., no 2016. gada līdz 2017. gadam. Lai gūtu priekšstatu par rādītāju izmaiņu tālākajām tendencēm, ir norādīti arī 2018. gada rādītāji, kur tas ir būtiski, ņemot vērā vērtību izmaiņas.

Ienākumu analīzē šajā Izvērtējumā, līdzīgi kā iepriekšējā izvērtējumā par 2015., 2016. gadu, ir izmantoti atbilstoši *Eurostat* metodoloģijai iegūtie un apstrādātie EU-SILC apsekojuma dati, kuros ir izmantota **OECD modificētā ekvivalences skala**, kur pirmajam pieaugušajam mājsaimniecībā ekvivalentais svars ir 1, otrajam un katram nākamajam mājsaimniecības loceklim virs 14 gadu vecuma – 0,5 (patēriņš 50% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa) un bērniem līdz 14 gadu vecumam – 0,3 (patēriņš 30% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa)[88]. Otra praksē izmantota skala ir **OECD (nemodificētā) ekvivalences skala**, kur pirmajam pieaugušajam tiek piešķirta vērtība 1, mājsaimniecību locekļiem virs 14 gadu vecuma – 0,7 (patēriņš 70% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa) un bērniem līdz 14 gadu vecumam – 0,5 (patēriņš 50% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa). Tā kā 2012.-2014. gada un 2015.-2016. gada nabadzības un sociālās atstumtības Izvērtējumā nabadzības risku rādītāju analīzē tika izmantota modificētā ekvivalences skala, kas vienlaikus atbilst ES vienotās statistikas metodikai, šajā Izvērtējumā ir pamatā izmantota šī skala. Jāņem vērā, ka piemērotā skala ietekmē gan aprēķinātās rādītāju vērtības, gan to interpretāciju. Modificētās ekvivalences skalas gadījumā situācija izskatās pozitīvāka, piemēram, mājsaimniecībām ar bērniem, nekā tas būtu nemodificētās ekvivalences skalas gadījumā, kur uz katru nākamo mājsaimniecības locekli tiek attiecināts vēl lielāks resursu patēriņš, attiecīgi samazinoties pieejamajiem vienas personas uzturēšanai nepieciešamajiem ienākumiem. Savukārt vienas personas mājsaimniecību situācija, piemērojot modificēto ekvivalences skalu, izskatās negatīvāka, nekā tā patiesībā varētu būt. Lai ilustrētu šo atšķirību, 1.8. tabulā ir atspoguļots, kā mainās ekvivalentais mājsaimniecības lielums atkarībā no piemērotās ekvivalences skalas. Kā redzams tabulā, diviem pieaugušajiem ar trīs bērniem atbilstoši modificētajai ekvivalences skalai nepieciešami 2,4 reizes lielāki ienākumi nekā vienas personas mājsaimniecībai. Minimālā ienākuma līmeņa noteikšanai Latvijā tiek izmantota ekvivalences skala 1; 0,7; 0,7. Kur tas ir informatīvi un attiecināmi, datu analīzē ir sniegts indikatīvs rādītāju salīdzinājums pēc visām trim skalām (sk. 1.8. tabulu).

1.8. tabula. Ekvivalentais mājsaimniecības lielums atkarībā no piemērotās ekvivalences skalas

Mājsaimniecības tips	OECD ekvivalences skala	OECD modificētā ekvivalences skala	Latvijas minimālā ienākuma līmeņa skala
1 pieaugušais	1	1	1
2 pieaugušie	1,7	1,5	1,7
2 pieaugušie un 1 bērns	2,2	1,8	2,1
2 pieaugušie un 2 bērni	2,7	2,1	3,1
2 pieaugušie un 3 bērni	3,2	2,4	3,8

Avots: LM (07.10.2014.), Koncepcija „Par minimālā ienākuma līmeņa noteikšanu" (informatīvā daļa).

[88] CSP, "Ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi".

Minimālā ienākuma līmenis

1.9. tabulā ir atspoguļoti iedzīvotāju minimālā ienākuma līmeņa statistiskie rādītāji vienas personas mājsaimniecībai un vairāku personu mājsaimniecībām. Minimālā ienākuma līmenis tiek noteikts 40% apmērā no mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu mediānas vienam ekvivalentajam patērētājam, piemērojot ekvivalences skalu, atbilstoši kurai pirmajai personai ir piešķirts koeficients 1, katrai nākamajai 0,7 neatkarīgi no vecuma (CSP piemērota skala). Šāda minimālā ienākuma līmeņa aprēķina metodika, ņemot vērā Latvijas demogrāfisko un sociāli ekonomisko situāciju, tika noteikta koncepcijā „Par minimālā ienākuma līmeņa noteikšanu" (pieņemta un stājās spēkā 30.10.2014.), kuras mērķis bija „noteikt metodoloģiski pamatotu un sociālekonomiskajai situācijai atbilstošu minimālā ienākuma līmeni, kas kalpotu par atskaites punktu sociālās drošības sistēmas jomu (valsts sociālie pabalsti, sociālā apdrošināšana, sociālā palīdzība) ietvaros noteikto atbalsta pasākumu pilnveidošanai." Minimālā ienākuma līmeņa noteikšanas metodika atšķiras no ES mērogā pielietotās metodikas nabadzības riska sliekšņa aprēķināšanas metodikas, atbilstoši kurai nabadzības riska slieksnis tiek noteikts 60% apmērā no mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu mediānas vienam ekvivalentajam patērētājam. 1.9. tabulā ir atspoguļota minimālā ieākuma rādītāja vērtības, piemērojot abas minētās skalas ar mērķi ilustrēt, kā tās mainās, mainoties mājsaimniecības locekļu ekvivalentajam svaram.

1.9. tabula. Minimālā ienākuma līmeņa rādītājs (ilustratīvās vērtības), EUR mēnesī (2015-2018)

Gads	1 personas mājsaimniecība EUR	Izmaiņas % pret iepriekšējo gadu	2 pieaugušie un 2 bērni jaunāki par 14 gadiem EUR*	Izmaiņas % pret iepriekšējo gadu	2 pieaugušie un 2 bērni jaunāki par 14 gadiem EUR**	Izmaiņas % pret iepriekšējo gadu
2015	167	-	518	-	445	-
2016	177	↑ 5,9	549	↑ 5,9	462	↑ 3,8
2017	198	↑ 11,9	614	↑ 11,8	512	↑ 10,8
2018	218	↑ 10,1	676	↑ 10,1	571	↑ 11,5

Avots: CSP, MIG010. Minimālā ienākuma līmenis (ilustratīvās vērtības), EUR mēnesī
* aprēķins, piemērojot minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalu (1; 0,7; 07), bāzes vērtība 40% no ienākumu mediānas (pie attiecīgās ekvivalences skalas).
** aprēķins, piemērojot OECD modificēto ekvivalences skalu (1; 0,5; 03), bāzes vērtība 40% no ienākumu mediānas (pie attiecīgās ekvivalences skalas).

Laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam **vienas personas mājsaimniecībās minimālā ienākuma līmenis** (piemērojot ekvivalences skalu 1; 0,7; 0,7) **ir pieaudzis no 177 EUR līdz 198 EUR mēnesī (jeb par 11,9%)**, savukārt mājsaimniecībās ar **diviem pieaugušajiem un diviem bērniem attiecīgi no 549 EUR līdz 614 EUR mēnesī (jeb par 11,8%)**. Izsakot šīs izmaiņas procentuāli dinamikā no gada uz gadu, secināms, ka pieauguma tendences ir ļoti līdzīgas neatkarīgi no mājsaimniecības sastāva. Taču šo datu interpretācijā jāņem vērā, ka šie ienākumi ir attiecināmi uz visiem mājsaimniecības locekļiem, t.sk. bērniem, nevis tikai ienākumu guvējiem.

2015. gadā Latvijā 7,4% iedzīvotāju dzīvoja zem minimālā ienākumu līmeņa, šim rādītājam palielinoties līdz 7,8% 2016. gadā un līdz 8,9% 2017. gadā. Reģionu griezumā dati rāda, ka **vislielākais iedzīvotāju īpatsvars, kas dzīvo zem minimālā ienākumu līmeņa, ir Latgales reģionā** (2015. gadā 17,1%, 2016.gadā – 16,1%, taču 2017. gadā tas sasniedzis līdz šim augstāko līmeni –

22,3%). Vismazāk šādu iedzīvotāju ir Rīgas reģionā (3,4% 2015. gadā, 3,7% 2016. gadā, 4,1% 2017. gadā). Skatoties tikai Izvērtējuma periodu (2016.g. – 2017.g.), secināms, ka vislielākās pozitīvās izmaiņas pēc šī rādītāja bijušas Pierīgas reģionā, kur tas ir samazinājies par 0,7 procentpunktiem, no 5,9% 2016. gadā līdz 5,2% 2017. gadā, bet lielākais kāpums konstatēts Latgales reģionā, kur šīs rādītājs pieauga pa 6,2 procentpunktiem[89].

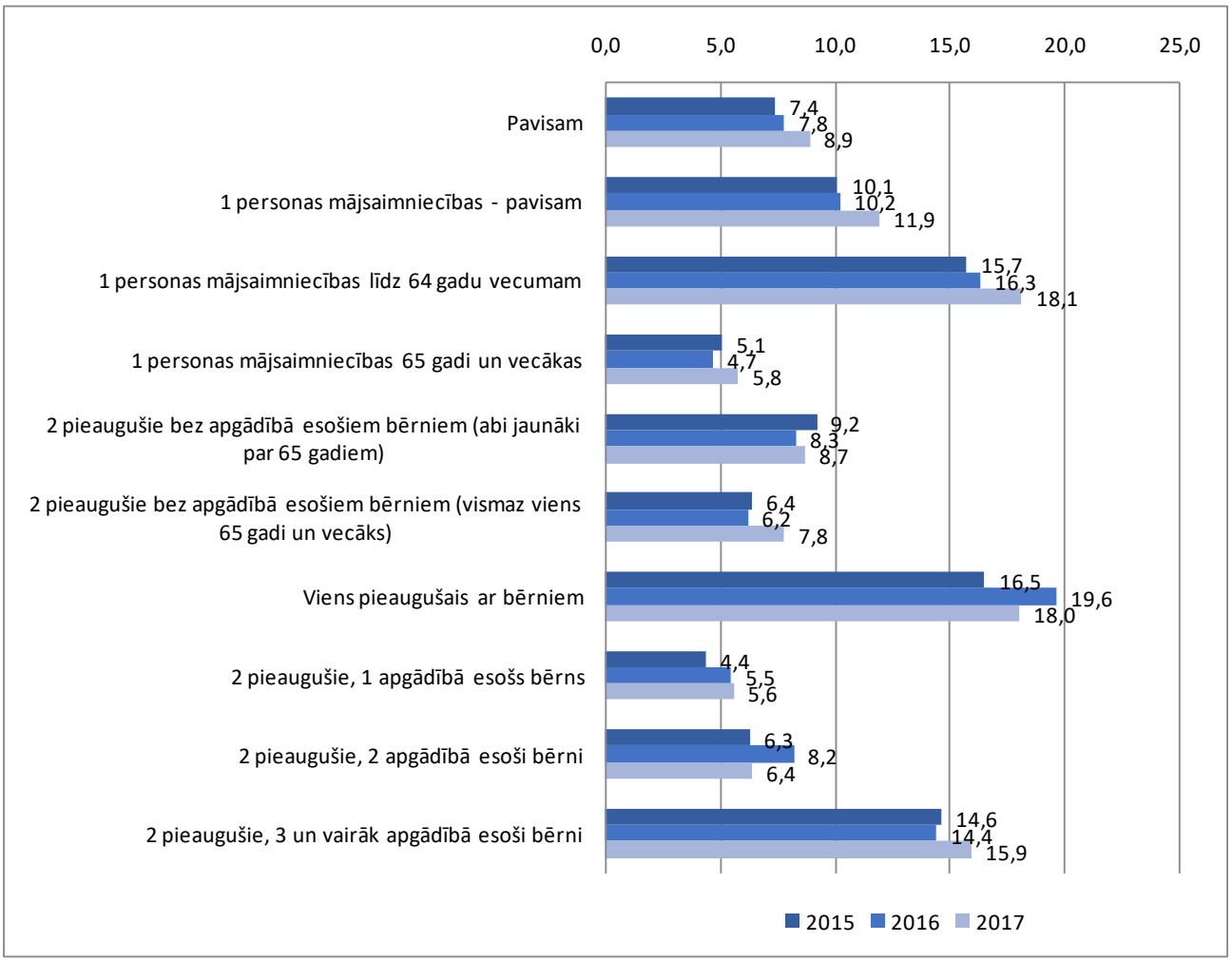
Izpētot šo rādītāju pēc dzimuma pazīmes, redzams, ka **vīriešu īpatsvars, kas dzīvo zem minimālā ienākumu līmeņa, ir augstāks nekā sieviešu**. Proti, ja 2015. gadā šis rādītājs vīriešu vidū bija 7,8%, tad sieviešu vidū – 7,1%, 2016. gadā attiecīgi 8,5% un 7,3%, savukārt 2017. gadā 9,2% un 8,6%[90]. Skatoties šos rādītājus dinamikā, redzams, ka Izvērtējuma periodā vīriešu īpatsvars, kuri dzīvo zem minimālā ienākuma līmeņa, pieaudzis par 0,7%, bet sieviešu īpatsvars par 1,3%.

Savukārt pēc vecuma pazīmes novērojama pozitīva tendence bērnu vecumā līdz 17 gadiem grupā, kurā **samazinās to bērnu īpatsvars, kuri dzīvo zem minimālā ienākuma līmeņa**: Izvērtējuma periodā šīs rādītājs krities par 0,8 procentpunktiem, proti, no 10,5% 2016. gadā uz 9,7% 2017. gadā. Darbspējīgo iedzīvotāju vecuma grupā (18-64 gadi) šis rādītājs svārstās no 7,7% 2015. gadā līdz 7,9% 2016. gadā, sasniedzot 9,2% 2017. gadā. Īpaša uzmanība jāpievērš **vecuma grupai 65 un vairāk gadu, kurā šim rādītājam ir stabila tendence pieaugt** no 4,8% 2016. gadā līdz 6,3% 2017. gadā, kas nozīmē, ka **arvien pieaug to senioru daļa, kas dzīvo zem minimālā ienākumu līmeņa**[91], kas, kā iepriekš norādīts, 2015. gadā bija 167 EUR mēnesī, 2016. gadā – 177 EUR mēnesī, bet 2017. gadā – 198 EUR mēnesī vienas personas mājsaimniecībām.

Mājsaimniecību tipu griezumā redzams (sk. 1.1. attēlu), ka vislielākais mājsaimniecību īpatsvars, kuras ir zem minimālā ienākuma līmeņa, ir vienas personas mājsaimniecību vecumā līdz 64 gadiem (2017. gadā 18,1% šī lieluma mājsaimniecību bija zem minimālā ienākuma līmeņa) un viena vecāka mājsaimniecībās (18%). Izvērtējuma periodā lielākais rādītāja pieaugums novērojams tieši vienas personas mājsaimniecībā līdz 64 gadu vecumam novērojums (par attiecīgi 1,8 procentpunktiem). Izvērtējuma periodā par 1,6 procentpunktiem samazinājies to viena vecāka mājsaimniecību īpatsvars, kas atrodas zem minimālā ienākuma līmeņa. Lielākais uzlabojums redzams mājsaimniecībās, kurās ir 2 pieaugušie un 2 bērni – 2016. gadā 8,2% no šīm mājsaimniecībām dzīvoja zem minimālā ienākumu līmeņa, bet 2017. gadā šis rādītājs ir samazinājies par 1,8 procentpunktiem un sasniedzis 6,4%. Būtiskākā situācijas pasliktināšanās Izvērtējuma periodā notikusi vienas personas mājsaimniecībās, kurā dzīvo persona ir vecumā līdz 64 gadiem, 2016. gadā 16,3% šādu mājsaimniecību dzīvoja zem minimālā ienākumu līmeņa, bet 2017. gadā šādu mājsaimniecību īpatsvars palielinājās par 1,8 procentpunktiem un sasniedza 18,1%, bet, skatoties šos rādītāju dinamikā ar 2015. gadu, redzams pieaugums par 2,4 procentpunktiem.

[89] CSP, "MIG020. Personu īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa Latvijas statiskajos reģionos (%)"
[90] CSP, "MIG030. Personu īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc dzimuma un vecuma (%)"
[91] Turpat.

1.1. attēls. Mājsaimniecību īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc mājsaimniecības tipa (%)



Avots: CSP, MIG070. Mājsaimniecību īpatsvars zem minimālā ienākuma līmeņa pēc mājsaimniecības tipa un darba intensitātes (%)

Balstoties uz minimālā ienākuma līmeņa datiem, secināms, ka galvenās sociāli demogrāfiskās grupas, kuras dzīvo zem minimālā ienākuma līmeņa, ir Latgales reģiona iedzīvotāji, vīrieši, iedzīvotāji 65 un vairāk gadu vecumā (seniori), vienas personas vecumā līdz 64 gadiem mājsaimniecības un viena vecāka mājsaimniecības. Salīdzinot šīs grupas ar tām, kurām ir augstāks nabadzības riska indekss, jāsecina, ka tās lielā mērā sakrīt. Visām augstāk minētajām grupām Izvērtējuma periodā ir pieaudzis nabadzības riska indekss, vienīgi viena vecāka mājsaimniecībām šis pieaugums ir mazāks nekā pārējām grupām (sk. sadaļu „Nabadzības riska tendences").

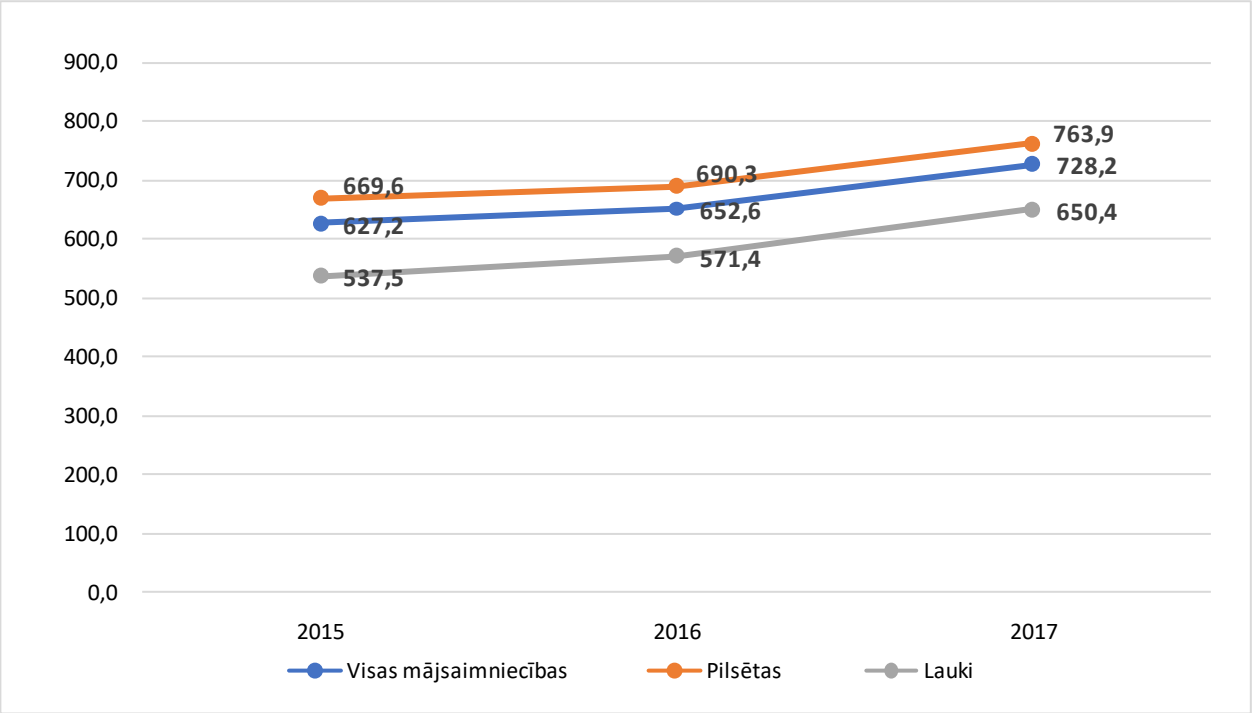
Mājsaimniecību ienākumi uz vienu ekvivalento patērētāju

Iedzīvotāju ienākumu analīzē izmantots CSP aprēķinātais rādītājs par **mājsaimniecības rīcībā esošajiem ienākumiem uz ekvivalento patērētāju**, kas ļauj pētīt ienākumu sadalījumu no sociālās nevienlīdzības perspektīvas, ņemot vērā visus vienā mājsaimniecībā dzīvojošos locekļus. Šis rādītājs tiek iegūts, dalot mājsaimniecības ienākumu ar ekvivalento mājsaimniecības lielumu, kuru veido, izmantojot **OECD modificēto ekvivalences skalu** (1,0; 0,5; 0,3). Atbilstoši CSP terminu skaidrojumam, kas piemērots arī šajā Izvērtējumā, ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi ir

mājsaimniecības rīcībā esošais ienākums, kas tiek aprēķināts uz ekvivalento patērētāju. Ekvivalentais (pieaugušais) patērētājs ir aprēķina vienība, kas ļauj salīdzināt mājsaimniecību ienākumu un patēriņa līmeni, ņemot vērā mājsaimniecības lielumu un sastāvu (izvērsti par ekvivalences skalām sk. augstāk - 1.2.2. sadaļas sākumā).

Skatoties mājsaimniecību kopējos ekvivalentos rīcībā esošos ienākumus uz vienu ekvivalento patērētāju, redzams, ka tiem ir tendence pieaugt (sk. 1.2. attēlu). Kopējais pieaugums no 2015. gada līdz 2017. gadam bijis 101 EUR mēnesī (jeb par 16,1%), bet Izvērtējuma periodā (2016.-2017.g.) – par 75,6 EUR mēnesī (jeb par 11,6%).

1.2. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi (vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju, EUR mēnesī, 2015-2017)



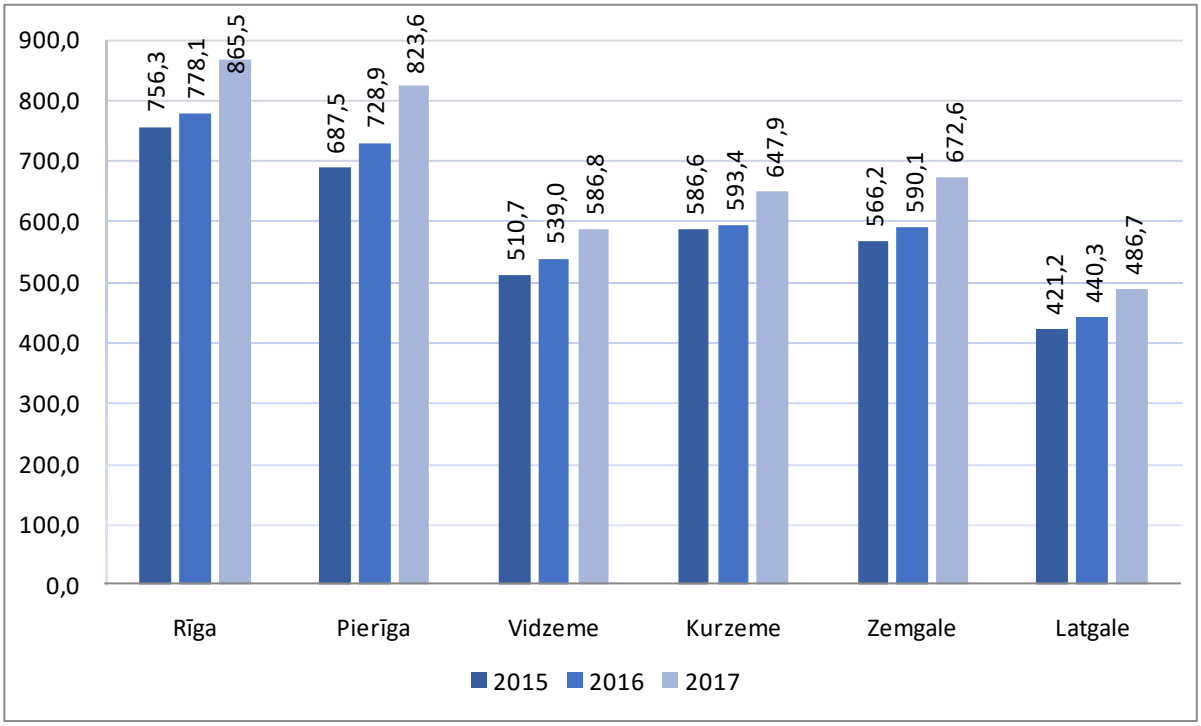
Avots: CSP, "IIG040. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR, mēnesī)".

Pilsētu iedzīvotāji Izvērtējuma periodā guvuši lielākus ienākumus, taču piedzīvojuši mazāk strauju ienākumu kāpumu, nekā laukos dzīvojošie iedzīvotāju. 2017. gadā pilsētās vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju mājsaimniecības rīcībā esošie ienākumi bija 763,9 EUR mēnesī, bet laukos – 650,4 EUR. Ienākumu pieaugums no 2016. līdz 2017. gadam pilsētās bijis 73,6 EUR (pieaugums par 10,7%), kamēr laukos – 79 EUR (pieaugums par 13,8%), kas nozīmē, ka laukos ienākumu pieaugums bijis lielāks nekā pilsētās (1.2. attēls).

Reģionu griezumā īpaši izceļas Rīgas un Pierīgas reģioni, kuros, salīdzinot ar Kurzemes, Zemgales, Latgales, Vidzemes reģioniem, 2017. gadā bijis augstākais ienākumu līmenis uz vienu ekvivalento patērētāju, attiecīgi 865,5 EUR un 823,6 EUR mēnesī, kamēr nākamais augstākais rādītājs ir 672,6 EUR mēnesī (Zemgales reģions) (sk. 1.3. attēlu). Viszemākais ienākumu līmenis uz vienu ekvivalento patērētāju ir bijis Latgalē – 486,7 EUR mēnesī 2017. gadā.

Straujākais mājsaimniecību ienākumu uz vienu ekvivalento patērētāju kāpums Izvērtējuma periodā konstatēts Pierīgas reģionā, kur tas pieaudzis par 94,7 EUR mēnesī (jeb par 13%), Rīgā par 87,4 EUR mēnesī (jeb par 11,2%), Zemgalē par 82,5 EUR (jeb par 14%), Kurzemē ienākumu kāpums šajā laikā posmā bijis 54,5 EUR mēnesī (jeb par 9,2%). Viszemākais ienākumu kāpums bijis Latgalē – par 10,5% jeb par 46,4 EUR mēnesī. Otrs zemākais šī rādītāja kāpums bijis Vidzemes reģionā, kur tas ir pieaudzis par 8,9% jeb par 47,8, EUR mēnesī.

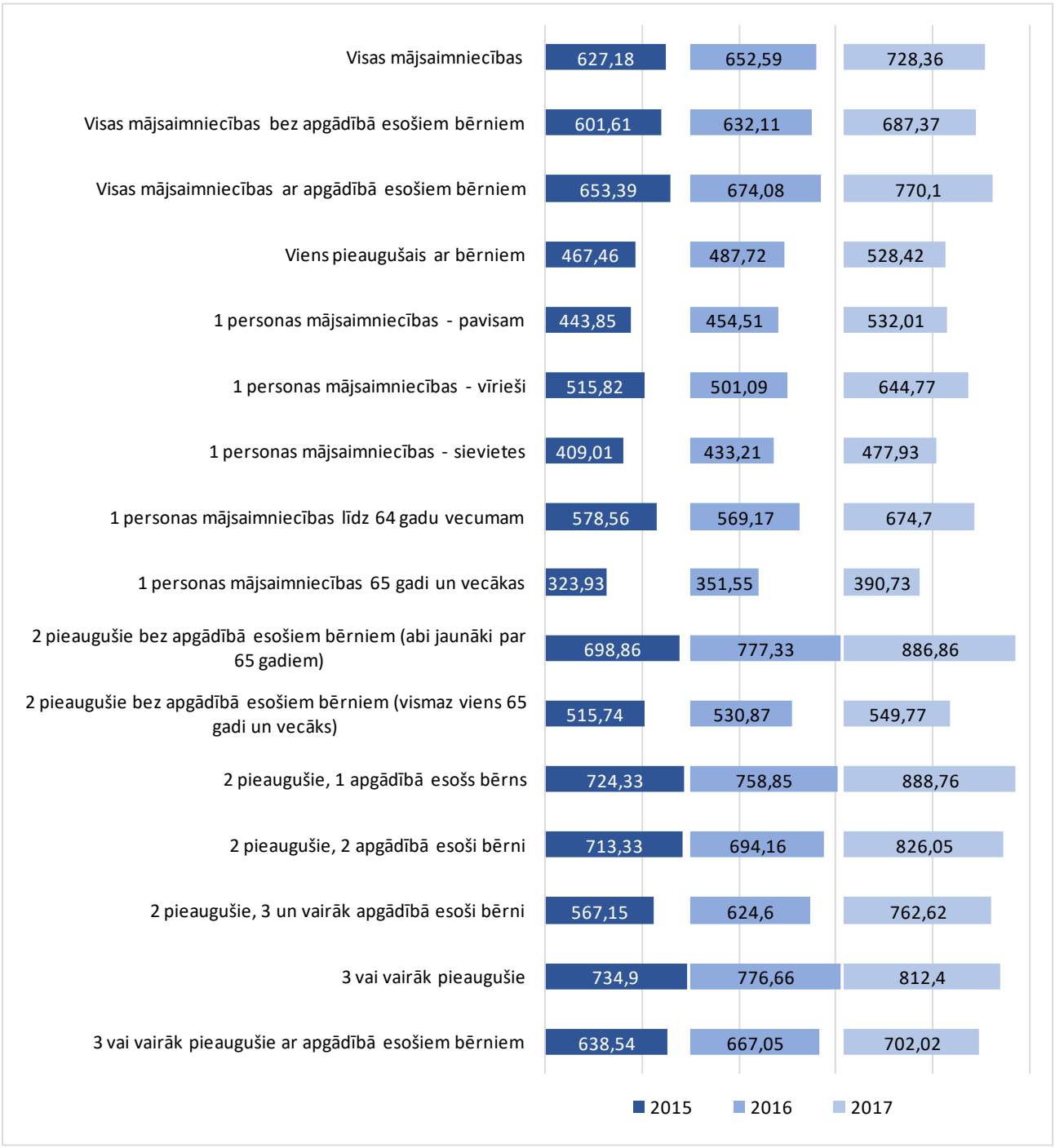
1.3. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi Latvijas statistiskajos reģionos (vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju, EUR mēnesī, 2014-2016)



Avots: CSP, "IIG06. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi Latvijas statistiskajos reģionos (EUR, mēnesī)".

Dati par mājsaimniecību ekvivalentajiem rīcībā esošajiem ienākumiem uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc **mājsaimniecību tipa pazīmes** atklāj vairākas tendences. Pirmkārt, kopumā mājsaimniecību, kurās ir bērni, ienākumi uz vienu ekvivalento patērētāju ir bijuši nedaudz augstāki (nosacītais pieaugums pret 2016. gadu par 14,2% jeb 96,02 EUR, sasniedzot 770,1 EUR mēnesī 2017. gadā), nekā to mājsaimniecību ienākumi, kurās nav apgādībā esošu bērnu (pieaugums par 8,7% jeb 55,26 EUR, sasniedzot 687,4 EUR mēnesī 2017. gadā). Dati par mājsaimniecību ienākumiem **uz vienu mājsaimniecības locekli** liecina par mazāku neto summas pieaugumu un lielākām atšķirībām starp šiem abiem mājsaimniecību tipiem, taču pieauguma dinamika ir vidēji 17,1% apmērā. Mājsaimniecībās ar bērniem vidēji ienākumi mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli 2015. gadā bija 374,67 EUR, 2016. gadā – 387,27 EUR, 2017. gadā – 440,29 EUR (neto pieaugums Izvērtējuma periodā – 53,02 EUR). Mājsaimniecībās bez bērniem šis rādītājs bija 460,32 EUR 2015. gadā, 487,15 EUR 2016. gadā un 537,23 EUR 2017. gadā (neto pieaugums Izvērtējuma periodā – 50,08 EUR).

1.4. attēls. Mājsaimniecību ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa (EUR mēnesī)



Avots: CSP, "IIG080. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi pēc mājsaimniecības tipa (EUR, mēnesī)".

Otrkārt, situācija ir atšķirīga atkarībā no pieaugušo un bērnu skaita mājsaimniecībā (1.4. attēls). **Vislielākos ekvivalentos ienākumus Izvērtējuma periodā (2016.g.-2017.g.) guvušas mājsaimniecības, kurās dzīvo divi pieaugušie, kuri ir jaunāki par 65 gadiem un kuri ir bez apgādībā esošiem bērniem un mājsaimniecībās, kurās ir divi pieaugušie, viens apgādībā esošs bērns**. 2016. gadā mājsaimniecības, kurās dzīvo divi pieaugušie, kuri ir jaunāki par 65 gadiem un kuri ir bez apgādībā esošiem bērniem, uz vienu ekvivalento patērētāju saņēma 777,3 EUR mēnesī (rēķinot

uz vienu mājsaimniecības locekli, tie bija 583 EUR), bet 2017. gadā šis rādītājs bija 886,9 EUR (rēķinot uz vienu mājsaimniecības locekli – 665,2 EUR). Savukārt mājsaimniecības, kurās ir **divi pieaugušie un viens apgādībā esošs bērns** 2016. gadā uz vienu ekvivalento patērētāju saņēma 758,9 EUR, bet 2017. gadā – 888,8 EUR, kas ir augstākais rādītājs visu mājsaimniecību tipu griezumā 2017. gadā. Skatoties dinamiku (2015. – 2017. gads), redzams, ka divu pieaugušo, kuri ir jaunāki par 65 gadiem un kuri ir bez apgādībā esošiem bērniem mājsaimniecībā, ienākumi pieauguši par 188 EUR (26,8%), bet mājsaimniecībās, kurās ir divi pieaugušie, viens apgādībā esošs bērns 164,4 EUR (22,7%). Par 34,5% pieauguši **daudzbērnu ģimeņu** ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi (no 567,2 EUR 2015. gadā līdz 762,6 EUR 2017. gadā uz vienu ekvivalento patērētāju; uz vienu mājsaimniecības locekli attiecīgi pieaugums ir no 285,8 EUR 2015. gadā līdz 384,07 EUR 2017. gadā). Mazāku ekvivalento rīcībā esošo ienākumu pieaugumu saņēmušas mājsaimniecības, kurās ir **divi pieaugušie ar diviem bērniem** (pieaugums 15,8% apmērā, sasniedzot 826,1 EUR mēnesī 2017. gadā; ienākumu pieaugums uz vienu mājsaimniecības locekli šajās ģimenēs ir bijis no 389,4 EUR 2015. gadā līdz 450,96 EUR 2017. gadā). Virs 100 EUR ekvivalento rīcībā esošo ienākumu kāpumu mēnesī, laika posmā no 2015. līdz 2017. gadam, piedzīvojušas arī mājsaimniecības, kurās ir **viens vīrietis** (515,8 EUR 2015. gadā, 644,8 EUR 2017. gadā; pieaugums par 129 EUR).

1.10. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī)

Mājsaimniecības tips un sociāli demogrāfiskās pazīmes	2015	2016	2017	Pieaugums EUR (2016.g.-2017.g.)	Pieaugums % (2016.g.-2017.g.)
1 personas mājsaimniecība - vīrieši	515,8	501,01	644,8	143,8	28,7
1 personas mājsaimniecība - sievietes	409,0	433,2	477,9	44,7	10,3
1 personas mājsaimniecības līdz 64 gadu vecumam	578,6	569,2	674,7	105,5	18,5
1 personas mājsaimniecības 65 gadi un vecākas	323,9	351,6	390,7	39,1	11,1
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (abi jaunāki par 65 gadiem)	698,9	777,3	886,9	109,6	14,1
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (vismaz viens 65+ gadi)	515,7	530,9	549,8	18,9	3,6
Visas mājsaimniecības ar apgādībā esošiem bērniem	635,4	674,1	770,1	96,0	14,2

Avots: CSP, "IIG080. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi pēc mājsaimniecības tipa (EUR, mēnesī)".

Treškārt, atsevišķi aplūkojamas vienas personas mājsaimniecības (1.10. tabula). To ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam ir pieauguši par 77,5 EUR (jeb par 17,2%) (par 5,6 procentpunktiem vairāk nekā vidēji visās mājsaimniecībās). Analizējot šo grupu pēc dzimuma pazīmes, absolūtajos skaitļos zemāki ienākumi ir bijuši atsevišķi dzīvojošām sievietēm – 2016. gadā 433,2 EUR mēnesī, 2017. gadā – 477,9 EUR mēnesī, kopumā tas nozīmē 44,7 EUR kāpumu, kas rēķinot pret 2016. gadu ir 10,3%. **Viszemākie ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi Izvērtējuma periodā bijuši vienas personas mājsaimniecībām vecuma grupā 65 un vairāk gadi** – kaut arī to ienākumu kopējais pieaugums bijis 39,1 EUR mēnesī (jeb par 11,1%), absolūtā ienākumu vērtība 2017. gadā bijusi 390,7 EUR mēnesī. Savukārt, atsevišķi dzīvojošas personas vecumā līdz 64 gadiem vidēji mēnesī 2017. gadā saņēmušas 674,7 EUR, kas ir par 18,5% vairāk nekā 2016. gadā.

1.11. tabulā salīdzinājumam ir atspoguļoti dati par mājsaimniecību ienākumiem vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli. Redzams, ka attiecībā uz vienas personas mājsaimniecībām atšķirības starp ienākumiem uz vienu ekvivalento patērētāju un vienu mājsaimniecības locekli nav. Citādi tas ir, salīdzinot divu pieaugušo vecumā virs un zem 65 gadiem mājsaimniecības ar un bez bērniem. Šo mājsaimniecību gadījumā neto ienākumu pieaugums absolūtajos skaitļos uz vienu mājsaimniecības locekli vidēji mēnesī ir mazāks, nekā tas ir tad, ja tiek ņemti vērā ekvivalentie ienākumi, taču procentuāli pieauguma apmērs ir tieši tāds pats, kā rēķinot ienākumus uz vienu ekvivalento patērētāju.

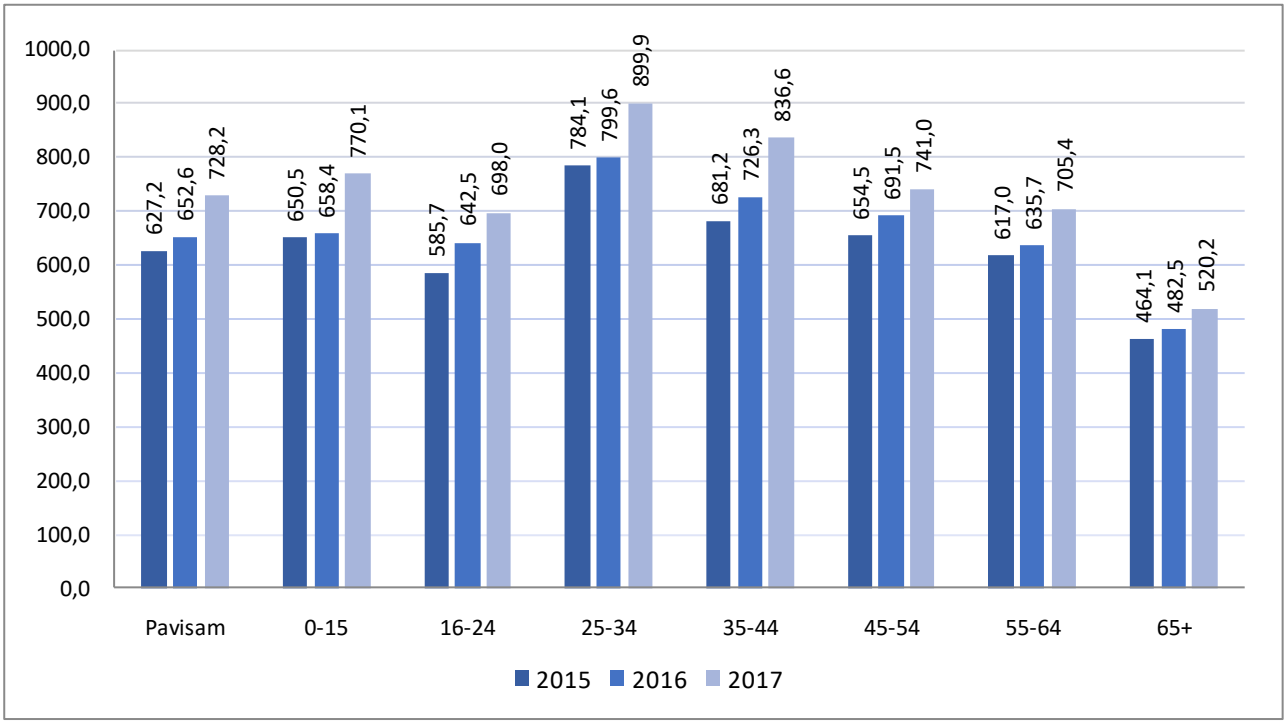
1.11. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli sadalījumā pēc mājsaimniecības tipa, dzimuma un vecuma pazīmēm (EUR mēnesī)

Mājsaimniecības tips un sociāli demogrāfiskās pazīmes	2015	2016	2017	Pieaugums EUR (2016.g.-2017.g.)	Pieaugums % (2016.g.-2017.g.)
1 personas mājsaimniecība - vīrieši	515,8	501,1	644,8	143,7	28,7
1 personas mājsaimniecība - sievietes	409,0	433,2	477,9	44,7	10,3
1 personas mājsaimniecības līdz 64 gadu vecumam	578,6	569,2	674,7	105,5	18,5
1 personas mājsaimniecības 65 gadi un vecākas	323,9	351,6	390,7	39,1	11,1
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (abi jaunāki par 65 gadiem)	524,2	583,0	665,2	82,2	14,1
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (vismaz viens 65+ gadi)	386,8	398,2	412,3	14,1	3,5
Visas mājsaimniecības ar apgādībā esošiem bērniem	347,7	387,3	440,3	53,0	13,7

Avots: CSP, "IIG080. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi pēc mājsaimniecības tipa (EUR, mēnesī)".

Analizējot atšķirības iedzīvotāju ienākumos tikai pēc **vecuma pazīmes**, vislielākos ekvivalentos rīcībā esošos ienākumus 2017.gadā guvušas personas vecuma grupās no 25 līdz 34 gadiem un no 35 līdz 44 gadiem (sk. 1.5. attēlu). Šajās vecuma grupās vidējie ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi bijuši attiecīgi 899,9 EUR un 836,6 EUR mēnesī. Viszemākie ienākumi 2017.gadā bijuši vecuma grupā 65 un vairāk gadu – 520,2 EUR mēnesī. Kopumā vidējie ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi Izvērtējuma periodā ir pieauguši par 11,5%, bet kopš 2015. gada par 16,1%.

1.5. attēls. Ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju sadalījumā pa vecuma grupām (EUR mēnesī)



Avots: CSP, "IIG100. Rīcībā esošie ienākumi pa vecuma grupām (EUR, mēnesī)".

Sadalījumā pa vecuma grupām visievērojamākais ienākumu kāpums kopš 2015. gada bijis vecuma grupā no 35 līdz 44 gadiem (par 22,8% jeb 155,4 EUR mēnesī), no 16 līdz 24 gadiem (par 19,2% jeb 55,5 EUR mēnesī) un no 0 līdz 15 gadiem (par 18,4% jeb 111,7 EUR mēnesī). Viszemākais ienākumu pieaugums no 2015. gada līdz 2017. gadam bijis vecuma grupā 65 un vairāk gadu, kur tas pieaudzis par 56,1 EUR jeb 12,1%. Savukārt, vecuma grupā 45 – 54 gadi pieaugums ir bijis par 13,2%. Izvērtējuma periodā vislielākais kāpums bijis vecuma grupā no 0 – 15 gadiem (par 17% jeb 111,7 EUR mēnesī), no 35 līdz 44 gadiem (par 15,2% jeb 110,3 EUR mēnesī) un no 25 – 34 gadiem (par 12,5 % jeb par 100,3 EUR mēnesī). Viszemākais ienākumu pieaugums Izvērtējuma periodā, tāpat kā kopš 2015. gada kopumā, ir bijis vecuma grupā 65 un vairāk gadu, kur tas pieaudzis par 37,7 EUR jeb 7,8%.

Mājsaimniecību ienākumu struktūra

Ienākumu struktūrā periodā no 2015. gada līdz 2017. gadam nav vērojamas lielas izmaiņas (sk. 1.6. attēlu). Galvenais ienākumu avots gan laukos, gan pilsētās un līdz ar to arī visās mājsaimniecībās kopā ir **ienākumi no algotā darba**. 2017. gadā tie veidoja 72% no kopējiem mājsaimniecību ienākumiem, 73,2% no ienākumiem tām personām, kuras dzīvo pilsētās un 68,8% tām personām, kuras dzīvo laukos. Vidējā darba samaksa bruto pieaugusi no 818 EUR 2015. gadā līdz 926 EUR 2017. gadā, savukārt vidējās darba samaksas pieaugums neto bija no 603 EUR 2015. gadā līdz 676 EUR 2017. gadā. Kā bruto, tā neto darba samaksas pieaugums periodā no 2015. gada līdz 2017. gadam ir virs 12% (sk. 1.12. tabulu). Arī 2018. gadā turpinājās algas pieaugums – bruto algai sasniedzot 1004 EUR, bet neto – 742 EUR.

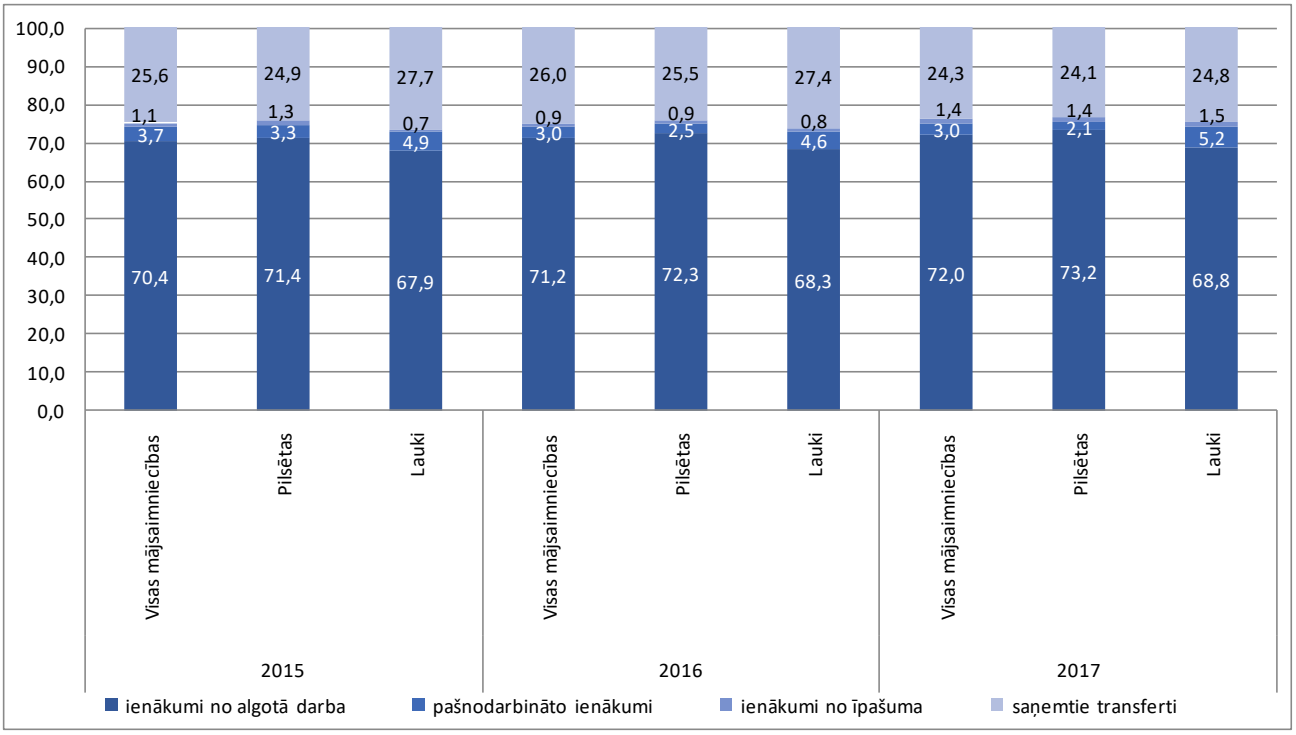
1.12. tabula. Strādājošo vidējā darba samaksa mēnesī (EUR) 2015-2017

Rādītājs	2015	2016	2017	Tendence (%) 2016.-2017.g	Tendence (%) 2015.-2017.g.
Strādājošo mēneša vidējā darba samaksa **bruto, EUR**	818	859	926	↑ 7,8	↑ 13,2
Strādājošo mēneša vidējā darba samaksa **neto, EUR**	603	631	676	↑ 7,1	↑ 12,1

Avots: IIG010. Iedzīvotāju naudas ieņēmumi (vidēji mēnesī, EUR).

2017. gadā līdz vidējai bruto algai lielus ienākumus no vispārējā nodokļu maksāšanas režīmā nodarbinātajiem[92] (t.i., uzņēmumu algotie darbinieki) saņēma 64,6% nodarbināto (2016. gadā – 62,8%), līdz minimālajai algai lielus ienākumus – 26,6% (2016. gadā – 28,9%).[93]

1.6. attēls. Mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu sastāvs un struktūra (%) pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī



Avots: CSP, "IIG050. Mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu sastāvs un struktūra pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī".

Rādītāja analīze pēc reģiona pazīmes[94] atklāj, ka algotā darbā gūti ienākumi veido vismazāko daļu no kopējās ienākumu struktūras Latgales reģionā (58,8% 2015. gadā, 59,3% 2016. gadā un 58,9% 2017. gadā), savukārt, vislielāko – Pierīgas reģionā (73,9% 2015. gadā, 73,5% 2016. gadā un 75,5% 2017. gadā) un Rīgas reģionā (72,4% 2015. gadā, 74,6% 2016. gadā un 75,4% 2017. gadā). Arī 2018. gadā

[92] Citi nodokļu maksāšanas režīmi ir, piemēram, mikrouzņēmuma nodokļa maksātāji, saimnieciskā darbības veicēji, personas, kas strādā uz uzņēmuma līguma pamata.
[93] LU Biznesa, vadības un ekonomikas fakultāte, LR tiesībsargs (2019). Nodokļu reforma neapliekamā minimuma, atvieglojumu un attaisnoto izdevumu piemērošanas problēmu, efektivitātes un risinājumu izvērtējumā. Pētījums. 2.sējums, 14.lpp. Pieejams: http://www.tiesibsargs.lv/uploads/content/2_sejums_1551263667.pdf (sk. 05.01.2020.)
[94] CSP, "IIG070. Mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu sastāvs un struktūra Latvijas statistiskajos reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī"

tendence saglabājas līdzīga, jo Latgalē darba alga veido 58,4% no visiem ienākumiem, Pierīgā 73,5%, bet Rīgā – 76%.

Otra lielākā mājsaimniecību ienākumu grupa ir bijuši **transferti** (sociālie un privātie), kuri veido nedaudz lielāku daļu no kopējās ienākumu struktūras laukos: 2017. gadā tie veidoja 24,8% no visiem ienākumiem personām, kuras dzīvo laukos, kamēr pilsētās – 24,1% no kopējiem ienākumiem. Skatoties šo rādītāju sadalījumā pa reģioniem, redzams, ka **salīdzinoši lielāku daļu no visiem ienākumiem sociālie transferti veido Latgales reģionā dzīvojošo mājsaimniecību grupā** (2015. gadā – 37,5%, 2016. gadā – 36,8%, 2017. gadā – 36,1%). Tāpat proporcionāli lielāks kā citos reģionos ir sociālo transfertu īpatsvars arī Kurzemes (vidēji 27,3%) un Vidzemes reģionu (vidēji 28,9%) mājsaimniecību budžetos. 2018. gadā, tāpat kā iepriekšējos gados, sociālie transferti lielāko daļu no ienākumiem spēlē Latgales reģionā – 36,7%, kamēr Pierīgas reģionā, te ir vismazākie – 22,1%.

Salīdzinoši nelielu ienākumu daļu no to kopējās struktūras veido pašnodarbinātības rezultātā gūtie ienākumi (3% gan 2016. gan 2017. gadā) vēl mazāku – ienākumi no īpašuma (2016. gadā zem 1%, 2017. gadā 1,4%). Kopumā šo rādītāju dinamika Izvērtējuma periodā (2016.-2017.g.) ir stabila un nemainīga un turpinās arī 2018. gadā, kur pašnodarbinātā ienākumi veido 3,1% no visiem ienākumiem, bet ienākumi no īpašuma – 1,9%.

Ienākumu sadalījums kvintiļu grupās

Iedzīvotāju ienākumu analīzē plaši tiek izmantots ienākumu kvintiļu rādītājs un iedzīvotāju ienākumu salīdzinājums kvintiļu grupās. Kvintile ir viena piektā daļa (20%) no apsekoto mājsaimniecību skaita, kuras sagrupētas pieaugošā kārtībā pēc to rīcībā esošā ienākuma uz vienu mājsaimniecības locekli. Kopumā ir piecas kvintiļu grupas, no kurām 1. kvintilē ietilpst mājsaimniecības ar viszemākajiem ienākumiem, attiecīgi 5. kvintilē – ar visaugstākajiem. Izvērtējot situāciju no 2015. līdz 2017. gadam, redzams, ka ienākumu apjoms uz vienu mājsaimniecības locekli pakāpeniski pieaug, tomēr tas nenotiek vienmērīgi un vienlīdzīgi visās kvintiļu grupās (sk.1.13. tabulu).

1.13. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR mēnesī) 2015.-2017. gads

Gads, kvintiles raksturojums	1. kvintiļu grupa	2. kvintiļu grupa	3. kvintiļu grupa	4. kvintiļu grupa	5. kvintiļu grupa
2015					
Vidēji uz vienu mājsaimniecību	384,16	547,73	848,09	1 254,68	1 949,74
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli	**149,51**	**256,89**	**340,16**	**483,31**	**895,60**
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - zemākā robeža	X	224,60	288,07	397,13	584,39
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - augstākā robeža	224,59	288,06	397,12	584,38	X
Vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju	239,05	384,08	524,87	748,80	1 295,36

Gads, kvintiles raksturojums	1. kvintiļu grupa	2. kvintiļu grupa	3. kvintiļu grupa	4. kvintiļu grupa	5. kvintiļu grupa
2016					
Vidēji uz vienu mājsaimniecību	392,66	527,79	897,56	1 285,38	1 984,11
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli	**153,71**	**266,14**	**359,50**	**514,33**	**941,57**
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - zemākā robeža	X	231,29	301,91	422,47	634,00
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - augstākā robeža	231,28	301,90	422,46	633,99	X
Vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju	248,54	388,06	561,08	786,46	1 340,54
2017					
Vidēji uz vienu mājsaimniecību	383,38	598,26	1 004,35	1 375,36	2 229,59
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli	**162,36**	**285,17**	**401,18**	**572,41**	**1 076,25**
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - zemākā robeža	X	247,07	330,23	473,81	698,48
Vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - augstākā robeža	247,06	330,22	473,80	698,47	X
Vidēji uz vienu ekvivalento patērētāju	255,37	426,30	627,94	868,29	1 531,63

Avots: CSP, „IIG090. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR, mēnesī)"

Laika posmā no 2016. uz 2017. gadu mazākā apmērā ienākumu apjoms uz vienu mājsaimniecības locekli **absolūtajos skaitļos** pieaudzis zemākajās kvintilēs – 1. un 2. kvintiļu grupās. Ja 1.kvintilē šis pieaugums gada laikā bijis 8,7 EUR (jeb par 5,7%), 2. kvintilē 19 EUR (jeb par 7,1%), 3. kvintilē 41,7 EUR (jeb par 11,6%), 4. kvintilē tie bija 58,1 EUR (jeb par 11,3%), bet 5. kvintilē 134,7 EUR (jeb par 14,3%). Pieauguma aprēķins procentuāli parāda, ka pēc būtības vislielākais ienākumu pieaugums uz vienu mājsaimniecības locekli ir bijis 5. kvintilē. Pieauguma apmērs iezīmē vispārēju tendenci – jo augstāka kvintiles grupa, jo lielāks ienākumu pieauguma apmērs. Skatoties gan absolūtos skaitļus, gan procentuālajā izteiksmē lielāko ienākumu kāpumu piedzīvojušas mājsaimniecības, kas atrodas 5. kvintiļu grupā un tālāk zemākām kvintilēm, attiecīgi, ienākumu palielinājums ir mazāks (sk. 1.13. tabulu).

1.14. tabulā ir apkopoti kvintiļu grupu raksturojošie dati uz vienu mājsaimniecības locekli, norādot gan vidējos kvintiļu grupas ienākumus mēnesī absolūtajos skaitļos, gan procentuāli noteikto izmaiņu apmēru attiecībā pret iepriekšējo gadu. Šie aprēķini parāda, 2016. gadā, rēķinot pret 2015. gadu, vislielākais ienākumu pieaugums bija 4. kvintilē (par 6,4%), bet viszemākais – 1.kvintilē (par 2,8%). 2017. gadā lielākais pieauguma apmērs attiecībā pret 2016. gadu bija 5. kvintilē (par 14,2%), viszemākais – 1. kvintilē (par 5,2%).

1.14. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR mēnesī) kvintiļu grupās 2015. – 2018. gadā uz vienu mājsaimniecības locekli

Kvintiļu grupa	2015	2016	2017	2018	Ienākumu pieaugums 2016. g. pret 2015. g., %	Ienākumu pieaugums 2017. g. pret 2016. g., %	Ienākumu pieaugums 2018. g. pret 2017. g., %
1.kvintile (trūcīgākā)	150	154	162	186	**2,8**	**5,7**	**14,3**
2.kvintile	257	266	285	320	**3,6**	**7,1**	12,3
3.kvintile	340	360	401	444	5,7	11,6	**10,7**
4.kvintile	483	514	572	638	**6,4**	11,3	11,5
5.kvintile (turīgākā)	896	942	1076	1213	5,1	**14,3**	12,7
Vidēji valstī	**417**	**437**	**489**	**560**	**4,8**	**11,9**	**14,5**

Avots: CSP, „IIG090. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR, mēnesī)", „IIG040. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR, mēnesī)"

Kopumā šie rādītāji atklāj, ka ienākumu pieauguma dinamika ir nevienmērīga (katru gadu lielākais pieaugums ir vērojams atšķirīgā kvintiles grupā) un nevienlīdzīga (pieauguma apmērs nav proporcionāli vienāds visās grupās). Laikā no 2015. gada līdz 2017. gadam iedzīvotājiem, kuru ienākumi absolūtajos skaitļos atbilst 1. kvintilei, ienākumu pieaugums uz vienu mājsaimniecības locekli 12 EUR mēnesī apmērā ir 15 reizes mazāks, nekā tas ir iedzīvotājiem, kuru ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī atbilst turīgākajai jeb 5. kvintilei, kurā šajā periodā kopējais ienākumu pieaugums bijis 180 EUR apmērā. Savukārt Izvērtējuma periodā (2016.g.-2017.g.) 1. kvintiles ienākumu pieauguma apmērs ir gandrīz 17 reizes mazāks, nekā 5. kvintilei (8 EUR pret 134 EUR). 2018. gada tendence gan norāda, ka situācija 1. kvintilē uzlabojas, jo tās pieaugums pret 2017. gadu ir bijis 14,3%, kas ir bijis straujākais no visām kvintiļu grupām, tā rezultātā 2018. gadā 1. kvintilē esošo mājsaimniecību ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli sasnieguši 186 EUR. Jānorāda gan, ka 12,7% ienākumu kāpumu piedzīvojušas 5. kvintiles mājsaimniecības un to ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli sasnieguši 1213 EUR.

Analizējot ienākumu kvintiļu grupu ienākumus uz vienu ekvivalento patērētāju (1.15. tabula), redzams, ka kopējās tendences ir līdzīgas kā uz vienu mājsaimniecības locekli. Tomēr var konstatēt arī vairākas atšķirības pieauguma apmērā. Pirmkārt, ienākumu apmērs uz vienu vienību (šajā gadījumā ekvivalento patērētāju) ir būtiski lielāks. Datu interpretācijā jāņem vērā, ka pielietota ir OECD modificētā ekvivalences skala (1; 0,5; 0,3), kas paredz, ka, piemēram, ekvivalentais mājsaimniecības lielums divu pieaugušo un divu bērnu vecumā līdz 14 gadiem ģimenei ir 2,1 ekvivalentais patērētājs (pieaugušais). Tātad, ja mājsaimniecības ienākumi ir 162 EUR mēnesī (1. kvintiles mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi mēnesī 2017. gadā), tad šajā ģimenē uz vienu mājsaimniecības locekli ir 41 EUR, bet uz vienu ekvivalento patērētāju 77 EUR. Piemērojot nemodificēto ekvivalences skalu (1; 0,7; 0,5), tie ir 60 EUR mēnesi uz vienu ekvivalento patērētāju. Savukārt, piemērojot minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalu (1; 0,7; 0,7), tie ir 52 EUR mēnesī

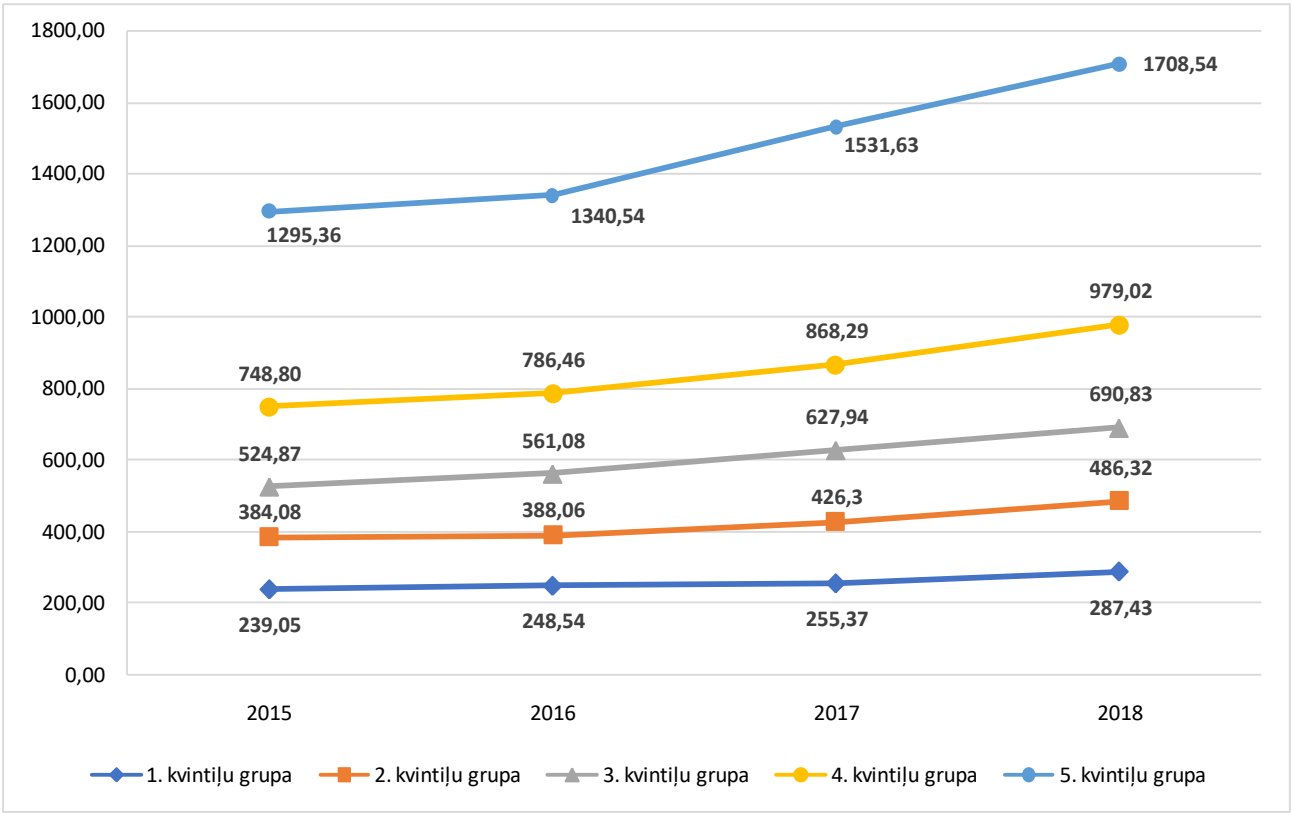
uz vienu ekvivalento patērētāju. Otrkārt, atšķirīgs ir pieauguma apmērs, kas ir lielāks uz vienu ekvivalento patērētāju nekā uz vienu mājsaimniecības locekli, kas arī skaidrojams ar pielietoto metodoloģiju. Treškārt, divos gadījumos atšķiras arī kvintiļu grupas, kurās ir konstatēts attiecīgajā gadā zemākais ienākumu pieauguma apmērs. Attiecībā pret 2016. gadu 2017. gadā zemākais ienākumu pieaugums uz vienu ekvivalento patērētāju ir bijis 1. kvintilē, 2016. gadā – 2. kvintilē.

1.15. tabula. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR mēnesī) kvintiļu grupās 2015. – 2018. gadā uz vienu ekvivalento patērētāju

Kvintiļu grupa	2015	2016	2017	2018	Ienākumu pieaugums 2016. g. pret 2015. g., %	Ienākumu pieaugums 2017. g. pret 2016. g., %	Ienākumu pieaugums 2018. g. pret 2017. g., %
1.kvintile (trūcīgākā)	239,05	248,54	255,37	287,43	4,0	**2,7**	**12,6**
2.kvintile	384,08	388,06	426,3	486,32	**1,0**	9,9	14,1
3.kvintile	524,87	561,08	627,94	690,83	**6,9**	11,9	**10,0**
4.kvintile	748,8	786,46	868,29	979,02	5,0	10,4	12,8
5.kvintile (turīgākā)	1295,36	1340,54	1531,63	1708,54	3,5	**14,3**	11,6

Avots: CSP, „IIG090. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR, mēnesī)"

1.7. attēls. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi (EUR mēnesī) kvintiļu grupās 2015. – 2018. gadā uz vienu ekvivalento patērētāju



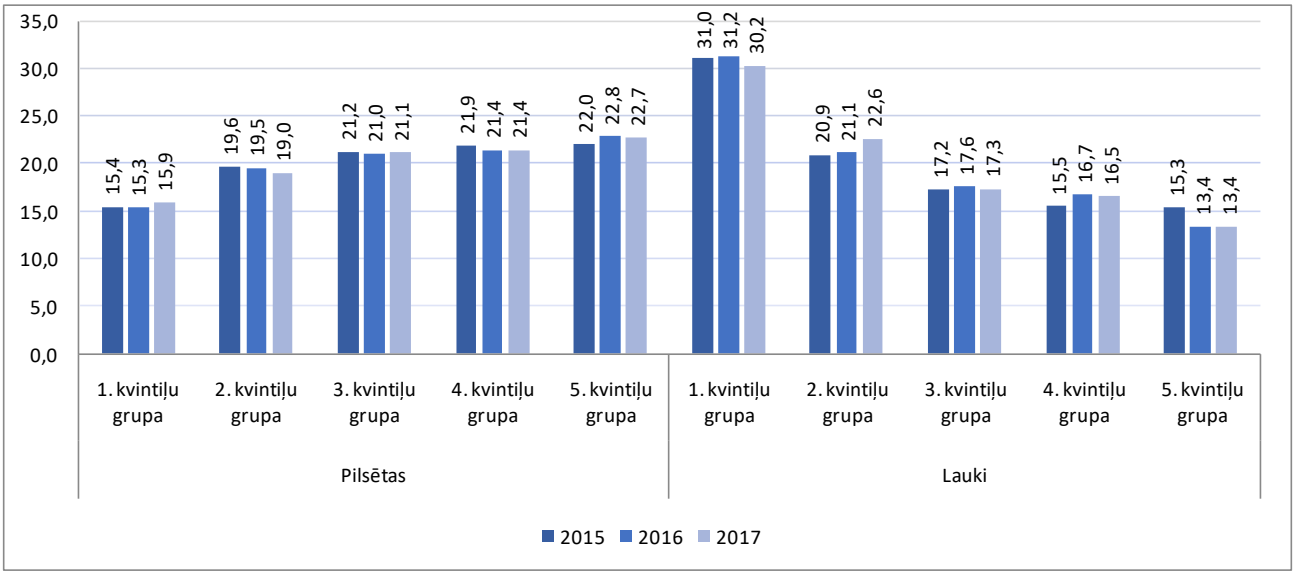
Avots: CSP, IIG090. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR, mēnesī)

1.7. attēlā mājsaimniecību ienākumi uz vienu ekvivalento patērētāju ir atspoguļoti vizuāli, kas ļauj ieraudzīt, ka 1.-3.kvintiles starpā izkliede ir drīzāk proporcionāla, tai ir tendence saglabāties dinamikā. Nedaudz lielāka plaisa ir starp 3. un 4. kvintili, kamēr 5.kvintilē ir būtiski augstākas vērtības – augstāks ienākumu līmenis uz vienu ekvivalento patērētāju, turklāt ar tendenci dinamikā veidot vēl lielāku šķirtni ar pārējām četrām kvintilēm, kas apstiprina kopējo ienākumu pieauguma nevienmērīguma un nevienlīdzības tendenci, kas konstatēta, veicot analīzi citos griezumos.

Vērā ņemamas atšķirības ir kvintiļu sadalījumā pilsētās un laukos (sk.1.8. attēlu). Izvērtējuma periodā pilsētās 2.-5. kvintilē ir teju vienāds iedzīvotāju īpatsvars, izkliede starp kvintilēm ir maza, kas liecina par vienmērīgu iedzīvotāju sadalījumu pēc ienākumu grupām un mazāku noslāņošanos starp turīgākajiem un trūcīgākajiem iedzīvotājiem. Turklāt visās piecās kvintilēs saglabājas proporcionāls iedzīvotāju īpatsvars dinamikā. Vismazākais mājsaimniecību īpatsvars pilsētās ir 1. kvintilē (15,3% 2016. gadā un 15,9% 2017. gadā), kas ir aptuveni par 4 līdz 7 procentpunktiem mazāks nekā pārējās kvintilēs.

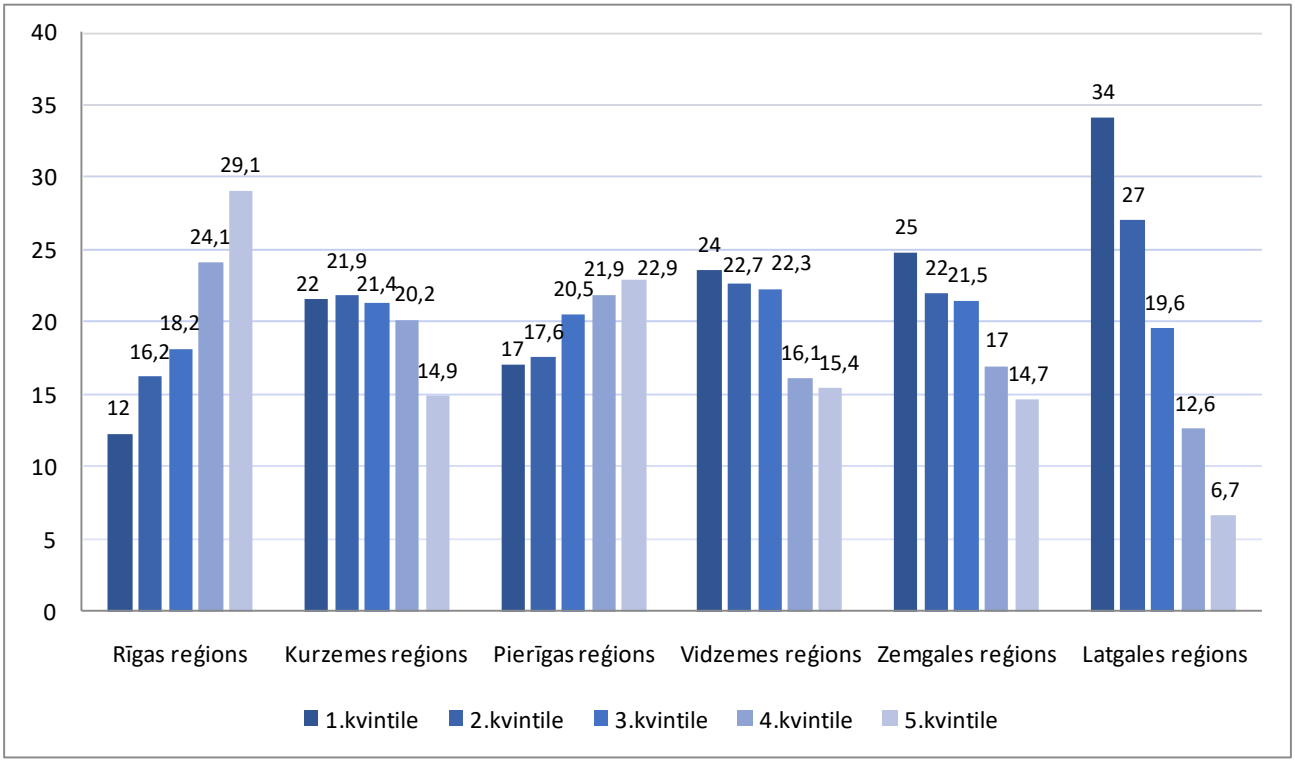
Savukārt laukos situācija ir apgriezti pretēja. Pirmkārt, redzams, ka tieši 1. kvintilē ir vislielākais lauku iedzīvotāju īpatsvars, kuram praktiski nav tendences kristies (apmēram viena trešā daļa iedzīvotāju). Tas ir divas reizes lielāks nekā pilsētās attiecīgajā kvintilē. Otrkārt, kopējā izkliede starp kvintiļu grupām ir lielāka nekā pilsētās, kas liecina par izteiktāku noslāņošanas, īpaši tas attiecas uz trūcīgāko iedzīvotāju daļu (1. kvintili). Kopumā nedaudz vairāk kā puses lauku iedzīvotāju ienākumi atbilst 1.,2. kvintiļu grupai. Vismazākā daļa iedzīvotāju laukos iekļaujas 5.kvintilē – aplūkotajā periodā vidēji tie ir 14% iedzīvotāju (Izvērtējuma periodā – 13,4%), kas ir apgriezti proporcionāli situācijai pilsētās attiecībā uz 1. kvintili. Treškārt, kopējā tendence laukos rāda, ka, palielinoties ienākumu apmēram ar katru nākamo kvintili, samazinās iedzīvotāju īpatsvars, kuru ienākumi atbilst konkrētajai kvintilei.

1.8. attēls. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām 2015. – 2017. gadā laukos un pilsētās (%)



Avots: CSP, MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)

1.9. attēls. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām 2017. gadā sadalījumā pa reģioniem (%)



Avots: CSP, MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)

1.16. tabula. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām 2015. – 2017. gadā reģionos (%)

Statistiskais reģions	Gads	1.kvintile	2.kvintile	3.kvintile	4.kvintile	5.kvintile
Rīgas reģions	2015	11,4	16,9	20,3	21,8	**29,6**
	2016	11,5	16,3	19,7	23,2	**29,2**
	2017	12,3	16,2	18,2	24,1	**29,1**
Kurzemes reģions	2015	20,8	20,6	**22,3**	20,4	15,8
	2016	20,9	20,3	**22,6**	19,6	16,6
	2017	21,6	**21,9**	**21,4**	20,2	14,9
Pierīgas reģions	2015	17,6	18,2	19,3	20,1	**24,8**
	2016	17,8	17,7	17,9	22,9	**23,7**
	2017	17,1	17,6	20,5	21,9	**22,9**
Vidzemes reģions	2015	**25,1**	21,5	23,0	18,2	12,2
	2016	**26,7**	24,1	17,7	19,0	12,5
	2017	**23,6**	22,7	22,3	16,1	15,4
Zemgales reģions	2015	**25,9**	23,3	15,2	21,5	14,2
	2016	**23,9**	21,9	21,6	18,4	14,2
	2017	**24,8**	22,0	21,5	17,0	14,7
Latgales reģions	2015	**34,2**	25,2	20,0	15,3	5,2
	2016	**34,0**	26,8	21,1	11,2	6,8
	2017	**34,1**	27,0	19,6	12,6	6,7

Avots: CSP, MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)

1.16. tabulā ir apkopoti dati par mājsaimniecību sadalījumu kvintiļu grupās **reģionos** visā Izvērtējuma periodā, savukārt 1.9. attēlā ir atspoguļoti dati par 2017. gadu. Rīgas un Pierīgas reģionos lielākā daļa mājsaimniecību (Rīgas reģionā vienā trešā daļa, Pierīgas reģionā – apmēram viena piektā daļa) pēc sava ienākumu līmeņa atbilst 5. kvintilei. Vidzemes, Zemgales un Latgales reģionos dominējošā jeb plašāk pārstāvētā ir 1. kvintile (viszemākie ienākumi), bet Kurzemes reģionā, savukārt, redzams, ka mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās ir salīdzinoši visvienmērīgākais. Pierīgas un Kurzemes reģionos ir vismazākā izkliede starp kvintiļu grupām, kas nozīmē, ka iedzīvotāju sadalījums kvintiļu grupās ir vienmērīgs (mājsaimniecības nav koncentrējušās kādā no kvintilēm, pārstāvēto kvintiļu grupas nav izteikti lielas vai mazas). Pretēja situācija ir Latgales un Rīgas reģionos, kur izkliede ir ievērojami lielāka, īpaši tas attiecināms uz Latgales reģionu, liecinot par vērā ņemamu iedzīvotāju noslāņošanos – koncentrēšanos noteiktā kvintilē (Latgales gadījumā – 1. kvintilē). Ja, piemēram, 2017. gadā Kurzemē mājsaimniecību īpatsvara apmērs starp 1. kvintili un 5. kvintili atšķiras par 1,4 procentpunktiem (izkliede ir maza), tad Latgalē jau par 27 procentpunktiem (izkliede ir liela), Rīgas reģionā – 17 procentpunktiem, kas liecina par nevienmērīgu un nevienlīdzīgu ienākumu sadalījumu Latgalē un, kaut arī mazākā apmērā, Rīgā.

Atšķirības kvintiļu grupu starpā nosaka arī **mājsaimniecību locekļu skaits** un **vecums** (sk.1.17. tabulu). Datu apkopojums par Izvērtējuma periodu atklāj, ka augstāka ienākumu līmeņa grupās (4., 5. kvintilē) ir lielāks tādu mājsaimniecību īpatsvars, kurās dzīvo viena persona vecumā no 16 līdz 64 gadiem (2016. gadā 4. kvintilē 17,9% mājsaimniecību, 5. kvintilē – 37,5%, savukārt 2017. gadā attiecīgi 18% un 34,5%) kā arī mājsaimniecībās, kurās ir pāris ar vienu bērnu (2016. gadā 4. kvintilē 32,1% mājsaimniecību, 5. kvintilē – 22,2%, savukārt 2017. gadā attiecīgi 31% un 20,1%). Vienas personas mājsaimniecību gadījumā būtiska ietekme ir vecumam. No visām vienas personas, kura ir vecāka par 65 gadiem, mājsaimniecībām 4. kvintilē 2017. gadā atradās 10,1%, 5. kvintilē – 7%, vairumam atrodoties 2. kvintilē (48,5%). Šī tipa mājsaimniecības arvien vairāk iekļaujas pirmajās divās zemāko ienākumu kvintilēs – 2015. gadā tādas bija 58,5%, 2016. gadā – 62,1%, bet 2017. gadā – jau 64,2%. Skatoties tikai 1. kvintili, redzams, ka no 2015. gada līdz 2017. gadam par 5,5 procentpunktiem ir pieaudzis mājsaimniecību īpatsvars šajā grupā, attiecīgi par 8,8 procentpunktiem ir samazinājies 3.kvintilei atbilstošo mājsaimniecību daudzums.

1.17. tabula. Mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās 2015. – 2017. gadā sadalījumā pēc mājsaimniecības locekļu skaita (%)

Mājsaimniecības tips	Gads	1.kvintile	2.kvintile	3.kvintile	4.kvintile	5.kvintile
1 personas mājsaimniecība	2015	14,7	**29,9**	21,8	13,5	20,1
	2016	18,1	**29,8**	18,1	13,0	21,0
	2017	18,4	**30,0**	17,8	13,8	20,0
1 personas mājsaimniecība vecumā 16-64 gadi	2015	19,6	9,3	15,3	20,7	**35,0**
	2016	22,4	9,6	12,7	17,9	**37,5**
	2017	21,4	9,4	18,8	10,1	**34,5**
1 personas mājsaimniecība vecumā 65 + gadi	2015	10,2	**48,3**	27,6	7,1	6,7
	2016	14,3	**47,8**	22,9	8,7	6,3
	2017	15,7	**48,5**	18,8	10,1	7,0

Mājsaimniecības tips	Gads	1.kvintile	2.kvintile	3.kvintile	4.kvintile	5.kvintile
2 personu mājsaimniecība	2015	19,8	17,5	16,6	22,2	24,0
	2016	19,8	16,1	19,4	21,5	23,3
	2017	18,8	16,9	17,9	**21,9**	**24,5**
3 personu mājsaimniecība	2015	20,5	11,9	20,6	25,7	21,4
	2016	18,6	13,3	20,3	27,5	20,2
	2017	17,3	12,1	23,0	**26,7**	20,9
4 personu mājsaimniecība	2015	22,4	14,9	23,8	22,8	16,2
	2016	21,7	14,9	24,2	23,4	15,9
	2017	**23,9**	13,8	**24,4**	**23,8**	14,1
5 un vairāk personu mājsaimniecība	2015	**37,2**	17,6	18,9	19,2	7,0
	2016	**29,7**	20,8	22,4	18,3	8,7
	2017	**33,5**	17,3	24,4	17,0	7,8

Avots: CSP, MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)

Iepriekš minētie dati liecina par pensijas vecuma iedzīvotāju ienākumu līmeņa pasliktināšanos attiecībā pret pārējām ienākumu grupām, kas varētu būt skaidrojams ar to, ka augstākajās ienākumu kvintilēs ietilpstošo mājsaimniecību, kurās ir lielāka ekonomisko aktīvo iedzīvotāju daļa, ienākumi aug straujāk, kamēr pensijas vecuma iedzīvotāju ienākumi pensiju indeksācijas rezultātā pieaug lēnāk un mazākā apmērā. 2015. gadā vidējā darba samaksa neto bija 603 EUR, 2016. gadā – 631 EUR, bet 2017. gadā – 676 EUR[95]. Savukārt vecuma pensijas vidējais apmērs attiecīgi bija 273 EUR, 279 EUR un 289 EUR[96]. Ja strādājošo vidējā darba samaksa Izvērtējuma periodā pieauga par 7,1%, tad vecuma pensijas apmērs pieauga tikai par 3,5%.

Vienlaikus novērojama tendence straujāk pieaugt augstāko ienākumu kvintiļu grupu īpatsvaram noteiktās mājsaimniecību grupās. Tas, kā rāda 1.17. tabulas datu apkopojums, attiecas pamatā uz divu un trīs personu mājsaimniecībām, kā arī uz darbspējīgā vecuma vienas personas mājsaimniecībām. Divu un trīs personu mājsaimniecību izkliede pa kvintilēm ir samērā vienmērīga, kas liecina par to, ka mājsaimniecības nenoslāņojas turīgās un trūcīgās mājsaimniecībās atkarībā no personu skaita tajās. Pieaugot mājsaimniecības locekļu skaitam līdz piecām personām un vairāk, situācija būtiski mainās. Šis mājsaimniecības tips koncentrējas 1. kvintilē, taču 2015.-2016. gadā bija vērojama pozitīva tendence šim īpatsvaram samazināties. Tomēr 2017. gadā šīs rādītājs atkal pieauga līdz 33,5% (par 3,8 procentpunktiem, salīdzinot ar 2016. gadu).

Atšķirīgas tendences atklāj mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās pēc pieaugušo un bērnu skaita ģimenēs (sk. 1.18. tabulu). **Viena vecāka mājsaimniecības un daudzbērnu ģimenes koncentrējas zemāko ienākumu kvintilē** (attiecīgi 2017. gadā 37,4% un 40,9%). Taču abās grupās ir vērojama pozitīva tendence to īpatsvaram samazināties. Viena vecāka mājsaimniecības gadījumā laika posmā no 2015. līdz 2017. gada 1. kvintiles īpatsvars ir samazinājies par 10,3 procentpunktiem, savukārt, ģimeņu ar trīs un vairāk bērniem grupā tas ir samazinājies par 8,4 procentpunktiem.

[95] CSP "DSG010. Strādājošo mēneša vidējā darba samaksa un mediāna (euro; pārmaiņas pret iepriekšējo periodu (%)'
[96] CSP "SDG030. Izmaksāto pensiju vidējais apmērs (euro)".

1.18. tabula. Mājsaimniecību sadalījums kvintiļu grupās 2015. – 2017. gadā sadalījumā pēc pieaugušo un bērnu skaita mājsaimniecībās (%)

Mājsaimniecības tips	Gads	1.kvintile	2.kvintile	3.kvintile	4.kvintile	5.kvintile
Viens pieaugušais ar bērniem	2015	**47,7**	13,4	18,7	11,4	8,8
	2016	**42,3**	15,5	15,3	18,1	8,8
	2017	**37,4**	17,3	19,3	15,3	10,8
Pāris ar vienu bērnu	2015	17,3	11,7	20,2	**27,7**	23,0
	2016	14,7	11,0	20,0	**32,1**	22,2
	2017	13,5	9,1	26,4	**31,0**	20,1
Pāris ar diviem bērniem	2015	21,6	15,5	**23,6**	20,6	18,7
	2016	20,4	17,5	**25,7**	18,8	17,6
	2017	25,8	16,6	24,7	20,5	12,4
Pāris ar trīs un vairāk bērniem	2015	**49,3**	7,2	19,3	12,8	11,4
	2016	**42,9**	20,9	15,7	14,3	6,2
	2017	**40,9**	13,9	28,0	8,4	8,7
Citas mājsaimniecības ar bērniem	2015	**35,9**	17,5	22,3	17,4	7,0
	2016	**29,5**	17,7	22,3	22,2	8,3
	2017	**32,6**	17,4	21,7	19,6	8,7
Pāris bez bērniem	2015	16,2	17,9	16,8	22,0	**27,1**
	2016	16,6	18,5	19,4	19,5	**26,0**
	2017	14,1	17,9	17,2	20,7	**30,1**
Citas mājsaimniecības bez bērniem	2015	17,5	14,6	18,6	**27,7**	21,7
	2016	17,6	12,9	21,8	**26,2**	21,6
	2017	18,4	12,9	21,3	**27,2**	20,1

Avots: CSP, MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)

Kaut arī 1. kvintiles īpatsvars ir samazinājies kā nepilno ģimeņu, tā daudzbērnu ģimeņu grupā, atšķirīgi veidojas to sadalījums pa kvintiļu grupām dinamikā. Daudzbērnu ģimeņu grupā Izvērtējuma periodā ir vērā ņemami pieaudzis 3. kvintiles īpatsvars (par 12,3 procentpunktiem), kamēr 4. un 5. kvintiļu grupā tas bijis svārstīgs, 4. kvintilē 2016. gadā bija 14,3% šādu mājsaimniecību, bet 2017. gadā – 8,4%, savukārt 2015. gadā attiecīgi 6,2% un 8,7%. Viena vecāka ģimeņu grupā to sadalījums visās piecās kvintiļu grupās ir bijis vienmērīgāks ar tendenci pieaugt 4. un 5. kvintiļu grupā. Savukārt mājsaimniecības bez bērniem Izvērtējuma periodā vairāk koncentrējas augstāka ienākumu līmeņa kvintiļu grupās – pāri bez bērniem 5. kvintilē, citas mājsaimniecības bez bērniem – 4. kvintilē.

1.2.3. Nabadzības riska tendences

Tāpat kā ienākumu analīzē arī nabadzības riska tendenču analīzē pamatā šajā Izvērtējumā izmantoti atbilstoši *Eurostat* metodoloģijai iegūtie un apstrādātie EU-SILC apsekojuma dati, kuros izmantota **OECD modificētā ekvivalences skala**, kur pirmajam pieaugušajam mājsaimniecībā ekvivalentais svars ir 1, otrajam un katram nākamajam mājsaimniecības loceklim virs 14 gadu vecuma – 0,5 (patēriņš 50% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa) un bērniem līdz 14 gadu vecumam – 0,3 (patēriņš 30% apmērā no pirmā mājsaimniecības locekļa) (sk. arī 1.2.2. sadaļu par skalas lietošanas skaidrojumu un ietekmi uz rādītājiem).

Nabadzības riska slieksnis ir 60% no rīcībā esošo ienākumu mediānas pārrēķinātas uz ekvivalento patērētāju skaitu mājsaimniecībā[97] (sk.1.19. tabulu).

1.19. tabula. Nabadzības riska slieksnis (NRS), ilustratīvās vērtības, EUR gadā/ mēnesī un 1.,2. kvintiles augstākās robežas, EUR mēnesī

Mājsaimniecības tips	2015		2016		2017	
Periods	**gadā**	**mēnesī**	**gadā**	**mēnesī**	**gadā**	**mēnesī**
Pēc Eurostat metodoloģijas						
1 personas mājsaimniecības NRS (pēc **OECD modificētās ekvivalences skalas** (1; 0,5; 0,3))	3 819	**318**	3 964	**330**	4 400	**367**
2 pieaugušie un 2 bērni jaunāki par 14 gadiem (pēc **OECD modificētās ekvivalences skalas** (1; 0,5; 0,3))	8 019	**668**	8 325	**693**	9 240	**770**
1. kvintiles augstākā robeža, EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli	-	224	-	231	-	247
2. kvintiles augstākā robeža, EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli	-	288	-	301	-	330
Pēc Latvijas metodoloģijas						
1 personas mājsaimniecības NRS (pēc **minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalas** (1; 0,7; 0,7))	3 000	250	3 180	265	3 564	297
2 pieaugušie un 2 bērni jaunāki par 14 gadiem (pēc **minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalas** (1; 0,7; 0,7))	9 300*	775	9 852*	821	11 040*	920
1. kvintiles augstākā robeža, EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli	-	224	-	231	-	247
2. kvintiles augstākā robeža, EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli	-	288	-	301	-	330

Avots: CSP, „NIG02 Nabadzības riska slieksnis (ilustratīvās vērtības)", IIG090 „IIG090. Mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi kvintiļu grupās (EUR, mēnesī)".
Piezīme: * rādītājs aprēķināts, pareizinot viena mēneša rādītāja vērtību ar mēnešu skaitu gadā (12). Mazliet lielāka rādītāja vērtība tiek iegūta, ja aprēķinam izmanto 1 personas mājsaimniecības gada ienākumu, ko reizina ar mājsaimniecības svara koeficientu.

Nabadzības riska slieksnis vienas personas mājsaimniecībai pieaudzis no 318 EUR mēnesī 2015. gadā līdz 330 EUR mēnesī 2016. gadā, veidojot pieaugumu par 4%, savukārt **2017. gadā tas sasniedzis 367 EUR** mēnesī, kas, salīdzinot ar 2015. gadu, ir pieaugums par 15%, bet, salīdzinot ar 2016. gadu, par 11%. Laika posmā no 2015. – 2017. gadam vienas personas mājsaimniecības nabadzības riska slieksnis joprojām pārsniedza 1. kvintiles augstāko robežu uz vienu mājsaimniecības locekli, kas periodā no 2015. gada līdz 2017. gadam arī ir pieaugusi par 10% (no 224 EUR uz 247 EUR). Tāpat tas pārsniedz arī 2. kvintiles augstāko robežu uz vienu mājsaimniecības locekli aplūkojamajā periodā,

[97] CSP, Terminu skaidrojums, "Nabadzības riska slieksnis".

kur tā pieauga par 5% (no 288 EUR līdz 330 EUR). Svarīgi ir akcentēt, ka 1. un 2. kvintiļu grupā ietilpstošās vienas personas mājsaimniecības aplūkotajā periodā dzīvoja zem nabadzības sliekšņa. Raugoties no mājsaimniecību struktūras perspektīvas, 1. un 2. kvintilē, ņemot vērā ienākumu līmeni absolūtajos skaitļos, 2015. gadā ietilpa 44,6%, vienas personas mājsaimniecību, 2016. gadā – 47,9%, bet 2017. gadā 48,4%[98]. Tātad jau no 2016. gadā gandrīz puse vienas personas mājsaimniecību dzīvoja zem nabadzības riska sliekšņa.

1.19. tabulā ir atspoguļotas arī nabadzības riska sliekšņa vērtības, piemērojot minimālā ienākuma līmeņa skalu. Piemērojot atšķirīgas ekvivalences skalas, mājsaimniecību locekļiem tiek piešķirts atšķirīgs ekvivalentais svars atkarībā no to sastāva, tāpēc veidojas atšķirīgs mediānas ienākums (bāzes vērtība, no kuras aprēķina nabadzības riska slieksni), un līdz ar to atšķirīgs nabadzības riska slieksnis. Šādu aprēķinu mērķis ir, pirmkārt, parādīt, kā mainās nabadzības riska sliekšņa vērtības pie dažādām ekvivalences skalām; otrkārt, salīdzināt ES (OECD modificētā ekvivalences skala) un Latvijas (minimālā ienākuma ekvivalences skala) atšķirīgo metodoloģisko pieeju rezultātā iegūtās vērtības. Atbilstoši minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalai 1 personas mājsaimniecības nabadzība riska slieksnis 2017. gadā bija 297 EUR mēnesī (60% no mediānas ekvivalentajiem ienākumiem). Mājsaimniecību ar **diviem pieaugušajiem un diviem bērniem jaunākiem par 14 gadiem**, piemērojot OECD modificēto ekvivalences skalu, **nabadzības riska sliekšņa ilustratīvā vērtība no 2016.gadam līdz 2017. gadam ir pieaugusi no 693 EUR līdz 770 EUR**, veidojot pieaugumu par 11%. Savukārt, piemērojot minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalu, kas ir noteikta, kā Latvijas situācijai atbilstošākā, 2017. gadā četru personu mājsaimniecības (no tām divas ir bērni) nabadzības riska slieksnis mēnesī bija 920 EUR. Tas nozīmē, ka piemērojot minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalu nabadzības riska sliekšņa aprēķinā, palielinātos to mājsaimniecību īpatsvars, kuru ienākumi ir zem nabadzības riska sliekšņa (pieaugtu nabadzības riska indekss).

Nabadzības līmeņa analīzei ir izmantots **nabadzības riska indekss**, kas raksturo iedzīvotāju īpatsvaru (procentos), kuru ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi ir **zem nabadzības riska sliekšņa**.[99] Kopējais nabadzības riska indekss Latvijā laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam ir pieaudzis. 2015.gadā – 21,8%, 2016. gadā – 22,2%, savukārt 2017. gadā tas sasniedz 23,3%, līdz ar to dodot 1,1 procentpunktu pieaugumu Izvērtējuma periodā (sk.1.20. tabulu).

Nabadzības riska indeksa izvērtējumā ir būtiski ņemt vērā sociālo zinātnieku sniegto kritiku par indeksa aprēķināšanas metodiku, kas tika pieminēta jau iepriekšējā Izvērtējumā. Kritika ir vērsta uz to, ka mūsdienās nabadzības riska indekss ir maz informatīvs rādītājs personas reālās materiālās nenodrošinātības (*material deprivation*) – ierobežotās iespējas iegādāties pirmās nepieciešamības preces un pakalpojumus – raksturošanai. LU SZF pētnieks M. Niklass norāda, ka gadījumos, ja vidējais atalgojums valstī ir neliels, tad aprēķināšanas metodikas specifikas dēļ nabadzības riska slieksnis ir zems un tā vērtība samazinās, lai gan reālās darba algas var būt zemas[100].

[98] CSP, "MVG070. Mājsaimniecību sadalījums pēc kvintiļu grupām (%)".
[99] CSP, Terminu skaidrojums, "Nabadzības riska indekss".
[100] Niklass, M. (2018). *Strādājošo nabadzība Latvijā* Sustino projekta ietvaros 7.lpp. (nepublicēts raksts, izmantots ar autora atļauju)

1.20. tabula. Nabadzības riska indekss pēc mājsaimniecības tipa, t.sk. pēc vecuma un dzimuma pazīmēm (%)

Mājsaimniecību tips	2015	2016	2017
Pavisam	**21,8**	**22,2**	**23,3**
Visas mājsaimniecības bez apgādībā esošiem bērniem	27,7	28,0	30,1
Vienas personas mājsaimniecības			
1 personas mājsaimniecības – pavisam	**55,7**	**54,9**	**52,6**
1 personas mājsaimniecības – vīrieši	46,1	47,7	42,8
1 personas mājsaimniecības – sievietes	60,3	58,2	57,3
1 personas mājsaimniecības līdz 64 gadu vecumam	35,2	34,9	31,0
1 personas mājsaimniecības 65 gadi un vecākas	**74,0**	**72,8**	**74,0**
Mājsaimniecības ar bērniem			
Visas mājsaimniecības ar apgādībā esošiem bērniem	16,0	16,3	16,5
1 pieaugušais ar bērniem	**34,4**	**34,3**	**32,6**
2 pieaugušie, 1 apgādībā esošs bērns	11,2	13,4	12,1
2 pieaugušie, 2 apgādībā esoši bērni	14,7	14,4	10,2
2 pieaugušie, 3 un vairāk apgādībā esoši bērni	**25,5**	**19,8**	**20,7**
2 vai vairāk pieaugušie ar apgādībā esošiem bērniem	17,8	17,5	14,6
3 vai vairāk pieaugušie ar apgādībā esošiem bērniem	12,5	12,8	18,2
Mājsaimniecības bez bērniem			
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem	21,4	21,3	24,9
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (abi jaunāki par 65 gadiem)	19,9	18,7	17,0
2 pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem (vismaz viens 65 gadi un vecāks)	**23,1**	**24,2**	**33,5**
2 vai vairāk pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem	14,0	14,2	20,2
3 vai vairāk pieaugušie bez apgādībā esošiem bērniem	11,6	10,2	11,0

Avots: CSP, "NIG050. Nabadzības riska indekss pēc mājsaimniecības tipa (%)".

Analizējot 1.20. tabulā aplūkoto nabadzības riska indeksu sadalījumā pēc **mājsaimniecības tipa**, konstatējams, ka **galvenās tendences, kuras mājsaimniecības ir pakļautas lielākam nabadzības riskam, Izvērtējuma periodā nav mainījušās**, tomēr dažādos virzienos ir mainījušās nabadzības riska indeksa vērtības.

Vislielākais nabadzības riska indekss 2017. gadā bija vienas personas mājsaimniecībai vecumā no 65 gadiem. Šādas mājsaimniecības nabadzības riska indekss bija 74%, kas nozīmē, ka **74% atsevišķi dzīvojošu senioru ekvivalentie rīcībā esošie ienākumi 2017.gadā bija zem nabadzības riska sliekšņa**, svarīgi atzīmēt, ka šāda pati situācija bija arī 2015. gadā ar nelielu indeksa vērtības samazinājumu 2016. gadā. Attiecīgi augstas ir arī nabadzības riska vērtības vienas personas mājsaimniecībām dzimumu griezumā bez vecuma nodalījuma – nabadzīgākas ir vienas personas mājsaimniecības, kurās dzīvo sievietes (2017. gadā – šo mājsaimniecību nabadzības riska indekss bija 57,3%), nekā vīriešu (42,8%), tomēr šo indeksu vērtības, salīdzinot ar 2016. gadu, ir samazinājušās. Mājsaimniecību bez bērniem grupā, ja kaut viens no locekļiem ir vecumā 65 un vairāk gadu,

nabadzības riska indekss 2017. gadā bija 33,5%, kas ir ievērojams nabadzības riska indeksa vērtības pieaugums, salīdzinot ar 2016. gadu – par 9,3 procentpunktiem (1.20.tabula).

Mājsaimniecību ar bērniem grupā, līdzīgi kā iepriekšējā Izvērtējumā, 2017. gadā augstākais nabadzības riska indekss bija viena pieaugušā ar bērniem mājsaimniecībās – 32,6%, kas ir par 1,7 procentpunktiem mazāk nekā 2016. gadā. Nākamā grupa ar augstāko nabadzības riska indeksu ir mājsaimniecības ar diviem pieaugušajiem un trīs vai vairāk apgādībā esoši bērni – 20,7% 2017. gadā, kas ir par 0,9 procentpunktiem augstāk nekā 2016. gadā. Fakts, ka iepriekšējo gadu posmā nabadzības riska indeksa vērtība šīm mājsaimniecībām samazinājās, taču 2017. gadā atkal vērojama tendence tai pieaugt, vērš uzmanību uz to, ka nabadzības riska samazināšanas politikas mērķiem ir jābūt nepārtrauktiem, jo ekonomikas izaugsme, algu un attiecīgi inflācijas līmeņa kāpums atkal var padarīt sliktāku situāciju, ko iepriekšējos gados ir izdevies uzlabot ar mērķētiem politikas instrumentiem.

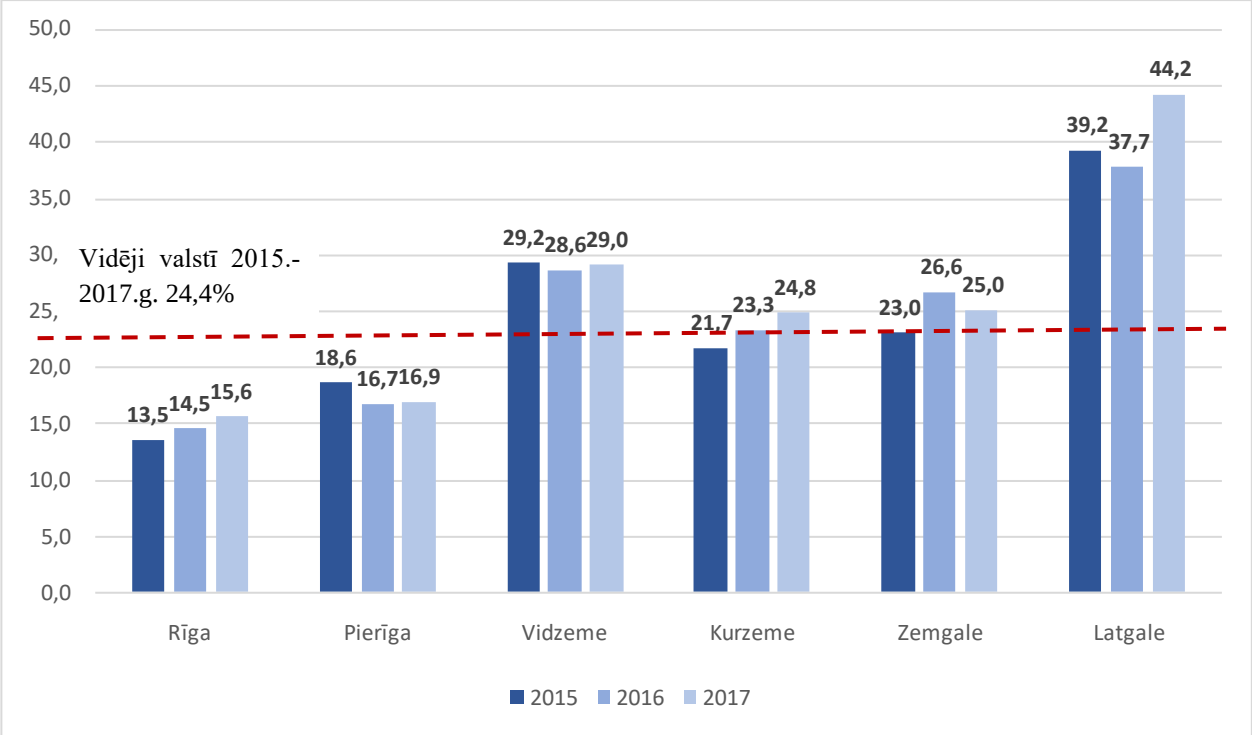
Vienlaikus šo datu interpretācijā jāņem vērā, ka tie ir aprēķināti, piemērojot OECD modificēto ekvivalences skalu (1; 0,5; 0,3), kas, kā konstatēts iepriekšējā Izvērtējumā, Latvijas situācijai ir pielietojama ar ierobežojumiem. Tas nozīmē, ka ģimenēm ar bērniem nabadzības riska indekss pēc reālās ekvivalences skalas būtu augstāks. Vienlaikus dati rada pamatu pieņēmumam, ka nabadzības riska rādītāju mājsaimniecībās ietekmē ne tikai personu skaits un vecums, bet arī ienākumu avots. Piemēram, ja salīdzina vienas personas mājsaimniecības kopumā un viena pieaugušā ar bērnu/-iem mājsaimniecības, tad nabadzības riska indekss augstāks ir vienas personas mājsaimniecībām (2017. gadā – 52,6%), vienas personas vecumā no 65 gadiem mājsaimniecībās tas ir 74%, kamēr viena vecāka mājsaimniecībās tas ir 32,6%. Piemērojot citu ekvivalences skalu, kurā bērniem piešķirtais koeficients būtu augstāks, arī nabadzības riska rādītājs būtu augstāks, taču visdrīzāk nesasniegtu 52,6% līmeni. Tas skaidrojams ar to, ka viena vecāka mājsaimniecību ienākumus mēnesī pamatā veido ienākumi no algota darba un visdrīzāk arī ģimenes valsts pabalsts. Savukārt vienas personas vecumā no 65 gadiem mājsaimniecību gadījumā tās pamatā ir vecuma pensijas, kas ietekmē arī kopējos vienas personas mājsaimniecību rādītāju, ņemot vērā, ka šajā grupā ietilpst liela daļa pirmspensijas un pensijas vecuma personas, kurām ir caurmērā zemāki ienākumi nekā strādājošajiem iedzīvotājiem.

Jāņem vērā, ka turpinājumā nabadzības riska indeksa analīzē izmantotie dati citos griezumos (reģions, dzimums, vecums, izglītība, nodarbošanās), izņemot mājsaimniecības tipu, ir balstīti uz aprēķiniem par vienu pieaugušo mājsaimniecības locekli, kuram piemērots koeficients 1. Vecumā grupā līdz 18 gadiem, ņemot vērā EU SILC apsekojumā izmantoto kopējo metodiku datu aprēķinos, piemērojot OECD modificēto ekvivalences skalu, bērniem vecumā līdz 14 gadiem piemērots koeficients 0,3, bērniem vecumā virs 14 gadiem – koeficients 0,5.

Analizējot nabadzības riska indeksa vērtības **reģionu griezumā, pozitīvā nozīmē izceļas Rīga un Pierīga**, kur nabadzības riska indekss visā Izvērtējuma periodā ir bijis zemāks nekā citos reģionos (sk. 1.10. attēlu). Savukārt visaugstākais tas bijis **Latgales reģionā**, kur tas ievērojami pārsniedz citu reģionu nabadzības riska indeksa vērtības (par vairāk nekā 10 procentpunktiem). Ja laika posmā no 2015. līdz 2016. gadam bija vērojama neliela pozitīva tendence, jo nabadzības riska indekss, samazinājās par 1,5 procentpunktiem, tad 2017. gadā tas atkal ir salīdzinoši strauji (par 6,5 procentpunktiem) pieaudzis un sasniedzis 44,2%. Vienīgais reģions, kurā Izvērtējuma periodā ir

vērojama tendence nabadzības riskam samazināties, ir Zemgale, kur šīs rādītājs samazinājies par 1,6 procentpunktiem.

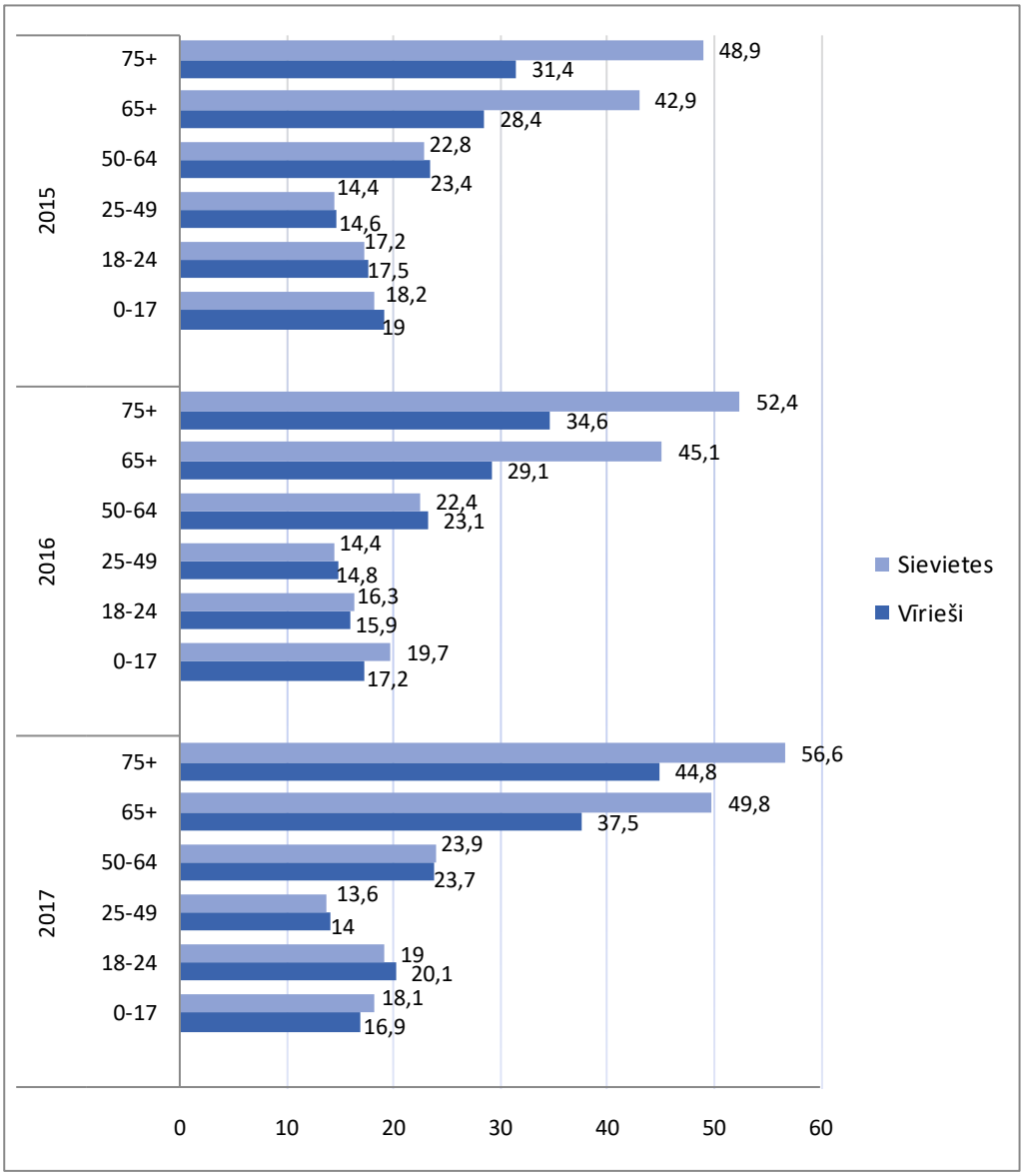
1.10. attēls. Nabadzības riska indekss Latvijas reģionos (2015 – 2017) (%)



Avots: CSP, "NIG150. Nabadzības riska indekss Latvijas reģionos pēc vecuma un dzimuma (%)".

1.11. attēlā ir atspoguļoti kopējie dati par nabadzības riska indeksa vērtībām sadalījumā pēc vecuma un dzimuma pazīmēm, kas uzskatāmi parāda, ka **augstākam nabadzības riskam ir pakļautas sievietes vecumā no 65 gadiem**. Turklāt, palielinoties personu vecumam, pieaug arī nabadzības riska indekss. Salīdzinot šo rādītāju ar nabadzības riska indeksu sadalījumā pēc mājsaimniecību tipiem, var izdarīt pieņēmumu, ka tas ir saistīts arī ar augstāku vidējo dzīvildzi sievietēm, kas, savukārt, nozīmē to, ka, palielinoties vecumam, palielinās arī to sieviešu īpatsvars, kas dzīvo vienas (vienas personas mājsaimniecības, īpaši sieviešu grupā un vecumā no 65 gadiem, ir pakļautas augstākajiem nabadzības riskiem, sk. 1.17. tabulu). Vecāko sieviešu grupā nabadzības riska indeksa vērtības ir augstākas visā analīzes periodā, būdamas par 12 līdz pat 17,8 procentpunktiem lielākas, nekā tas ir vīriešu grupā. Citās vecuma grupās atšķirības starp sievietēm un vīriešiem nav tik ievērojamas, indeksa vērtības abu dzimumu grupās ir ļoti tuvas. Zemākās indeksa vērtības, salīdzinot dažādas vecuma grupas, ir vecuma grupā no 25 līdz 49 gadiem, pēc tam arvien straujāk pieaugot, palielinoties vecumam.

1.11. attēls. Nabadzības riska indekss pēc vecuma un dzimuma (2015 – 2017, %)



Avots: NIG030. Nabadzības riska indekss pēc vecuma un dzimuma (%)

Nabadzības risks ir tieši saistīts ar personas **izglītības līmeni** (sk. 1.21. tabulu). Dati rāda, ka 2017. gadā personām ar pirmsskolas, sākumskolas vai pamatskolas izglītību nabadzības riska indekss bija 28,8%, kamēr iedzīvotājiem ar augstāko izglītību – tikai 5,2%. Kopējā tendence ir skaidri redzama – **jo zemāks izglītības līmenis, jo augstāks nabadzības riska indekss**. Jāpievērš uzmanība tam, ka rādītājam pamatskolas un vidusskolas izglītības līmeņa gadījumā no 2016. uz 2017. gadu ir tendence kristies attiecīgi par 0,1 procentpunktiem pamatskolas izglītības gadījumā, 2,3 procentpunktiem vidējās un vidējās profesionālās izglītības gadījumā, bet augstākās izglītības gadījumā šajā posmā redzams 0,2 procentpunktu nabadzības riska indeksa pieaugums.

1.21. tabula. Nabadzības riska indekss 18 gadus veciem un vecākiem iedzīvotājiem pēc izglītības līmeņa (%)

Izglītības līmenis		2015	2016	2017
Pirmsskolas, sākumskolas vai pamatskolas izglītība	**PAMATA**	**33,2**	**28,9**	**28,8**
Vidējā, vidējā profesionālā izglītība vai izglītība pēc vidējās, bet ne augstākā	VIDĒJĀ	19,1	20,7	18,4
Augstākā izglītība	AUGSTĀKĀ	6,7	5,0	5,2

Avots: CSP, "NIG190. Nabadzības riska indekss 18 gadus veciem un vecākiem iedzīvotājiem pēc izglītības līmeņa (%)".

1.22. tabulā ir apkopoti dati par nabadzības riska rādītāju sadalījumā pēc tādām pazīmēm kā **nodarbošanās statuss, vecums un dzimums**. **Strādājošo iedzīvotāju grupā** vecumā no 16-64 gadiem nabadzības riska rādītājs kopumā ir stabils, 2017. gadā sasniedzot 8,2%. Nedaudz augstāks tas ir sievietēm – 8,6%. Strādājošo nabadzība korelē ar tādām pazīmēm kā zema izglītība, zems atalgojums un netipiskas nodarbinātības formas (nepilna laika nodarbinātība, darba līgumi uz noteiktu laiku).

1.22. tabula. Nabadzības riska indekss pēc pamatnodarbošanās statusa, vecuma un dzimuma (%)

Vecums	Pamatnodarbošanās	Dzimums	2015 %	2016 %	2017 %	Tendence (procentpunktos) 2016.g.→2017.g.
16- 64 gadi	STRĀDĀJOŠIE	Kopā	8,5	9,0	8,2	↓ 0,8
		Vīrieši	8,5	8,4	7,8	↓ 0,6
		Sievietes	8,5	9,6	8,6	↓ 1,0
	NESTRĀDĀJOŠIE	Kopā	38,2	37,5	41,7	↑ 4,2
		Vīrieši	41,2	42,5	45,1	↑ 2,6
		Sievietes	36,0	33,8	39,0	↑ 5,2
	no tiem:					
	... bezdarbnieki	Kopā	55,8	56,5	59,6	↑ 3,1
		Vīrieši	56,3	62,7	60,5	↓ 2,2
		Sievietes	55,0	48,5	58,4	↑ 9,9
	... pensionāri	Kopā	43,6	39,8	37,5	↓ 2,3
		Vīrieši	39,5	38,3	32,7	↓ 5,6
		Sievietes	46,7	40,8	40,8	0,0
	... citas neaktīvas personas	Kopā	29,2	29,6	36,7	↑ 7,1
		Vīrieši	31,6	31,3	41,1	↑ 9,8
		Sievietes	27,8	28,5	33,7	↑ 5,2
65+ gadi	STRĀDĀJOŠIE	Kopā	4,2	4,2	5,0	↑ 0,8
		Vīrieši	7,5	1,6	3,4	↑ 1,8
		Sievietes	1,2	6,0	6,4	↑ 0,4
	NESTRĀDĀJOŠIE	Kopā	41,6	44,1	50,3	↑ 6,2

Vecums	Pamatnodarbošanās	Dzimums	2015 %	2016 %	2017 %	Tendence (procentpunktos) 2016.g.→2017.g.
		Vīrieši	31,8	33,1	42,9	↑ 9,8
		Sievietes	46,1	49,3	53,7	↑ 4,4
	no tiem:					
	... pensionāri	Kopā	41,6	44,2	50,4	↑ 6,2
		Vīrieši	31,5	33,0	42,9	↑ 9,9
		Sievietes	46,1	49,5	53,8	↑ 4,3

Avots: CSP, "NIG040. Nabadzības riska indekss pēc pamatnodarbošanās statusa, dzimuma un vecuma (%)".

Būtiski augstāki nabadzības riska rādītāji ir **nestrādājošo grupā**, kur kopējais nabadzības riska indekss 2017. gadā ir bijis 41,7%, kas kopš 2016. gada ir pieaudzis par 4,2 procentpunktiem. Nestrādājošiem vīriešiem 2017. gadā tas ir vēl augstāks – 45,1%, turklāt ar tendenci pieaugt salīdzinājumā ar 2016. gadu, kad tas bija 42,5%. Nestrādājošo sieviešu vidū šis rādītājs ir zemāks, samazinoties par 2,2 procentpunktiem no 2015. uz 2016. gadu, bet tad pieaugot par 5,2 procentpunktiem un sasniedzot 39% 2017. gadā.

Nestrādājošo grupa tiek dalīta trīs apakšgrupās – bezdarbnieki, pensionāri un citas neaktīvas personas. Augstākais nabadzības risks 2017. gadā bijis vīriešiem bezdarbniekiem 16-64 gadu vecumā – 60,5%, kamēr tās pašas grupas sievietēm – 58,4%. Salīdzinot ar 2016. gadu, sieviešu grupā novērojams pieaugums par 9,9 procentpunktiem, kamēr vīriešu grupā vērojams kritums par 2,2 procentpunktiem. Tendenci, ka sievietēm ir zemāks nabadzības riska indekss, iespējams, daļēji var skaidrot ar to, ka sievietes biežāk ir ģimenes valsts pabalsta saņēmējas, tādejādi palielinoties daļas sieviešu bezdarbnieču, kurām ir bērni vecumā līdz 18-24 gadiem, kopējiem ienākumiem mēnesī salīdzinājumā ar bezdarbniekiem vīriešiem, kuriem ir bērni un kuri šādu pabalstu nesaņem. Izvērtējuma periodā vislielākais nabadzības riska indeksa pieaugums vērojams neaktīvām personām vīriešiem 18-64 gadu vecumā (darbspējīgā vecuma vīrieši bez darba, kas nemeklē darbu, t.i., potenciāli vēl iegūstoši izglītību, zemu motivēti un/vai ar veselības problēmām[101]) un neaktīvo personu grupā vīriešiem virs 18 gadu vecuma – attiecīgi 12 procentpunkti un 11,8 procentpunkti. Neaktīvo sieviešu dzimuma personu nabadzības risks šajā laikā arī ir pieaudzis (par aptuveni 5 procentpunktiem), tomēr ievērojami mazāk kā vīriešu, jo nozīmīgu daļu šīs grupas veido mājsaimnieces ar maziem bērniem, kuras nemeklē darbu un kurām var būt ienākumi no sociālajiem transfertiem.

Kopumā nabadzības riska indeksa analīze pēc nodarbošanās, vecuma un dzimuma pazīmēm sniedz pamatu secinājumam, ka **augstākam nabadzības riskam vecuma grupā no 16-64 gadiem ir bijuši pakļauti nestrādājoši vīrieši, kamēr vecuma grupā no 65 gadiem – sievietes** (kā strādājošās, tā nestrādājošās).

Nabadzības riska indeksa rādītāju svarīgi analizēt arī pēc ienākumu avota, ko netieši ļauj darīt pieejamie dati par nabadzības riska indeksu dažādās vecuma un dzimuma grupās pirms un pēc sociālo

[101] Ekonomiski neaktīvo iedzīvotāju sadalījums pēc statusa (neaktivitātes iemesla) skatāms, piemēram: CSP (2019). Darbaspēka apsekojuma galvenie rādītāji 2018. gadā. Statistisko datu krājums: 4.5. tabula. Ekonomiski neaktīvie iedzīvotāji pēc statusa un dzimuma, Rīga: Centrālā statistikas pārvalde, 53.lpp.

transfertu saņemšanas (sk. jēdzienu un terminu skaidrojumu). Iepriekšējo nabadzības riska tendenču rādītāju analīzē izmantotie dati par iedzīvotāju ienākumiem ietver sociālos transfertus. 1.23. tabulā apkopotie dati atklāj, ka 2015. – 2017. gadu posmā nabadzības riska indeksa vērtībai pirms sociālo transfertu saņemšanas ir vērojama neliela samazināšanās tendence visās sociāli demogrāfiskajās grupās. Tāpat redzams, ka visās grupās nabadzības riska indekss samazinās arī pēc sociālo transfertu saņemšanas. Bērniem (vecuma grupa 0 līdz 17 gadi) nabadzības riska indeksa vērtība samazinās par 0,9 procentpunktiem no 2016. līdz 2017. gadam, sasniedzot 17,5% vērtību. Darbspējīgo iedzīvotāju grupā (18 līdz 64 gadi) no 2016. uz 2017. gadu tas ir pieaudzis par 0,3 procentpunktiem un sasniedzis 17,8% (šajā vecuma grupā nav vērojamas atšķirības pēc dzimuma pazīmes). Jāņem vērā, ka bērni ir piesaistīti pieaugušajiem mājsaimniecību locekļiem, kas nozīmē, ka, piemēram, bērnu vajadzībām izmaksātie sociālās palīdzības pabalsti ietekmē arī pieaugušo mājsaimniecības locekļu situāciju.

1.23. tabula. Nabadzības riska indekss pirms un pēc sociālo transfertu saņemšanas pēc vecuma un dzimuma (%)

Vecuma grupa (gados)	Dzimums	2015		2016		2017	
Sociālo transfertu saņemšana ...		**pirms**	**pēc**	**pirms**	**pēc**	**pirms**	**pēc**
0-17 gadi	Kopā grupā	32,3	18,6	31,7	18,4	29,8	17,5
	Vīrieši	32,6	19,0	29,9	17,2	29,1	16,9
	Sievietes	32,1	18,2	33,6	19,7	30,4	18,1
18-64 gadi	Kopā grupā	29,9	17,7	29,5	17,5	28,8	17,8
	Vīrieši	29,4	17,7	29,1	17,5	28,1	17,8
	Sievietes	30,4	17,7	30,0	17,5	29,5	17,9
65+ gadi	Kopā grupā	**80,2**	**38,1**	**79,7**	**39,9**	**79,5**	**45,7**
	Vīrieši	79,9	28,4	78,5	29,1	78,0	37,5
	Sievietes	80,4	42,9	80,3	45,1	80,2	49,8

Avots: CSP, "NIG090. Nabadzības riska indekss pirms sociālo transfertu saņemšanas pēc vecuma un dzimuma (%)".

Būtiski atšķirīga situācija ir iedzīvotāju grupā vecumā no 65 gadiem, kurā ievērojamu iedzīvotāju ienākumu daļu veido tieši sociālie transferti, t.sk. vecuma pensijas. Pirms sociālo transfertu saņemšanas šajā vecuma grupā nabadzības riska indekss ir bijis 79,7% 2016. gadā un 79,5% 2017. gadā, jo vairums pensijas vecuma cilvēki nestrādā, tādējādi viņu ienākumi no citiem to gūšanas veidiem, izņemot sociālos transfertus, ir zemi. 2016. - 2017. gadā **pirms un pēc sociālo transfertu saņemšanas augstākais nabadzības risks bija sievietēm, kuras ir vecākas par 65 gadiem**. 2017. gadā šajā grupā tie bija attiecīgi 80,2% pirms sociālo transfertu saņemšanas, kas ir par 2,2 procentpunktiem augstāks rādītājs nekā vīriešiem šajā pašā vecuma grupā, un 49,8% pēc sociālo transfertu saņemšanas, kas ir jau par 12,3 procentpunktiem vairāk nekā vīriešiem. Gados vecāko iedzīvotāju grupā nabadzības riska indeksam pēc sociālo transfertu saņemšanas ir tendence palielināties, kas lielā mērā ir skaidrojams ar vecuma pensiju apmēra nebūtiskajām izmaiņām attiecībā pret iedzīvotāju ienākumu izmaiņām kopumā. Turklāt augstāks nabadzības riska indeksa pieaugums pēc sociālo transfertu saņemšanas ir vīriešu grupā, kurā kopējais pieaugums no 2016. gada līdz 2017. gadam ir 8,4 procentpunkti, kamēr sieviešu grupā pieaugums ir 4,7 procentpunkti.

Apkopojot nabadzības riska tendences raksturojošos rādītājus pēc dažādām pazīmēm, 1.24. tabulā ir izveidots kopsavilkums par sociāli demogrāfiskajām grupām, kurās gan Izvērtējuma periodā, gan kopumā laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir vērojams nabadzības riska pieaugums un samazinājums. Papildus 1.24. tabulā ir norādītas arī nabadzības riska izmaiņas 2017. gadā attiecībā pret 2016. gadu. Periodā no 2014.gada līdz 2017.gadam visbūtiskāk nabadzības risks ir samazinājies daudzbērnu ģimenēm, kuru grupā vērojams rādītāja samazinājums par 13,8 procentpunktiem. Nabadzības risks ir samazinājies arī pārējās ģimeņu ar bērniem apakšgrupās, taču ievērojami mazākā apmērā – robežās no 5,7 līdz 3 procentpunktiem. Vērā ņemams nabadzības riska samazinājums ir iedzīvotājiem ar pamatizglītību.

1.24. tabula. Nabadzības riska izmaiņu novērtējums sociāli demogrāfiskajās grupās periodā 2016.-2017.g. un 2014.-2017.g.

Mērķa grupas, nabadzības riska vērtību periods: 2016.-2017. gads	Tendence (procentpunktos 2016.-2017. gads)	Tendence (procentpunktos 2014.-2017. gads)
Risks ir pieaudzis (vairāk kā par 2%)		
• Bezdarbnieces sievietes (48,5% → 58,4%)	↑ 9,9	↑ 0,5
• Latgales reģiona iedzīvotāji (37,7% → 44,2%)	↑ 6,5	↑ 3,8
• Pensionāri vecumā no 65 gadiem (44,2% → 50,4%)	↑ 6,2	↑ 13,1
• Sievietes vecumā no 65 gadiem (45,1% → 50,1%)	↑ 5,0	↑ 9,7
• Nestrādājošie iedzīvotāji (16 līdz 64 gadi) (37,5% → 41,7%)	↑ 4,2	↑ 3,6
Risks saglabājies vai nedaudz mainījies (līdz +/- 2%)		
• Strādājošie iedzīvotāji (16 līdz 64 gadi) (9,0% → 8,2%)	↓ 0,8	↓ 1,2
• Iedzīvotāji ar augstāko izglītību (5,0% → 5,2%)	↑ 0,2	↓ 1,6
• Iedzīvotāji ar pamata izglītību (28,9% → 28,8%)	↓ 0,1	↓ 5,6
• Seniori vecumā no 65 gadiem (72,8% → 74%)	↑ 1,2	↑ 7,0
• Ģimenes ar trīs un vairāk bērniem (19,8% → 20,7%)	↑ 0,9	↓ 13,8
• Ģimenes ar bērniem (16,7% → 16,5%)	↓ 0,2	↓ 3,0
• Ģimenes ar vienu bērnu (13,4% → 12,1%)	↓ 1,3	↓ 3,0
• Viena vecāka mājsaimniecības (34,3% → 32,6%)	↓ 1,7	↓ 4,4
Risks samazinājies 2016.-2017. gada laikā (vairāk kā par 2%)		
• Atsevišķi dzīvojoši vīrieši (47,7% → 42,8%)	↓ 4,9	↑ 0,8
• Ģimenes ar diviem bērniem (14,4% → 10,2%)	↓ 4,2	↓ 5,7
• Bezdarbnieki vīrieši (62,7% → 60,5%)	↓ 2,2	↑ 7,4

Avots: Autoru sagatavota salīdzinoša tabula, izmantojot: CSP, "NIG040. Nabadzības riska indekss pēc pamatnodarbošanās statusa, dzimuma un vecuma (%)"; "NIG050. Nabadzības riska indekss pēc mājsaimniecības tipa (%)"; "NIG150. Nabadzības riska indekss Latvijas reģionos pēc vecuma un dzimuma (%)";"NIG190. Nabadzības riska indekss 18 gadus veciem un vecākiem iedzīvotājiem pēc izglītības līmeņa (%)".

Visbūtiskāk nabadzības risks ir pieaudzis pensionāriem vecumā no 65 gadiem – no 2014. gada -2017. gadam kopumā pieaugums ir par 13,1 procentpunktiem, turklāt 2016. gada un 2017. gada salīdzinājums rāda, ka nabadzības risks šajā grupā pieaug strauji – par 6,2 procentpunktiem gadā. Vēl straujāk tas ir pieaudzis Latgales reģionā – par 6,5 procentpunktiem. Augsts nabadzības risks ar tendenci palielināties ir senioru grupā vecumā no 65 gadiem, īpaši sievietēm (kopumā 2014.g.-2017.g.

periodā tas ir pieaudzis par 9,7 procentpunktiem). Nabadzības risks turpina pieaugt arī nestrādājošiem iedzīvotājiem – laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam par 4,2 procentpunktiem, bet laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam par 3,6 procentpunktiem.

Reģionu griezumā izceļas Latgales reģions, kur nabadzības riska rādītājs 2017. gadā bija visaugstākais - 44,2% (vidēji Latvijā 25,9%). Saskaņā ar CSP datiem Latgalē ir zemāki nodarbinātības rādītāji (2017. gadā nodarbinātības līmenis Latgales reģionā bija 54,9%, kas ir par 8 procentpunktiem zemāks nekā valstī kopumā), augstāki bezdarba rādītāji (2017. gadā bezdarba līmenis Latgales reģionā bija 14%, kas ir par 5,3 procentpunktiem augstāks nekā valstī kopumā), lielāks iedzīvotāju īpatsvars, kuru ienākumi ir zem minimālā ienākuma līmeņa (2017. gadā 22,3%, kas ir par 13,4 procentpunktiem vairāk nekā valstī kopumā), kā arī zemāki vidējo ienākumu rādītāji uz vienu mājsaimniecību (2017. gadā 726 EUR), vienu mājsaimniecības locekli (2017. gadā 331 EUR) un ekvivalento patērētāju (2017. gadā 487 EUR). Šie statistikas rādītāji arī skaidro, kāpēc nabadzības riska indekss Latgalē ir ievērojami augstāks nekā citur Latvijā (skatīt 1.10. attēls. Nabadzības riska indekss Latvijas reģionos (2015. – 2017. gads) (%)).

1.2.4. Pašvaldību administratīvo datu analīze

1.2.4.1. Iedzīvotāji ar trūcīgas ģimenes (personas) statusu

Izvērtējuma periodā trūcīgas personas ienākumu līmenis bija 128,06 EUR uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Pašvaldību administratīvo datu par trūcīgo personu skaitu valstī analīze periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam liecina par stabilu tendenci samazināties trūcīgo personu statusu ieguvušo iedzīvotāju absolūtajam skaitam un īpatsvaram valstī, **2017. gadā sasniedzot 3,2%** no visiem valsts iedzīvotājiem.

1.25. tabula. Trūcīgu personu/ ģimeņu skaits un īpatsvars no kopējā iedzīvotāju skaita valstī 2014-2017

Gads	Ģimeņu skaits	Personu skaits	Personu skaits ģimenē	Iedzīvotāju skaits valstī gada sākumā	Trūcīgo personu īpatsvars (%) no valsts iedzīvotajiem*
2014	46 594	104 569	2,2	2 001 468	5,2
2015	39 001	81 887	2,1	1 986 096	↓ 4,1
2016	34 639	68 816	2,0	1 968 957	↓ 3,5
2017	**32 378**	**62 260**	**1,9**	**1 950 116**	**↓ 3,2**

Avots: CSP, LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā (2014-2017). Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī., *BISS aprēķini.

2017. gadā šis samazinājums ir mazāks, nekā tas bijis iepriekšējos gados. Ja 2016. gadā trūcīgo personu skaits bija samazinājies par 16%, salīdzinot ar 2015. gadu, tad 2017. gadā attiecībā pret iepriekšējo kalendāro gadu tas ir samazinājies par 9,5%. Pakāpeniski samazinās arī trūcīgo personu vidējais skaits ģimenē no 2,2 personām 2014. gadā līdz 1,9 personām 2017. gadā (sk. 1.25. tabulu).

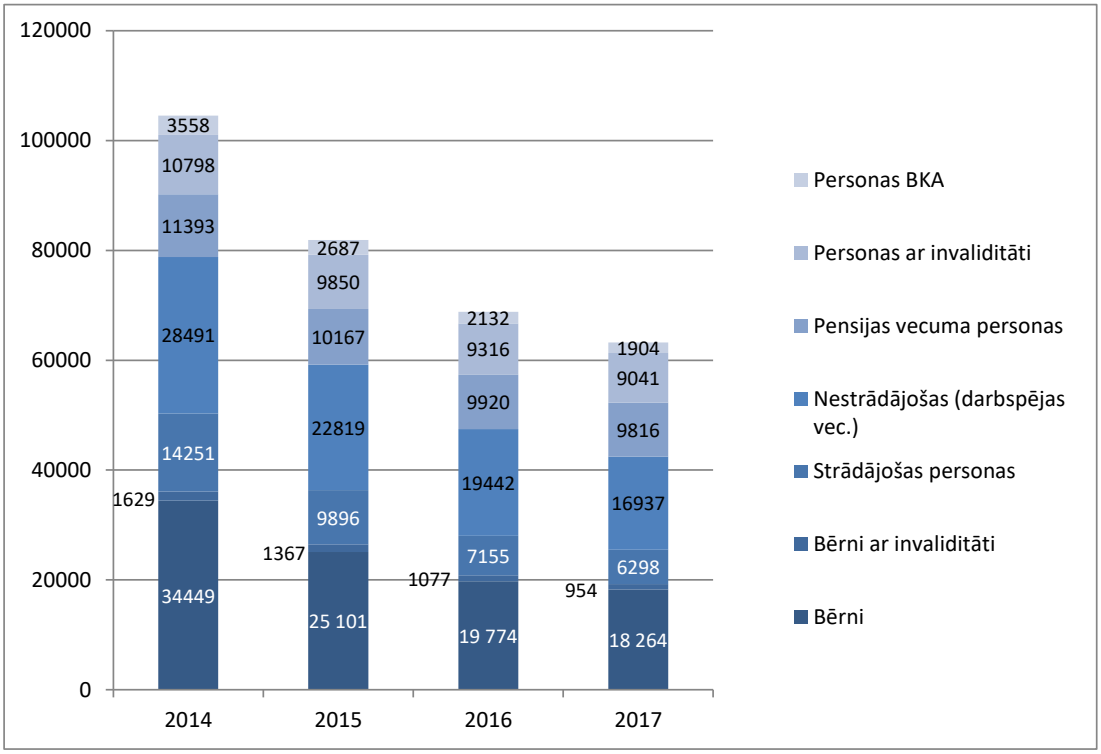
2017. gadā trūcīgas personas ienākumu līmenis uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī veidoja 35% no nabadzības riska sliekšņa vienas personas mājsaimniecībai (2016. gadā – 38,8%) un 64,6% no minimālā ienākuma līmeņa vienas personas mājsaimniecībai (2016. gadā – 72,3%) (sk. 1.26. tabulu). Ja trūcīgas personas statusa ienākumu līmeņa slieksnis attiecībā pret 2016. gadu tiktu mainīts proporcionāli iepriekš minētajiem rādītājiem, 2017. gadā tam būtu jābūt intervālā no 142 EUR līdz 143 EUR. Visu šo rādītāju izmaiņu analīze periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam rāda, ka mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu mediāna uz vienu ekvivalento patērētāju (pēc ekvivalences skalas 1; 0,5; 0,3) ir pieaugusi par 25,9%, nabadzības riska slieksnis vienas personas mājsaimniecībai - par 25,6%, minimālā ienākuma līmenis – par 27,7%. Attiecīgi trūcīgas personas ienākumu līmeņa slieksnim, ja tas tiktu palielināts proporcionāli, būtu jābūt vismaz robežās no 161 EUR līdz 164 EUR. Atbilstoši Plānā minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021.gadam noteiktajai metodikai par trūcīgas personas ienākumu līmeņa sliekšņa noteikšanu (40% apmērā no mājsaimniecību rīcībā esošo ienākumu mediānas uz vienu ekvivalento patērētāju, kas atbilst valstī noteiktā minimālā ienākuma līmeņa apmēram), **2017. gadā tas būtu 198 EUR mēnesī pirmajai personai mājsaimniecībā**, nākamajām personām mājsaimniecībā, piemērojot koeficientu 0,7, tas būtu 139 EUR.

1.26. tabula. Trūcīgu personu/ ģimeņu ienākumu līmeņa, nabadzības riska sliekšņa un minimālā ienākuma līmeņa rādītāju salīdzinājums 2014-2017 (EUR, mēnesī)

Rādītājs, EUR mēnesī	2014	2015	2016	2017
VIENA PERSONA				
Trūcīgas personas ienākumi uz vienu personu	128	128	128	128
Nabadzības riska slieksnis vienas personas mājsaimniecībai	291	318	330	367
Minimālā ienākuma līmenis vienas personas mājsaimniecībai (pēc minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalas 1; 0,7; 0,7)	155	167	177	198
ĢIMENE (2 pieaugušie un 2 bērni <14 gadiem)				
Trūcīgas ģimenes ienākumi (2 pieaugušie un 2 bērni vecumā līdz 14 gadiem)	512	512	512	512
Nabadzības riska slieksnis ģimenei ar 2 pieaugušajiem un 2 bērniem vecumā līdz 14 gadiem (pēc OECD modificētās ekvivalences skalas 1; 0,5; 0,3)	612	668	693	770
Nabadzības riska slieksnis ģimenei ar 2 pieaugušajiem un 2 bērniem vecumā līdz 14 gadiem (pēc minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalas 1; 0,7; 0,7)	721	775	821	920
Minimālā ienākuma līmenis ģimenei ar 2 pieaugušajiem un 2 bērniem vecumā līdz 14 gadiem (pēc minimālā ienākuma līmeņa ekvivalences skalas 1; 0,7; 0,7)	481	518	549	614
Minimālā ienākuma līmenis ģimenei ar 2 pieaugušajiem un 2 bērniem vecumā līdz 14 gadiem (pēc OECD modificētās ekvivalences skalas 1; 0,5; 0,3)*	407	445	462	512

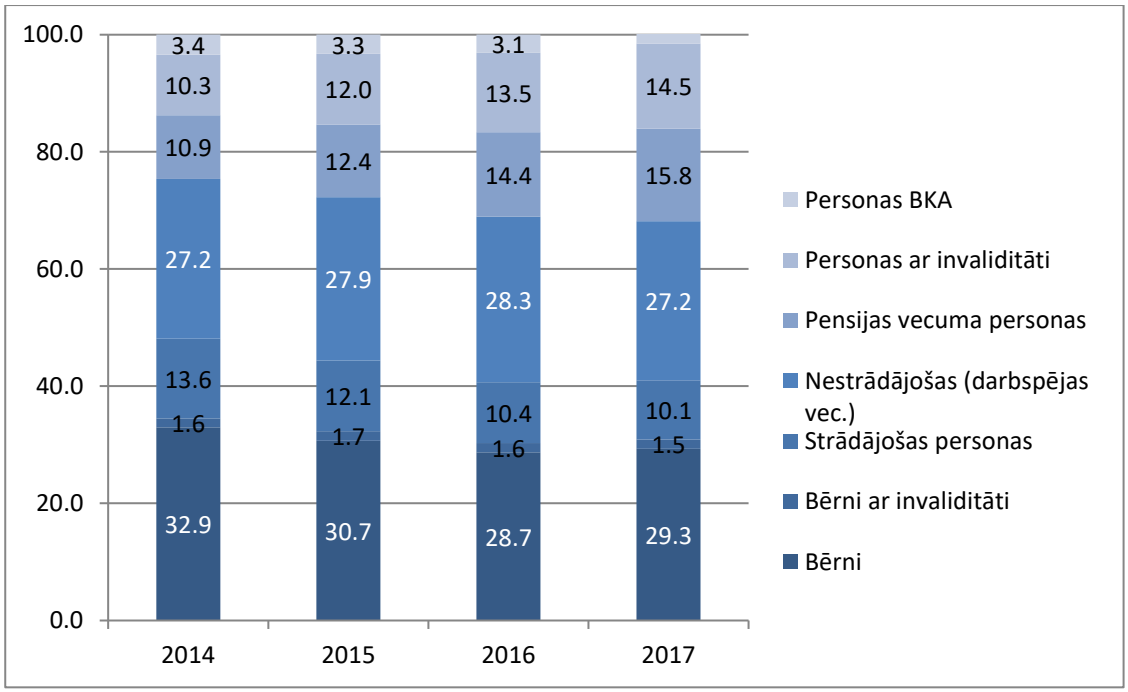
Avots: CSP, EU-SILC, *BISS aprēķini (piemēram, 2017. gadā ekvivalento ienākumu mediāna pēc OECD modificētās ekvivalences skalas bija 611 EUR, attiecīgi minimālā ienākuma līmenis 1 personai bija 244 EUR (40% no ekvivalento ienākumu mediānas), kas reizināts ar mājsaimniecības locekļu kopējā ekvivalentā svara koeficientu 2,1).

1.12. attēls. Trūcīgo personu skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā (2014-2017). Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

1.13. attēls. Trūcīgo personu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā (2014-2017). Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

1.12. attēlā ir atspoguļots trūcīgo personu sadalījums mērķa grupās pēc dažādām sociāli demogrāfiskām pazīmēm absolūtajos skaitļos, savukārt 1.13. attēlā ir attēlots mērķa grupu īpatsvara sadalījums attiecībā pret kopējo trūcīgo personu skaitu valstī. 2016. un 2017. gada salīdzinājums rāda, ka bērnu un nestrādājošo personu grupā ir izmainījusies īpatsvara dinamikas tendence. Ja kopš 2014. gada bērnu īpatsvars trūcīgo personu vidū stabili samazinājās, tad 2017. gadā tam ir 0,6 procentpunktu pieaugums, lai gan absolūtais trūcīgo bērnu skaits turpina sarukt. Nestrādājošo trūcīgo personu īpatsvara tendencei ir pozitīva dinamika 2017. gadā, ko raksturo šīs grupas īpatsvara samazinājums, sasniedzot 2014. gada līmeni – 27,2%. Iepriekš - 2015., 2016. gada periodā - šīs grupas īpatsvars bija ar pieaugošu tendenci.

Pārējās sociāli demogrāfiskajās grupās saglabājas līdzšinējās tendences. Turpina samazināties strādājošo personu un bērnu ar invaliditāti īpatsvars trūcīgo personu vidū, savukārt arvien pieaug pieaugušo personu ar invaliditāti un pensijas vecuma personu, kas ieguvušas trūcīgās personas statusu, kopējais īpatsvars. Kopš 2014. gada **pensijas vecuma personu** īpatsvars trūcīgo personu vidū ir pieaudzis visvairāk - par 4,9 procentpunktiem (no 10,9% 2014. gadā līdz 15,8% 2017. gadā). Otrs lielākais pieaugums - par 4,2 procentpunktiem - šajā pašā periodā ir pieaugušo **personu ar invaliditāti mērķa grupā**, t.i., no 10,3% 2014. gadā līdz 14,5% 2017. gadā.

1.27. tabula. Trūcīgo personu profila salīdzinājums starp lielo pilsētu* un novadu pašvaldībām 2016. un 2017. gadā

Sociālā grupa		2016			2017		
		Kopā	Pilsētās	Novados	Kopā	Pilsētās	Novados
Personas ar trūcīgās ģimenes (personas) statusu, kopējais skaits		68 816	23 414	45 402	62 260	20 620	41 640
Personas ar trūcīgās ģimenes (personas) statusu, %		100	34	66	100	33	67
Bērni, %	bērni	28,7	29,4	28,7	↑ **29,3**	↓ **28,9**	↑ **29,5**
	bērni bez invaliditātes	27,2	27,7	27,2	↑ 27,8	↓ 27,1	↑ 28,1
	bērni ar invaliditāti	1,6	1,7	1,6	↓ 1,5	1,7	↓ 1,4
Pilngadīgas darbspējīgas personas, %	pilngadīgas personas	41,7	39,2	41,7	↓ 40,3	↓ 37,0	↑ **42,0**
	strādājošas personas	10,4	12,6	10,4	↓ 10,1	↑ 13,0	↓ 8,7
	nestrādājošas personas	28,3	23,6	28,3	↓ 27,2	↓ 20,9	↑ **30,3**
	personas BKA	3,1	3,0	3,1	3,1	3,0	3,0
Pilngadīgas personas ar invaliditāti, %		13,5	15,0	11,7	↑ 14,5	↑ 18,7	↑ 12,4
Personas pensijas vecumā, %		14,4	12,9	14,5	↑ 15,8	↑ 15,3	↑ 16,0

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.
* Šeit un turpmāk lielo pilsētu (republikas nozīmes pilsētu) grupā ietilpst: Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Rīga, Valmiera, Ventspils.

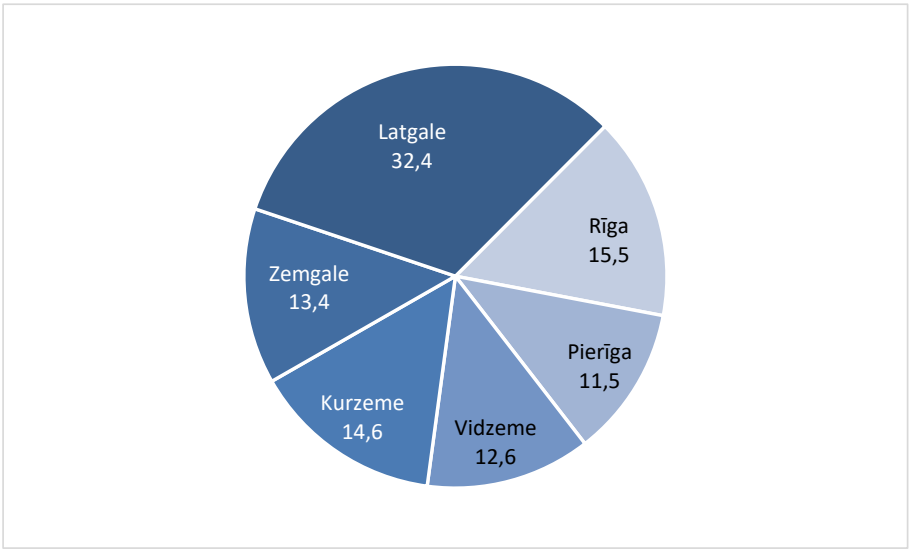
Analizējot trūcīgo personu īpatsvara sadalījumu **lielo pilsētu pašvaldībās un novadu pašvaldībās** (1.27. tabula), jāsecina, ka tas tikpat kā nav mainījies. 2017. gadā 67% (2016. gadā – 66%), kas veido

divas trešdaļas no kopējā trūcīgo personu īpatsvara, dzīvo novadu pašvaldībās, kamēr 33% (2016. gadā – 34%) – lielajās pilsētās. 2017. gadā trūcīgo personu īpatsvars lauku novados bija 40,8%, pilsētu novados, kas atbilst 21 reģionālās nozīmes centram, - 26%. Kaut arī izmaiņas ir minimālas, tomēr ar **tendenci palielināties trūcīgo personu īpatsvaram novadu pašvaldībās, jo īpaši lauku novadu pašvaldībās**. 2017. gadā, tāpat kā 2016. gadā, novadu pašvaldībās augstāks trūcīgo personu īpatsvars ir tādās mērķa grupās kā bērni, nestrādājošas personas un pensijas vecuma personas. Lielo pilsētu pašvaldībās augstāks trūcīgo personu īpatsvars salīdzinājumā ar novadu pašvaldībām ir pilngadīgo personu ar invaliditāti grupā un strādājošo personu grupā.

Strādājošo trūcīgo personu kopējā īpatsvara rādītājs laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam ir krities tikai par 0,3 procentpunktiem. Novadu pašvaldībās kritums šajā rādītājā ir lielāks – par 1,7 procentpunktiem. Lielajās pilsētās tas ir ar pretēju tendenci, proti, salīdzinājumā ar 2016. gadu tas ir pieaudzis par 0,4 procentpunktiem. Tas nozīmē, ka kopējā rādītāja samazinājums ir skaidrojams ar tā samazinājumu tieši novadu pašvaldībās. **Nestrādājošo darbspējīgo personu ar trūcīgās personas statusu** īpatsvars lielajās pilsētās tikmēr ir samazinājies par 1,1 procentpunktu, bet novados pieaudzis par 2 procentpunktiem, 2017. gadā sasniedzot jau 30,3%.

Trūcīgo personu sadalījums pa **statistiskajiem reģioniem** (sk. 1.14. attēlu) 2017. gadā atklāj, ka ļoti izceļas **Latgales reģions**, kurā dzīvoja 32,4% no visām valstī trūcīgās personas statusu ieguvušajām personām. Pārējos reģionos šis rādītājs ir robežās no 11,5% (Pierīgas reģions) līdz 15,5% (Rīga).

1.14. attēls. Trūcīgo personu sadalījums pēc statistiskā reģiona pazīmes (2017)

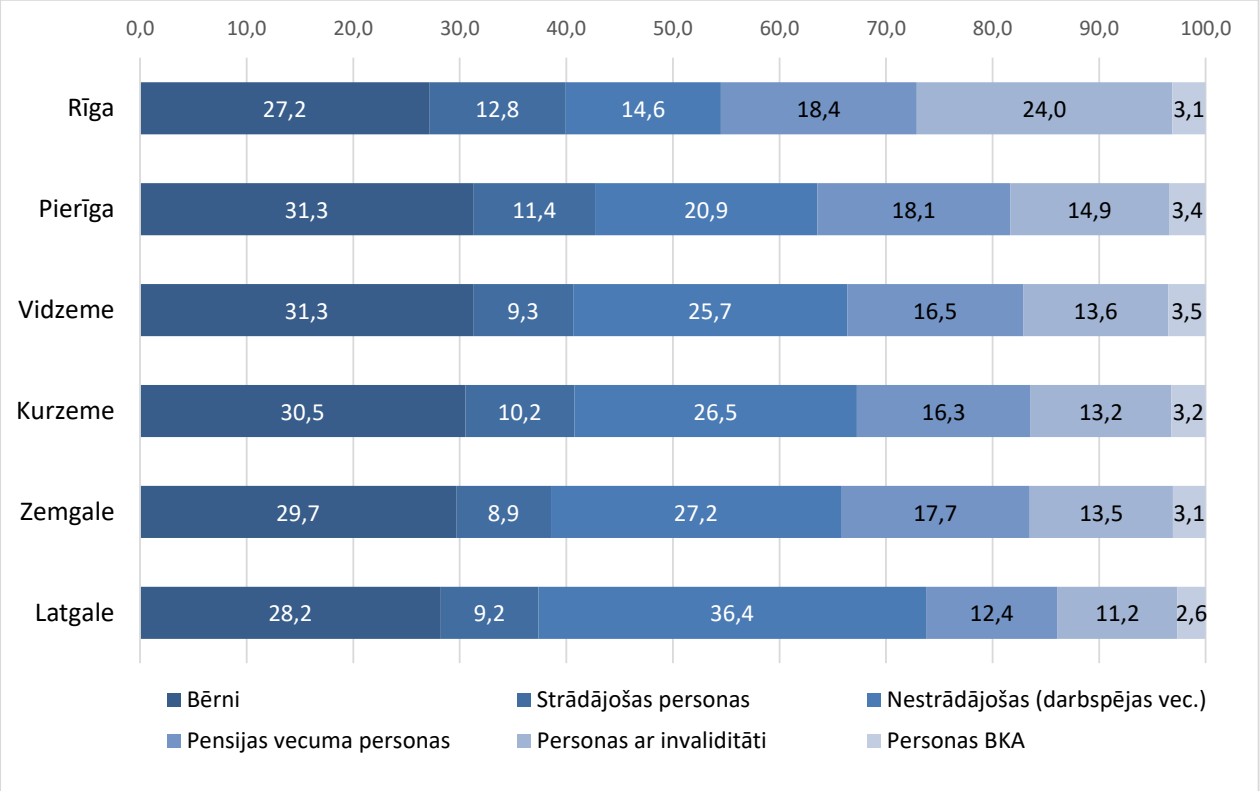


Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Analizējot trūcīgo personu īpatsvara sadalījumu **reģionos pa sociāli demogrāfiskajām grupām** (sk. 1.15. attēlu), redzams, ka Latgales gadījumā vislielāko trūcīgo daļu veido nestrādājošas personas un bērni (kopā tie ir 64,6%). Salīdzinoši mazāk ar citiem reģioniem Latgalē trūcīgo personu statuss ir pensijas vecuma iedzīvotājiem (12,4%). Citos reģionos šī grupa veido 16,3% līdz 18,4% no visām trūcīgajām personām. Nestrādājošās trūcīgās darbspējas vecuma personas visos reģionos, izņemot Rīgu un Pierīgu, veido vairāk nekā vienu ceturto daļu no visiem trūcīgajiem. Rīgā izteikti augstāks ir

personu ar invaliditāti īpatsvars (24%), kas, iespējams skaidrojams ar to, ka Rīgā, salīdzinājumā ar lielāko daļu pašvaldību, ir noteikts augstāks GMI līmenis personām ar invaliditāti (128 EUR), kas varētu mudināt personas ar invaliditāti iegūt trūcīgās personas statusu. Tomēr vissatraucošākie ir dati par bērnu ar trūcīgās personas statusu īpatsvaru. Izņemot Latgali, pārējos reģionos **bērni veido lielāko daļu no trūcīgajām personām** un ir robežās no 27,2% Rīgā līdz 31,3% Pierīgā un Vidzemē.

1.15. attēls. Trūcīgo personu īpatsvars (%) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām pēc statistiskajiem reģioniem (2017)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī. BISS aprēķini par teritoriālo sadalījumu.

Trūcīgo personu atbalstam izlietoto līdzekļu daudzumam 2017. gadā saglabājas tendence samazināties – periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam valstī kopumā tas ir samazinājies vidēji jau par 32,9% (attiecīgi no 26 363 583 EUR līdz 17 692 618 EUR), lielo pilsētu pašvaldībās - par 32,6%, novadu pašvaldībās – par 33,3% (sk. 1.28. tabulu). Samazinājies arī trūcīgo personu skaits - kopumā no 104 569 personām 2014. gadā līdz 62 260 personām 2017. gadā, kas veido samazinājumu par 40,5%, pilsētu pašvaldībās par 41,8% un novadu pašvaldībās par 39,8%. Kopējā tendence joprojām rāda, ka **atbalsta saņēmēju skaits samazinās lielākā apmērā nekā to atbalstam izlietoto līdzekļu apmērs**, kas arī izskaidro kopējo šai iedzīvotāju grupai sniegtā atbalsta apmēra naudas izteiksmē pieaugumu.

Kā redzams 1.28. tabulā apkopotajos aprēķinos, absolūtajos skaitļos būtiskāk vidējais atbalsta apmērs ir palielinājies lielo pilsētu pašvaldībās dzīvojošām trūcīgām personām (četru gadu laikā par 71 EUR, sasniedzot 517,7 EUR), kamēr novadu pašvaldībās monetārā atbalsta palielinājums ir krietni mazāks – no 2014. gada tas pieaudzis vien par 16,3 EUR, 2017. gadā sasniedzot vidēji 168,6 EUR uz vienu

trūcīgo personu. Ja 2016. gadā pilsētu pašvaldībās atbalsts trūcīgām personām ir bijis 2,8 reizes lielāks nekā novadu pašvaldībās, tad 2017. gadā šis rādītājs ir pieaudzis līdz 3,1 reizei.

1.28. tabula. Trūcīgo personu ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības (pabalstu) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā

Rādītājs	Valstī kopā	Pilsētās	Novados
Izlietotie līdzekļi (izmaiņas 2014.g.-2017.g., %)	↓ 32,9	↓ 32,6	↓ 33,3
Personu skaits (izmaiņas 2014.-2017.g., %)	↓ 40,5	↓ 41,8	↓ 39,8
Vidējais atbalsta apjoms vienai personai **2014.g.**, EUR gadā	252,1	446,7	152,3
Vidējais atbalsta apjoms vienai personai **2015.g.**, EUR gadā	260,3	451,2	160,1
Vidējais atbalsta apjoms vienai personai **2016.g.**, EUR gadā	267,9	470,8	163,3
Vidējais atbalsta apjoms vienai personai **2017.g.**, EUR gadā	**284,2**	**517,7**	**168,6**
Vidējā trūcīgas personas pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas **2014.g.-2016.g., EUR**	↑ 15,8	↑ 24,1	↑ 11
Vidējā trūcīgas personas pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas **2014.g.-2017.g., EUR**	↑ 32,1	↑ **71**	↑ 16,3
Vidējā trūcīgās personas pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas **2014.g.-2016.g., %**	↑ 6,3	↑ 5,4	↑ 7,2
Vidējā trūcīgās personas pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas **2014.g.-2017.g., %**	↑ 12,7	↑ **15,9**	↑ 10,7

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Trūcīgo personu monetārā atbalsta uz vienu personu pieauguma īpatsvara aprēķini rāda, ka periodā no 2014. gada līdz 2016. gadam atbalsts lielākā apmērā pieauga novadu pašvaldībās (par 7,2%) nekā pilsētu pašvaldībās (5,4%), kas veido pieaugumu par 1,8 procentpunktiem. Paplašinot analizēto periodu no 2014. gada līdz 2017. gadam, redzams, ka situācija ir mainījusies - **atbalsts lielākā apmērā pieaudzis deviņu nacionālās nozīmes pilsētu pašvaldībās**. Turklāt atšķirība ar novadu pašvaldībām ir 5,2 procentpunkti.

1.2.4.2. Garantētā minimālā ienākuma līmeņa pabalsta saņēmēji

Garantētais minimālo ienākumu (GMI) līmenis mēnesī tiek noteikts nacionālā līmeņa tiesiskajā regulējumā (18.12.2012. MK noteikumi nr. 913[102]). Līdz 2018. gadam, tātad visā datu analīzes periodā (2014. – 2017. gads), tas bija 49,80 EUR mēnesī vienai personai. No 2018. gada tas tika noteikts 53 EUR apmērā, un no 2020. gada palielināts līdz 64 EUR.

MK noteikumos pašvaldībām ir piešķirtas tiesības noteikt atšķirīgu GMI līmeni, kas nedrīkst būt zemāk par valstī noteikto. 2016. gadā atšķirīgs GMI līmenis bija piecās nacionālās nozīmes pilsētās, nosakot paaugstinātu GMI līmeni personām ar invaliditāti un pensijas vecuma personām amplitūdā no 57 EUR līdz 128 EUR, un 18 novadu pašvaldībās, nosakot GMI līmeni šīm personu grupām no 50

[102] 18.12.2012. MK noteikumi nr 913 "Noteikumi par garantēto minimālo ienākumu līmeni". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/253731-noteikumi-par-garanteto-minimalo-ienakumu-limeni (sk. 11.01.2020.)

EUR līdz 128 EUR. 2017. gadā augtāku GMI līmeni dažādām sociālajām grupām bija noteikusi nepilna ceturtā daļa no visām pašvaldībām:

- 27 pašvaldības invaliditātes pensiju saņēmējiem – piecas lielās pilsētas (Daugavpils, Jēkabpils, Jūrmala, Rēzekne, Rīga) un 22 novadu pašvaldības (no 50 EUR līdz 130 EUR);
- 25 pašvaldības vecuma pensiju saņēmējiem – piecas lielās pilsētas (Daugavpils, Jēkabpils, Jūrmala, Rēzekne, Rīga) un 22 novadu pašvaldības (no 50 EUR līdz 130 EUR);
- 24 pašvaldības bērniem – piecas lielās pilsētas (Daugavpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Rīga) un 19 novadu pašvaldības (no 50 EUR līdz 128 EUR);
- 17 pašvaldības citām personu grupām – divas lielās pilsētas (Jūrmala, Rīga) un 15 novadu pašvaldības (no 50 EUR līdz 80 EUR);
- Rēzeknes pilsēta, Aizkraukles, Lubānas, Mērsraga un Olaines novada pašvaldības ir noteikušas piemaksu (50 EUR līdz 78 EUR amplitūdā) pie GMI pabalsta personai, kurai visi apgādājamie ir nepilngadīgi. [103]

Pabalstu GMI līmeņa nodrošināšanai 2017. gadā saņēma 1,3% iedzīvotāju (25 823 personas 15 962 ģimenēs), kas ir par 0,1 procentpunktu mazāk nekā 2016. gadā, kad šo pabalstu saņēma 1,4% iedzīvotāju (27 769 personas 17 229 ģimenēs). Kopējais GMI pabalsta saņēmēju skaits 2017. gadā salīdzinājumā ar 2016. gadu ir krities par 7%, kas salīdzinoši ar iepriekšējiem gadiem ir mazākais kritums. Līdz šim ikgadējais šī rādītāja samazinājums bija būtiski lielāks – no 2014. gada uz 2015. gadu tas kritās par 25,7%, no 2015. gada uz 2016. gadu – par 18,8%. **Kopējais GMI pabalsta saņēmēju skaits laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies par 43,9%**. Vidējais personu skaits ģimenēs ir pakāpeniski samazinājies no 1,9 personām 2014. gadā līdz 1,7 personām 2015. gadā un 1,6 personām 2016. gadā un 2017. gadā.

No visiem GMI pabalsta saņēmējiem 2014. gadā 49,4% bija vīrieši un 50,6% sievietes, 2015. gadā – 51,1% vīrieši un 48,9% sievietes, 2016. gadā šis sadalījums mainījās – vīriešu īpatsvars palielinājās līdz 52,7%, attiecīgi sarūkot sieviešu īpatsvaram līdz 47,3%. 2017. gadā GMI pabalsta saņēmēju sadalījums pēc dzimuma pazīmes saglabājas iepriekšējā gada līmenī – **52,8% vīriešu** un **47,2% sieviešu**.

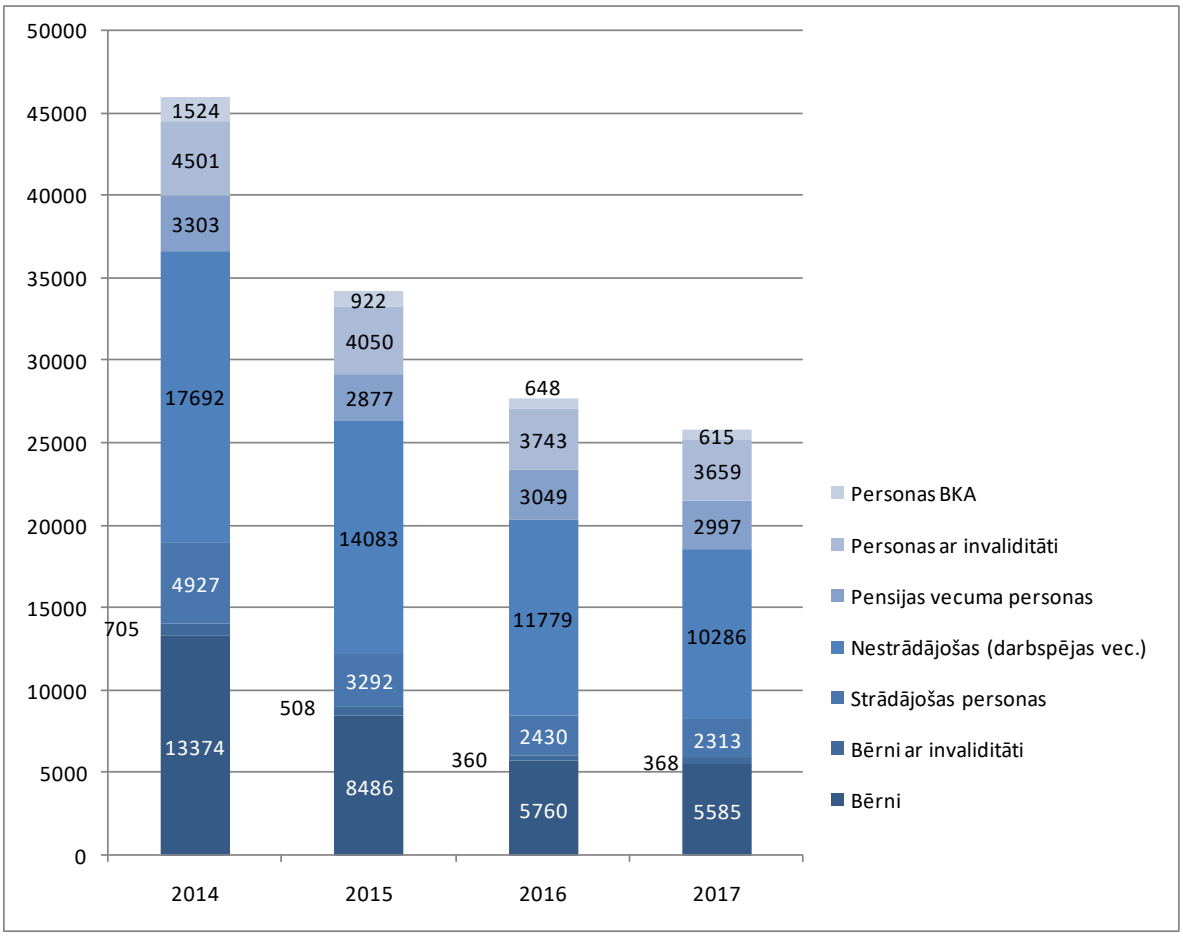
Analizējot GMI pabalsta saņēmēju īpatsvara sadalījumu pēc vecuma - **bērni un pilngadīgas personas**, laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam redzama stabila tendence samazināties bērnu īpatsvaram un attiecīgi palielināties pilngadīgo personu īpatsvaram GMI pabalsta saņēmēju vidū. Ja 2014. gadā 30,6% bērnu bija GMI pabalsta saņēmēji, tad 2017. gadā tie ir 23% (samazinājums par 7,6 procentpunktiem), attiecīgi pilngadīgo personu īpatsvars ir robežās no 69,4% 2014. gadā līdz 77% 2017. gadā.

Dati par GMI pabalsta saņēmēju profilu, kas atspoguļoti 1.16. attēlā (absolūtajos skaitļos) un 1.17. attēlā (īpatsvara izteiksmē) rāda, ka ir izmaiņas līdzšinējā tendencē. 2017. gadā vienīgā sociāli demogrāfiskā grupa, kurā ir GMI pabalsta saņēmēju īpatsvara samazinājums, ir nestrādājošās personas

[103] Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšanai.

(salīdzinot ar 2016. gadu, kritums ir par 2,6 procentpunktiem). Iepriekšējos gados šajā grupā bija pakāpeniska īpatsvara pieauguma tendence.

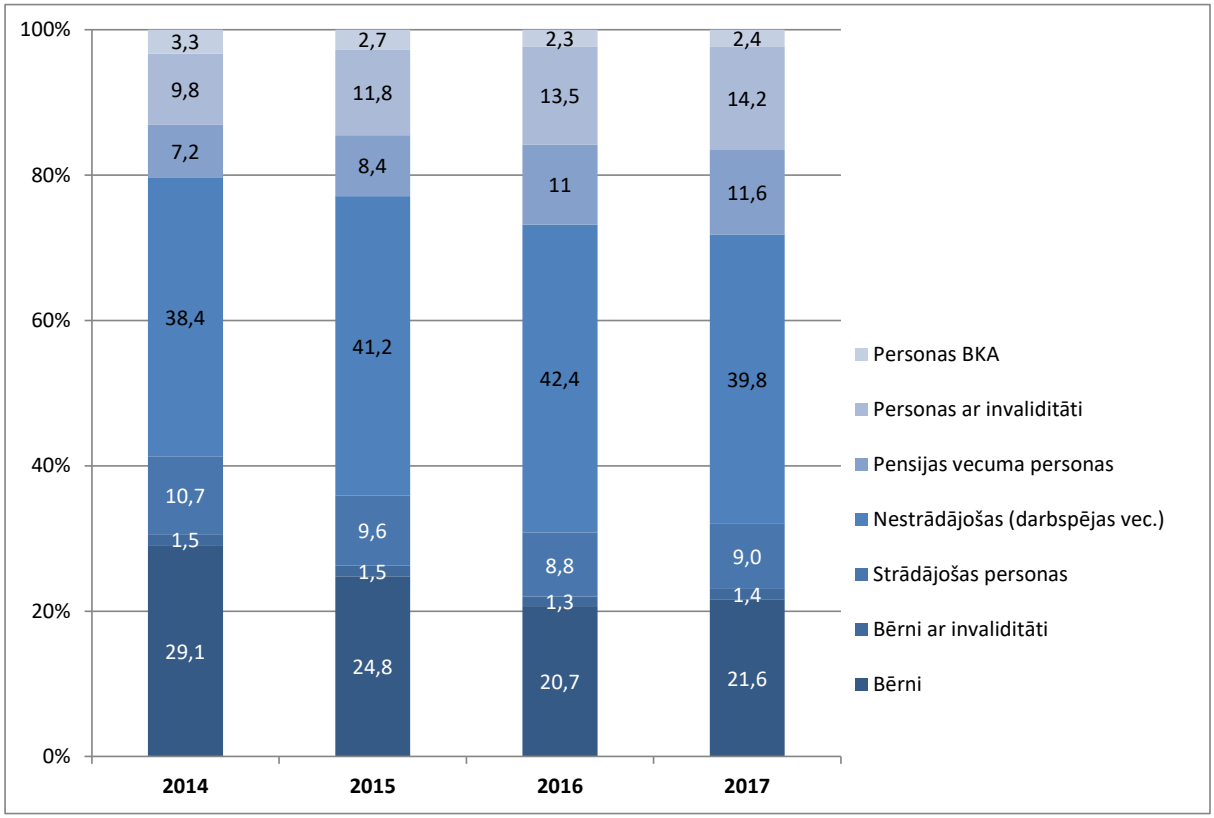
1.16. attēls. GMI pabalsta saņēmēju (personu ģimenēs) skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšanai.

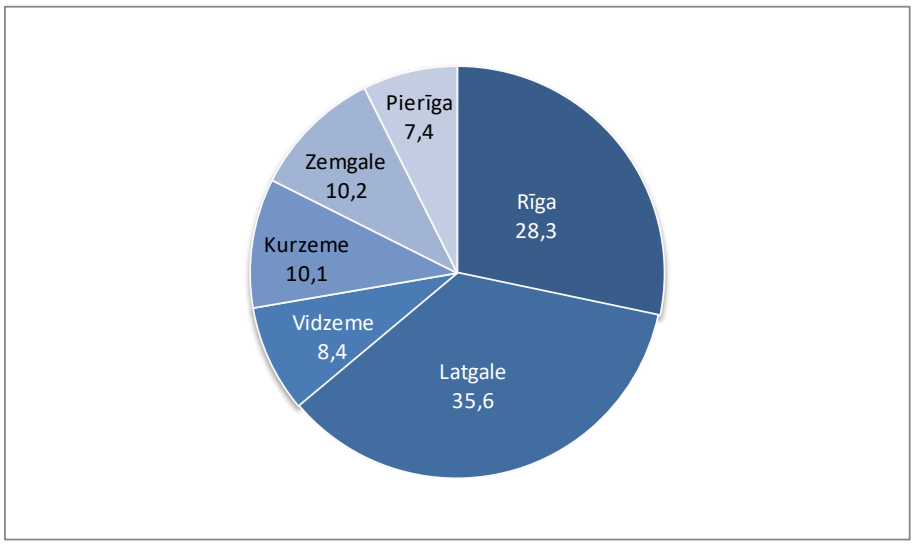
Visās pārējās grupās 2017. gadā ir to īpatsvara pieaugums: **vislielākais tas ir bērniem** - 1 procentpunkts (no 22% 2016. gadā līdz 23% 2017. gadā), kam seko personas ar invaliditāti – 0,7 procentpunkti, pensijas vecuma cilvēki – 0,6 procentpunkti, strādājošas personas – 0,2 procentpunkti un personas bērnu kopšanas atvaļinājumā – 0,1 procentpunkts. Ņemot vērā šos aprēķinus, var secināt, ka kopējais GMI pabalsta saņēmēju samazinājums veidojas tieši nestrādājošo personu samazinājuma ietekmē. Bērnu īpatsvara pieaugums ir lielāks, nekā tas ir strādājošām personām (potenciāli - bērnu vecākiem) un personām bērna kopšanas atvaļinājumā. Bērnu īpatsvara izmaiņas apakšgrupās – bērni ar un bez invaliditātes – rāda, ka bērnu ar invaliditāti vidū GMI pabalsta saņēmēju īpatsvars ir pieaudzis par 0,1 procentpunktu, savukārt, bērnu bez invaliditātes vidū tas ir pieaudzis par 0,9 procentpunktiem. Attiecībā uz vecuma pensijas un invaliditātes pensijas saņēmējiem iespējamais skaidrojums ir tāds pats kā 2016. gada situācijas izvērtējumā - to pieaugumu GMI pabalsta saņēmēju vidū nosaka tas, ka mājsaimniecības locekļiem, kas dzīvo kopā ar viņiem, ir ļoti zemi ienākumi vai to nav, kā rezultātā uz vienu mājsaimniecības locekli aprēķinātais ienākums ir zem GMI sliekšņa.

1.17. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšanai.

1.14. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (2017, % no kopējā GMI pabalsta saņēmēju skaita)



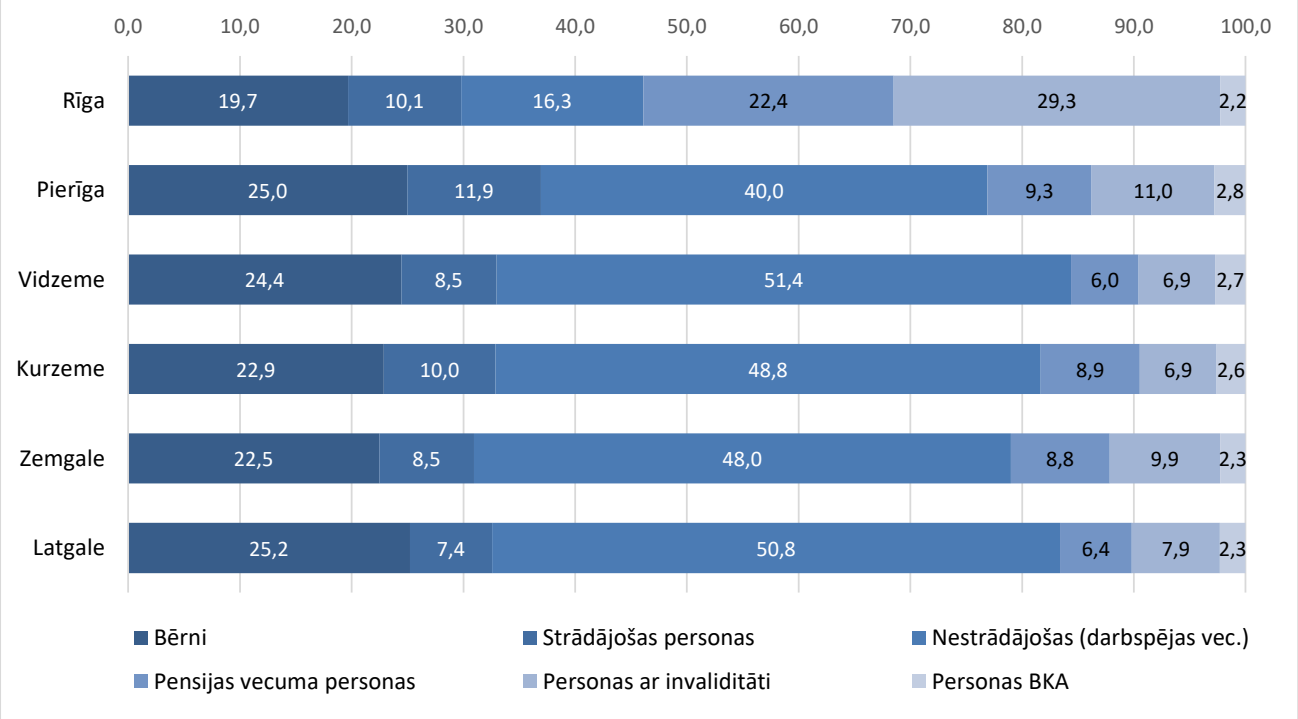
Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšanai.

Kā redzams 1.18. attēlā, sadalījumā pa **statistiskajiem reģioniem** lielāko GMI pabalstu saņēmēju īpatsvaru 2017. gadā veido **Latgales reģiona** (35,6%) un **Rīgas** (28,3%) iedzīvotāji. Viszemākais tas

ir Pierīgā – 7,4%, kam seko Vidzemes reģions ar 8,4%. Savukārt Kurzemes un Zemgales reģionos attiecīgi dzīvoja 10,1% un 10,2% GMI saņēmēju no visiem GMI pabalsta saņēmējiem valstī.

Analizējot GMI pabalsta saņēmēju īpatsvara sadalījumu reģionos pa sociāli demogrāfiskajām grupām (sk. 1.19. attēlu) 2017. gadā, no pārējiem reģioniem būtiski atšķiras Rīga. Visnozīmīgākās atšķirības ir novērojamas trīs grupās – nestrādājošās personas, pensijas vecuma personas un personas ar invaliditāti. Rīgā nestrādājošo personu īpatsvars, kas saņem GMI pabalstu, 2017. gadā bija 16,3%, kas ir ievērojami zemāks, nekā pārējos reģionos, kuros tas bija robežās no 40% Pierīgā līdz 50,8% Latgalē. Otra grupa, kas Rīgā izceļas ar ievērojami augstāku īpatsvaru, ir pensijas vecuma personas, kas Rīgā veidoja 22,4% no visiem GMI pabalsta saņēmējiem, kamēr pārējos reģionos šīs grupas īpatsvars svārstījās no 9,3% Pierīgā līdz 6% Vidzemes reģionā. Tāpat Rīgā būtiski augstāks ir bijis personu ar invaliditāti īpatsvars GMI pabalsta saņēmēju vidū - 29,3%.

1.19. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa statistiskajiem reģioniem (2017, % no kopējā GMI pabalsta saņēmēju skaita)



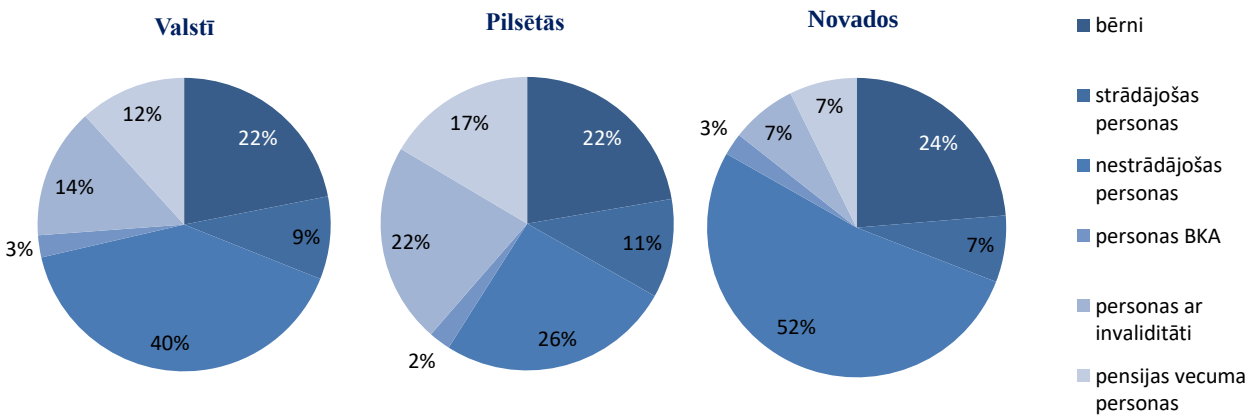
Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšanai.

Viens no skaidrojumiem pensijas vecuma personu un personu ar invaliditāti īpatsvara atšķirīgajam līmenim Rīgā ir tas, ka Rīgā abām šīm grupām ir noteikts būtiski augstāks GMI pabalsta apmērs (128 EUR), nekā lielākajā daļā pašvaldību. Attiecībā uz personām ar invaliditāti, jāuzsver, ka VSAA administratīvo datu analīze atklāj, ka 2017. gadā būtiski pieaudzis to personu īpatsvars, kuru ienākumi, īpaši, ja ņem vērā tikai sociālos transfertus, ir zem nabadzības riska sliekšņa (367 EUR). Līdz ar to, ļoti iespējams, ka personas ar invaliditāti izmanto visas iespējas palielināt savus ienākumus, Rīgas gadījumā reģistrējoties par trūcīgām personām un saņemot GMI pabalstu līdz noteiktajam GMI līmenim šai grupai, kas ir 128 EUR. Pārējos reģionos šīs grupas īpatsvars ir bijis par 18,3 līdz 22,4 procentpunktiem zemāks, proti, intervālā no 11% līdz 6,9%. Salīdzinoši līdzvērtīgs ir bijis bērnu GMI pabalsta saņēmēju īpatsvars visos reģionos, lai gan Rīgā tas ir nedaudz mazāks (19,7%) nekā pārējos

reģionos un vidēji valstī (21,6%). Savstarpēji samērīgs 2017. gadā ir bijis arī strādājošo personu īpatsvara sadalījums reģionos – no 7,4% Latgales reģionā līdz 11,9% Pierīgā.

2017. gadā no visiem GMI pabalsta saņēmējiem **47% bija lielo pilsētu iedzīvotāji un 53% - novadu pašvaldību iedzīvotāji**. 1.20. attēlā apkopotie GMI pabalsta saņēmēju profilu raksturojošie dati valstī kopumā un sadalījumā pa pilsētu un novadu pašvaldībām atklāj, ka 2017. gadā pilngadīgo darbspējīgo iedzīvotāju vidū tas ir augstāks tieši novadu pašvaldībās (62%; 2016. gadā – 64%), kamēr pilsētu pašvaldībās šajā mērķa grupā ir 39% GMI pabalsta saņēmēju (2016. gadā – 41,8%). Savukārt, skatoties pilngadīgo darbspējīgo personu apakšgrupas, lielāko grupu veido tieši nestrādājošās personas – 40% valstī kopumā (2016. gadā - 42,4%), 26% deviņu lielo pilsētu pašvaldībās (2016. gadā - 29,4%) un 52% novadu pašvaldībās (2016. gadā – 54%).

1.20. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām 2017. gadā valstī, novados, lielajās pilsētās (% no kopējā skaita)

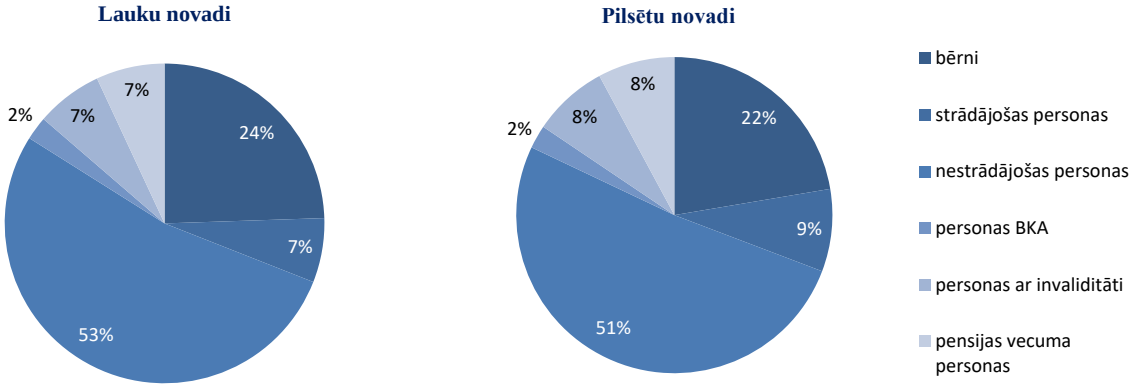


Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšana.

Ievērojamas atšķirības 2017. gadā, tāpat kā 2016. gadā, ir vērojamas starp pilsētu un novadu pašvaldībām **pilngadīgo personu ar invaliditāti grupā**. Valstī kopumā no visiem GMI pabalsta saņēmējiem 2017. gadā 14% ir personas ar invaliditāti, kamēr pilsētu pašvaldībās 22% ir personas ar invaliditāti, bet novadu pašvaldībās tikai 7%. Līdzīga tendence ir arī **pensijas vecuma personu grupā** – pilsētu pašvaldībās 17%, kamēr novadu pašvaldībās – 7%. Šajās grupā, salīdzinājumā ar 2016. gadu, izmaiņas ir 0,2 līdz 1,2 procentpunkta robežās.

1.21. attēlā ir atsevišķi atspoguļota situācija novadu pašvaldībās sadalījumā pilsētu un lauku novadi. Pilsētu novadi ir 21 reģionālās nozīmes centrs, savukārt lauku novadi – 89 pašvaldības, kuras nosacīti dēvējamas par lauku pašvaldībām. Redzams, ka atšķirības dažādu GMI pabalsta saņēmēju grupu īpatsvara sadalījumā šajās divās pašvaldību grupās nav būtiskas – līdz diviem procentpunktiem. Tas liek secināt, ka atšķirības šajā rādītājā pastāv ne tik daudz pilsētu un lauku līmenī, bet gan tieši starp 110 novadu pašvaldībām un deviņām nacionālās nozīmes pilsētu pašvaldībām, kas aprakstītas augstāk un attēlotas 1.20. attēlā.

1.21. attēls. GMI pabalsta saņēmēji (personas ģimenēs) sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām 2017. gadā pilsētu novados un lauku novados (% no kopējā skaita)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšana.

GMI pabalstam izlietoto līdzekļu – naudā un natūrā - apmērs valstī, pilsētu un novadu pašvaldībās absolūtajos skaitļos ir atspoguļots 1.29. tabulā. **Kopējie izlietotie līdzekļi GMI pabalsta izmaksai laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir samazinājušies par 34,2%.** Mazāks šis samazinājums ir lielo pilsētu pašvaldībās – par 30,1%, savukārt novadu pašvaldībās tas ir bijis lielāks nekā valstī caurmērā, samazinoties par 38%. Novadu pašvaldībās ir arī lielākais samazinājums GMI pabalsta saņēmēju skaita ziņā: kopš 2014. gada tas ir samazinājies par 46,5%, bet salīdzinoši vismazākā apmērā GMI pabalstu saņēmēju skaits ir krities pilsētās – par 40,7% aplūkotajā periodā.

1.29. tabula. GMI pabalstam izlietotie līdzekļi lielo pilsētu un novadu pašvaldībās 2014.g.-2017.g. periodā (EUR)

Rādītājs	Gads	Valstī kopā	Pilsētās	Novados
Izlietotie līdzekļi, EUR	**2014**	9 854 067	4 766 218	5 087 849
	2015	7 849 905	3 769 210	4 080 695
	2016	6 728 936	3 414 582	3 314 354
	2017	6 487 489	3 332 982	3 154 507
	Izmaiņas 2014.g.-2017.g., %	↓ 34,2	↓ 30,1	**↓ 38,0**
Personu – GMI pabalsta saņēmēju - skaits	**2014**	46 026	20 473	25 553
	2015	34 218	15 762	18 456
	2016	27 769	13 114	14 655
	2017	25 823	12 150	13 673
	Izmaiņas 2014.-2017.g., %	↓ 43,9	↓ 40,7	**↓ 46,5**

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšana.

Vidējais **GMI pabalsts vienai personai gadā 2017. gadā bija 186,75 EUR**, kas ir par 1,85 EUR mazāk, nekā tas bija 2016. gadā (sk. 1.30. tabulu). Vienlaikus GMI pabalsta apmērs mēnesī ir turpinājis pieaugt, 2017. gadā sasniedzot 38,62 EUR, kas ir skaidrojams ar pabalsta izmaksas ilguma

samazinājumu no 5,03 mēnešiem 2016. gadā līdz 4,91 mēnešiem 2017. gadā. Lielo pilsētu pašvaldībās 2017. gadā GMI pabalsta vidējais izmaksas ilgums ir bijis 5,88 mēneši, novadu pašvaldībās – 4,83 mēneši. Salīdzinot ar 2016. gadu, šis rādītājs ir palicis nemainīgs pilsētās un nedaudz samazinājies (par 0,13 mēnešiem) novados.

Lielo pilsētu pašvaldībās periodā no 2016. gada līdz 2017. gadam vidējais GMI pabalsts gadā ir palielinājies par 7,93 EUR, sasniedzot 229,11 EUR gadā, kamēr novadu pašvaldībās tas ir samazinājies par 2,67 EUR, sasniedzot 183,26 EUR gadā. Novadu pašvaldībās GMI pabalsta apmērs gadā vienai personai ir par 45,85 EUR mazāks nekā lielo pilsētu pašvaldībās, savukārt **GMI pabalsta apmērs mēnesī pilsētās un novados tikpat kā neatšķiras**. Ja pilsētās no 2014. gada līdz 2017. gadam GMI pabalsta apmēra pieaugums vienai personai gadā ir lielāks absolūtajos skaitļos (EUR), tad īpatsvara izteiksmē tas ir lielāks novadu pašvaldībās, kur tas ir palielinājies par 20,3%, kamēr lielo pilsētu pašvaldībās par 14%.

1.30. tabula. GMI pabalsta apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā

Rādītājs	Valstī kopā	Pilsētās	Novados
Vidējais GMI pabalsts vienai personai **2014.g.**, EUR/gadā	**163,05**	200,94	159,96
Vidējais GMI pabalsts vienai personai 2014.g., EUR/mēnesī	32,39	35,67	32,12
Vidējais GMI pabalsts vienai personai **2015.g.**, EUR/ gadā	**185,35**	205,0	183,75
Vidējais GMI pabalsts vienai personai 2015.g., EUR/ mēnesī	35,67	36,77	35,76
Vidējais GMI pabalsts vienai personai **2016.g.**, EUR/gadā	**188,6**	221,18	185,93
Vidējais GMI pabalsts vienai personai 2016.g., EUR/mēnesī	37,69	37,43	37,71
Vidējais GMI pabalsts vienai personai **2017.g., EUR/gadā**	**186,75**	**229,11**	**183,26**
Vidējais GMI pabalsts vienai personai **2017.g., EUR/mēnesī**	**38,62**	**38,51**	**38,63**
Vidējā GMI pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas 2014.g.-2017.g., **EUR/gadā**	↑ 23,57	↑ 28,17	↑ 23,3
Vidējā GMI pabalsta lieluma vienai personai izmaiņas 2014.g.-2017.g., **EUR/mēnesī**	↑ 6,23	↑ 2,84	↑ 6,51
Vidējā GMI pabalsta lieluma **gadā** vienai personai izmaiņas 2014.g.-2017.g., **%**	↑ 14,5%	↑ 14,0%	↑ 20,3%

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Pabalsts garantētā minimālā ienākumu līmeņa nodrošināšana.

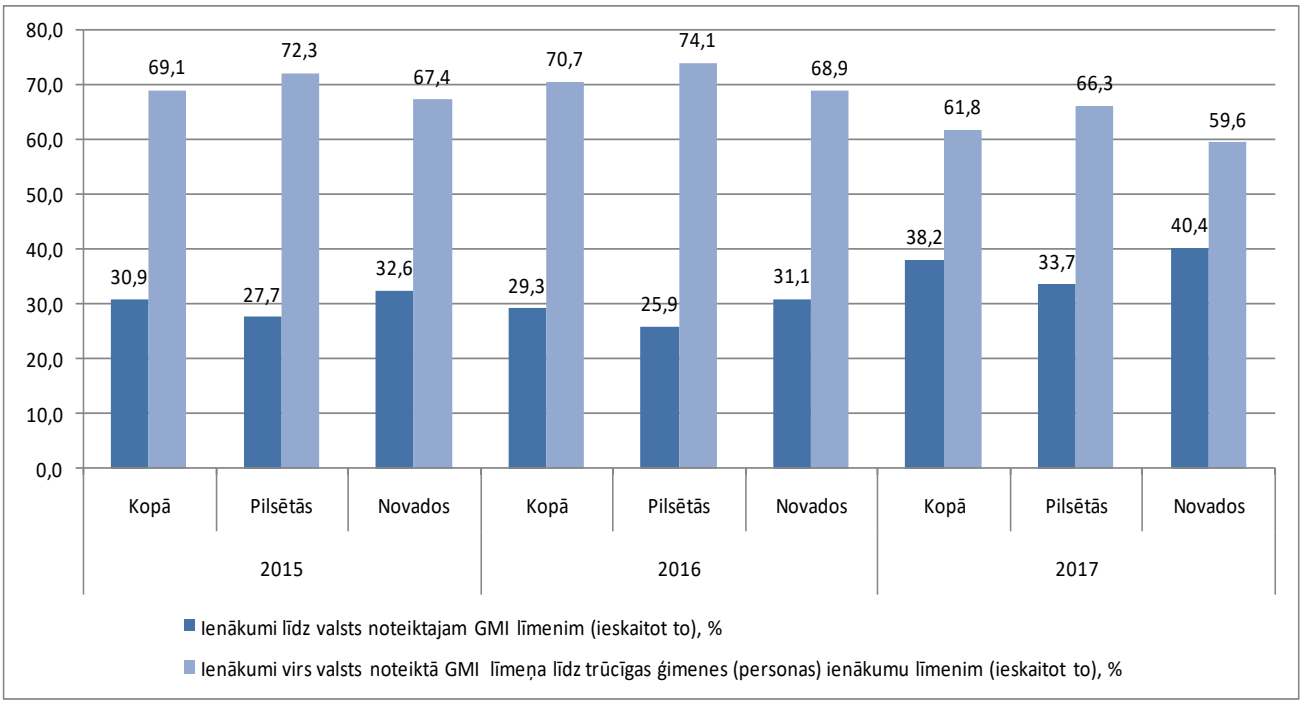
Pašvaldības sociālais dienests, veicot personas ienākumu un īpašumu izvērtējumu, nosaka gan to, vai personai ir tiesības uz GMI pabalstu, kas nozīmē, ka personas ienākumi mēnesī ir līdz trūcīgas personas statusam atbilstošajam slieksnim (128,06 EUR); gan GMI pabalsta apmēru, kas sedz starpību starp personas vidējiem mēneša faktiskajiem ienākumiem un GMI līmeni. 1.31. tabulā un 1.22. attēlā ir apkopoti dati par trūcīgo personu skaitu sadalījumā divās grupās – personas, kuru ienākumi ir līdz valsts noteiktajam GMI līmenim, un personas, kuru ienākumi ir virs valsts noteiktā GMI līmeņa līdz trūcīgās personas statusam. 2017. gadā 23 776 personas **jeb 38% no visām trūcīgajām personām ikmēneša ienākumi bija līdz GMI līmenim**, savukārt 38 484 personas jeb 62% ienākumi bija robežās no valstī vai pašvaldībā noteiktā GMI līmeņa sliekšņa līdz trūcīgas personas ienākumu slieksnim.

1.31. tabula. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī (2014-2017, skaits)

Gads	Tvērums	Trūcīgas ģimenes (personas) statuss				
		Ienākumi līdz valsts noteiktajam GMI līmenim (ieskaitot to)		Ienākumi līdz trūcīgas ģimenes (personas) ienākumu līmenim (ieskaitot to)		Kopā (personu skaits)
2014	**Kopā**	**34 771**	**100%**	**69 798**	**100%**	**104 569**
	Pilsētās	10 930	31,4	24 521	35,1	35 451
	Novados	23 841	68,6	45 277	64,9	69 118
2015	**Kopā**	**25 311**	**100**	**56 576**	**100**	**81 887**
	Pilsētās	7 790	30,8	20 374	36	28 164
	Novados	17 521	69,2	36 202	64	53 723
2016	**Kopā**	**20 182**	**100**	**48 634**	**100**	**68 816**
	Pilsētās	6 068	30,1	17 346	35,7	23 414
	Novados	14 114	69,9	31 288	64,3	45 402
2017	**Kopā**	**23 776**	**100**	**38 484**	**100**	**62 260**
	Pilsētās	6 944	29,2	13 676	35,5	20 620
	Novados	16 832	70,8	24 808	64,5	41 640

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

1.22. attēls. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī (2014-2017, %)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

2015. gadā un 2016. gadā kopējā tendence bija samērā stabila – apmēram vienai trešajai daļai trūcīgo personu ienākumi bija līdz GMI līmenim, bet divām trešdaļām - virs GMI līmeņa, nepārsniedzot

trūcīgas personas ienākumu līmeni (sk. 1.22. attēlu). 2017. gada pašvaldību administratīvie dati liecina par izmaiņām šajos rādītājos. Salīdzinot ar 2016. gadu, **par 8,9 procentpunktiem bija palielinājies to trūcīgo personu īpatsvars, kuru ienākumi 2017. gadā bija līdz valsts noteiktajam GMI līmenim** (49,80 EUR), sasniedzot 38,2%. Attiecīgi samazinājās to trūcīgo personu īpatsvars, kuru ienākumi bija robežās no 49,80 EUR līdz 128,06 EUR mēnesī pirms sociālo transfertu (sk. jēdzienu un terminu skaidrojumu) saņemšanas, kas netiek iekļauti personas ienākuma līmeņa noteikšanas aprēķinos. Novadu pašvaldībās 40,4% ir to trūcīgo personu īpatsvars, kuru ienākumi ir līdz 49,80 EUR mēnesī, kamēr lielo pilsētu pašvaldībās šis rādītājs ir 33,7%, kas ir vēl viens datos balstīts apliecinājums par augstāku nabadzības līmeni novados.

1.2.4.3. Maznodrošinātas personas

Maznodrošinātas personas ienākumu līmeni un to novērtēšanas kritērijus 2017. gadā joprojām noteica katra pašvaldība, taču tas nedrīkstēja būs zemāks par trūcīgas personas ienākumu līmeni (128,06 EUR). Šāda kārtība ir spēkā arī 2020. gada sākumā (Izvērtējuma veikšanas laikā). Līdz 2016. gadam ieskaitot, atbilstoši LM oficiālās statistikas apkopošanas metodikai pašvaldības apkopoja datus par personām, kuru ienākumi ir virs trūcīgas ģimenes (personas) ienākumu līmeņa. Attiecīgi līdz šim veiktajos nabadzības un sociālās atstumtības izvērtējumos šo personu grupa tika analizēta kā maznodrošinātas personas. Kopš 2017. gada atsevišķi tiek apkopota statistika par personām, kuras ir ieguvušas maznodrošinātas personas statusu. Saskaņā ar LM sniegto skaidrojumu, kategorijā "virs trūcīgas ģimenes (personas) ienākumu līmeņa" ir summāri uzskaitītas, pirmkārt, personas, kurām ir veikta ienākumu testēšana un kuras ir saņēmušas ienākumu testētos pašvaldības pabalstus, to ienākumi pēc pārbaudes ir augstāki par trūcīgas personas līmeni, taču tām nav piešķirts maznodrošinātas personas statuss; otrkārt, personas, kuras ir ieguvušas maznodrošinātas personas statusu. Savukārt kategorijā "personas ar maznodrošinātas personas statusu" tikai tās personas, kurām pašvaldība šo statusu ir piešķīrusi. Noteikumi par šī statusa piešķiršanu ir atšķirīgi katrā pašvaldībā. 2017. gadā šāds statuss netika piešķirts nevienai personai četrās Latvijas pašvaldībās, lai gan tajās ir bijuši noteikti maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmeņi. Lai varētu veikt salīdzinošo analīzi ar iepriekšējiem gadiem, dati par maznodrošinātām personām par 2017. gadu ir analizēti atbilstoši iepriekšējai analīzes metodikai, nenošķirot personas, kuru ienākumi ir virs trūcīgas ģimenes (personas) līmeņa, un personas ar maznodrošinātas personas statusu. Teksta uztveramības dēļ visa šī grupa ir apzīmēta ar terminu "maznodrošinātas personas" (2017. gadā šajā grupā kopumā ietilpa 77 700 personas). Sadaļas noslēgumā atsevišķi ir aplūkotas personas ar maznodrošinātas personas statusu (2017. gadā šajā grupā kopumā ietilpa 50 327 personas).

1.32. tabulā ir atspoguļoti Latvijas lielo pilsētu pašvaldību noteiktie maznodrošinātas personas ienākumu līmeņi jeb sliekšņi. Kopš 2017. gada ir pieejama apkopota informācija par maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa augstāko un zemāko slieksni pašvaldībās. Visaugstākais līmenis joprojām saglabājas Rīgā – 400 EUR mēnesī, kas ir attiecināms uz atsevišķi dzīvojošiem vecuma vai invaliditātes pensijas saņēmējiem. Savukārt, vērtējot uz vienu ģimenes locekli, tie ir 320 EUR mēnesī, kas arī ir augstākais līmenis, ja salīdzina ar citu pilsētu maznodrošinātā ienākumu līmeņa zemāko robežu. Viszemākais maznodrošinātas personas ienākumu līmenis, kurš turklāt netiek diferencēts, ir Valmierā – 135 EUR, kas ir tikai par 5,4% vairāk nekā trūcīgas personas statusa ienākumu līmenis (salīdzinājumā Rīgā maznodrošinātas personas ienākumu līmenis ir nedaudz vairāk kā trīs reizes

lielāks). Sešās no deviņām pilsētām – Liepājā, Jēkabpilī, Daugavpilī, Jelgavā, Jūrmalā, Ventspilī – ir pieaudzis maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa augstākais slieksnis. Pieauguma apmērs piecās pilsētās svārstās no 5 EUR līdz 10 EUR jeb 2% līdz 4%, un tikai Jēkabpilī tas ir palielinājies par 38 EUR jeb 12,5%. Vidējā darba alga valstī pēc nodokļu nomaksas periodā no 2016. gada līdz 2017. gadam pieauga par 7%, turklāt visās jomās. Neto darba samaksas reālais pieaugums, ņemot vērā patēriņa cenu kāpumu 2017. gadā par 2,9 %, bija 4%[104]. Savukārt minimālā alga pieauga par 2,7%. Tas nozīmē, ka maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa sliekšņi lielajās pilsētās, izņemot Jēkabpili, pieaug līdzīgā apmērā kā valstī noteiktā minimālā alga un vidējā neto darba alga.

1.32. tabula. Lielo pilsētu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī)

Pilsēta	2014	2015	2016	2017	
				Maks.	Min.
Rīga	400	400	400	400	320
Liepāja	330	340	340	350	250
Jēkabpils	208	288	304	342	247
Daugavpils	-	288	296	304	304
Rēzekne	-	212	272	272	240
Jelgava	-	257	261	266	190
Jūrmala	178	178	259	266	190
Ventspils	221	225	229	239	152
Valmiera	-	-	135	135	135

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

1.33. tabula. Novadu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī)

Ienākuma līmeņa intervāls, EUR mēnesī	2014		2015		2016		2017	
Mērvienība	skaits	%*	skaits	%	skaits	%	skaits	%
128-199	35	31,8	34	30,9	37	33,6	30	27,3
200-249	22	20,0	32	29,1	38	34,5	27	24,5
250-299	19	17,3	26	23,6	27	24,5	41	37,2
≥ 300	2	1,8	7	6,4	7	6,4	12	11
Nav noteikts/ nav dati	32	29,1	11	10	1	0,9	0	0

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.
* Īpatsvars aprēķināts pret kopējo novadu pašvaldību skaitu (n=110).

[104] CSP (01.03.2018). Vidējā alga 2017. gadā 926 eiro. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/darba-samaksa/meklet-tema/2383-darba-samaksas-parmainas-2017-gada (sk. 09.02.2020.)

1.33. tabulā ir apkopoti maznodrošinātas personas ienākumu līmeņi novadu pašvaldībās, sadalot tos četrās grupās. Lai šos datus varētu salīdzināt ar iepriekšējiem gadiem, ir ņemti vērā augstākie maznodrošinātas personas ienākumu sliekšņi. 2017. gads ir pirmais gads, kad maznodrošinātas personas ienākumu līmenis ir noteikts visās Latvijas pašvaldībās. 2017. gadā zemākajā grupā (128-199 EUR) ietilpa 27,3% pašvaldību. Ja līdz šim šajā pašvaldību grupā dinamika bija salīdzinoši neliela, novadu pašvaldību skaitam kopumā paliekot gandrīz nemainīgam, tad 2017. gadā ir novērojamas izmaiņas, proti, šī grupa ir samazinājusies par 6,3 procentpunktiem.

Maznodrošinātas personas ienākumu līmenis robežās 200-249 EUR mēnesī 2017. gadā bija noteikts 24,5% novadu pašvaldību. Arī šajā grupā ir dinamikas izmaiņas. Ja no 2014. gada šī novadu pašvaldību grupa bija ar stabilu tendenci palielināties (no 2014. gada līdz 2016. gadam tā pieauga par 14,5 procentpunktiem), tad 2017. gadā tā ir samazinājusies par 10 procentpunktiem. Visbūtiskāk – par 12,7 procentpunktiem – salīdzinājumā ar 2016. gadu ir pieaugusi novadu pašvaldību grupa, kurā maznodrošinātas personas ienākumu līmenis ir noteikts robežās no 250 EUR līdz 299 EUR. Kopumā šādas novadu pašvaldības veido 37,2% no visām 110 novadu pašvaldībām. Par 4,6 procentpunktiem ir pieaudzis arī novadu pašvaldību īpatsvars augstākajā maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa intervālā (virs 300 EUR), sasniedzot 11% no kopējā novadu pašvaldību skaita.

Aprēķini par maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa sliekšņa izmaiņām atklāj, ka 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, 5,5% jeb sešās novadu pašvaldībās maznodrošinātas personas ienākumu augstākais līmenis bija samazinājies (trīs gadījumos par 1 EUR līdz 3 EUR; trīs gadījumos par 25 EUR līdz 30 EUR); 40% jeb 44 novadu pašvaldībās tas bija palicis nemainīgs; 54,5% jeb 60 novadu pašvaldībās tas bija palielinājies: no tām 31 gadījumā palielinājums ir bijis par summu līdz 10 EUR, 23 gadījumos – par summu no 15 EUR līdz 95 EUR, piecos gadījumos – par summu no 100 EUR līdz 120 EUR, un vienā novada pašvaldībā maznodrošinātas personas ienākumu līmenis mēnesī 154 EUR apmērā tika noteikts pirmo reizi.

1.34. tabula. Novadu pašvaldību noteiktais maznodrošinātas ģimenes (personas) ienākumu līmenis (2014-2017, EUR, mēnesī)

Ienākuma līmeņa intervāls, EUR mēnesī	Augstākais slieksnis		Zemākais slieksnis	
Mērvienība	**skaits**	**%**	**skaits**	**%**
128-199	30	27,3	45	41
200-249	27	24,5	41	37,2
250-299	41	37,2	22	20
≥ 300	12	11	2	1,8

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.
* Īpatsvars aprēķināts pret kopējo novadu pašvaldību skaitu (n=110).

1.34. tabulā ir apkopoti dati par maksimālajiem maznodrošinātas personas ienākumu līmeņa sliekšņiem, lai varētu salīdzināt situācijas izmaiņas ar iepriekšējiem gadiem. 2017. gada dati ļauj apkopot novadu pašvaldību noteiktos maznodrošināto personu ienākumu līmeņu augstākos un zemākos sliekšņus (sk. 1.34. tabulu). Zemāko sliekšņu intervāli veido atšķirīgu novadu pašvaldību

sadalījumu: 41% no visām novadu pašvaldībām zemākais maznodrošinātas personas ienākumu līmenis mēnesī bija noteikts intervālā 128-199 EUR, 37,2% novadu pašvaldību tas bija robežās no 200 EUR līdz 249 EUR, 20% - no 250 EUR līdz 299 EUR un tikai 1,8% jeb divās pašvaldībās tas ir bijis virs 300 EUR.

Maznodrošinātas personas statusam atbilstoši ienākumu līmeņi pašvaldībās 2017. gadā kopumā noteikti intervālā no 135 līdz 400 EUR, kas liecina par ļoti lielu dažādību un atšķirīgiem tā noteikšanas kritērijiem. Jau iepriekšējā izvērtējumā par 2015. un 2016. gadu tika uzsvērts, ka vienotu kritēriju trūkums rada situāciju, ka līdzīgā materiālajā un sociālajā situācijā esošas personas var saņemt atšķirīgu atbalstu (ne tikai pabalstu, bet arī pakalpojumu pieejamības atvieglojumu ziņā) kā pašvaldības, tā valsts līmenī, ja tā saņemšanas atbilstības kritērijs ir personas ienākumu līmenis. Vienlaikus jānorāda, ka Latvijā dažādu pakalpojumu saņemšanas atvieglojumi tiek noteikti, balstoties ne tikai uz personas ienākumu līmeni, bet arī uz personas sociālo statusu, vai ņemot vērā abus faktorus. Piemēri atvieglojumiem, kas valsts un pašvaldību līmenī tiek noteikti pēc personas vai ģimenes sociālā statusa, ir braukšanas maksas samazinājums vai kompensācija sabiedriskajā transportā. Savukārt, nekustamā īpašuma nodokļa atvieglojumi vai elektroenerģijas aizsargātā lietotāja statusam piemērotie samazinātie elektroenerģijas tirdzniecības tarifi tiek noteikti gan pēc personas (mājsaimniecības) sociālā statusa, gan ienākumu līmeņa. Lielā daļā gadījumu sociālās grupas, kurām ir paredzēti pakalpojumu saņemšanas atvieglojumi, ir ar zemiem ienākumiem, tādējādi netieši, nosakot, piemēram, pazemināts tarifus, tiek ņemti vērā arī šo personu un/vai mājsaimniecību ienākumi.

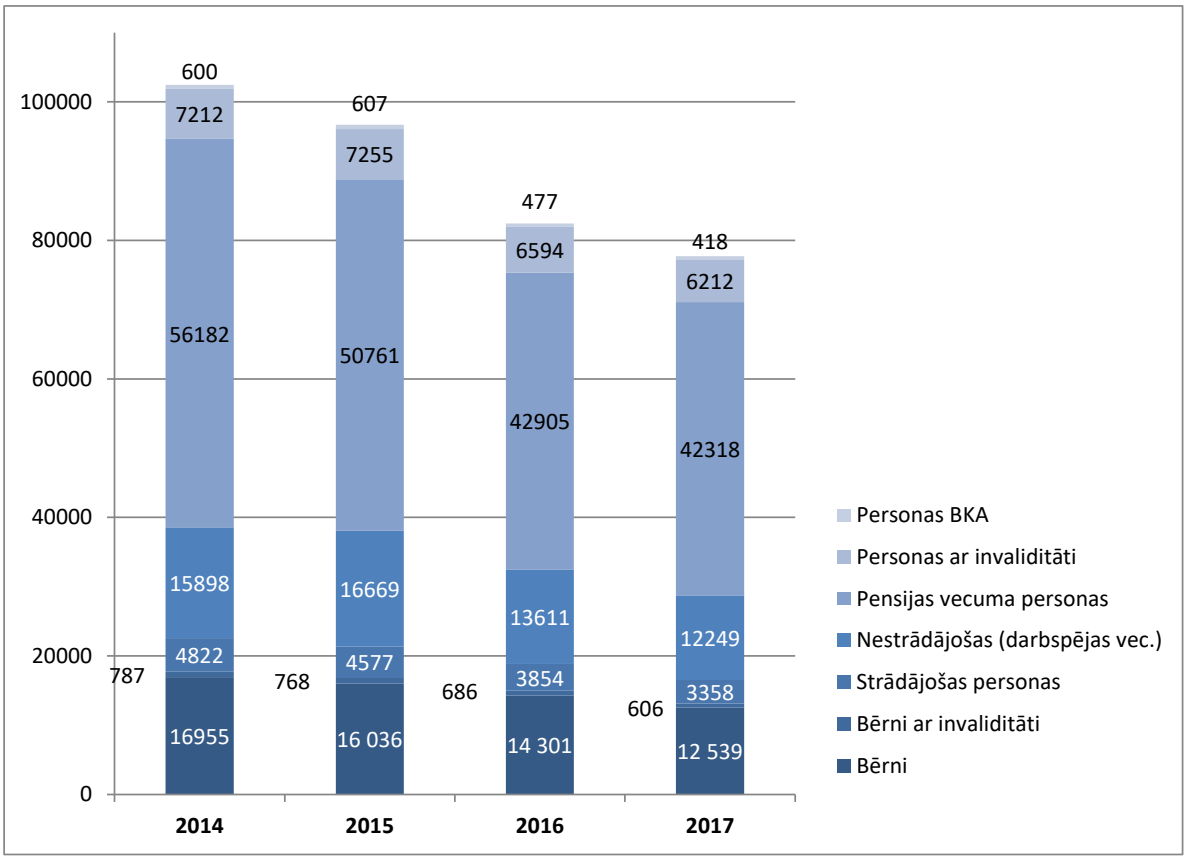
1.35. tabula. Maznodrošināto ģimeņu un personu ģimenēs skaits, t.sk. salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām (2014-2017)

Tvērums	Rādītājs	2014	2015	2016	2017	Tendence (%), izmaiņas no 2016.-2017.g.	Tendence (%), izmaiņas no 2014.-2017.g.
Valstī	ģimenes	61 073	56 591	47 859	46 615	↓ 2,6	↓ 23,7
	personas	102 456	96 673	82 428	77 700	↓ 5,7	↓ 24,2
	vid.pers.sk. ģimenē	1,7	1,7	1,7	1,7	-	-
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	-	-
Pilsētās	ģimenes	37 827	34 117	27 169	25 657	↓ 5,6	↓ 32,2
	personas	52 843	49 296	39 796	37 143	↓ 6,7	↓ 29,7
	vid.pers.sk. ģimenē	1,4	1,4	1,5	1,4	-	-
	pers. % no kopējā skaita	51,6	51,0	48,3	47,8	↓ 0,5 p.p.	↓ 3,8 p.p.
Novados	ģimenes	23 246	22 474	20 690	20 958	↑ 1,2	↓ 9,8
	personas	49 613	47 377	42 632	40 557	↓ 4,9	↓ 18,3
	vid.pers.sk. ģimenē	2,1	2,1	2,1	1,9	-	-
	pers. % no kopēja skaita	48,4	49,0	51,7	52,2	↑ 0,5 p.p.	↑ 3,8 p.p.

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Kopējam maznodrošināto personu skaitam ir tendence samazināties (sk.1.35. tabulu). Aprēķinot šo personu īpatsvaru pret kopējo valsts iedzīvotāju skaitu, konstatēts, ka 2014. gadā tās veidoja 5,1% no kopējā iedzīvotāju skaita, 2015.gadā – 4,9%, 2016.gadā – 4,2%, 2017. gadā – 4%. Valstī **kopumā laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam maznodrošināto personu skaits ir samazinājies par 24,2%**, pilsētu pašvaldībās par 29,7%, bet novadu pašvaldībās – par 18,3%. 2017. gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, maznodrošināto personu skaita samazinājums ir par 5,7%. Teju nemainīgs joprojām palicis maznodrošināto personu skaita ģimenēs rādītājs – tāpat kā iepriekšējos gados arī 2017. gadā valstī kopumā vidēji tās bija 1,7 personas, pilsētās – 1,4 persona; neliels samazinājums bijis novadu pašvaldībās, kurās līdz 2016. gadam ieskaitot vidējais personu skaits maznodrošinātās ģimenēs bija 2,1 persona, savukārt 2017. gadā šis rādītājs bija 1,9 personas.

1.23. attēls. Maznodrošināto personu skaits sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, skaits)

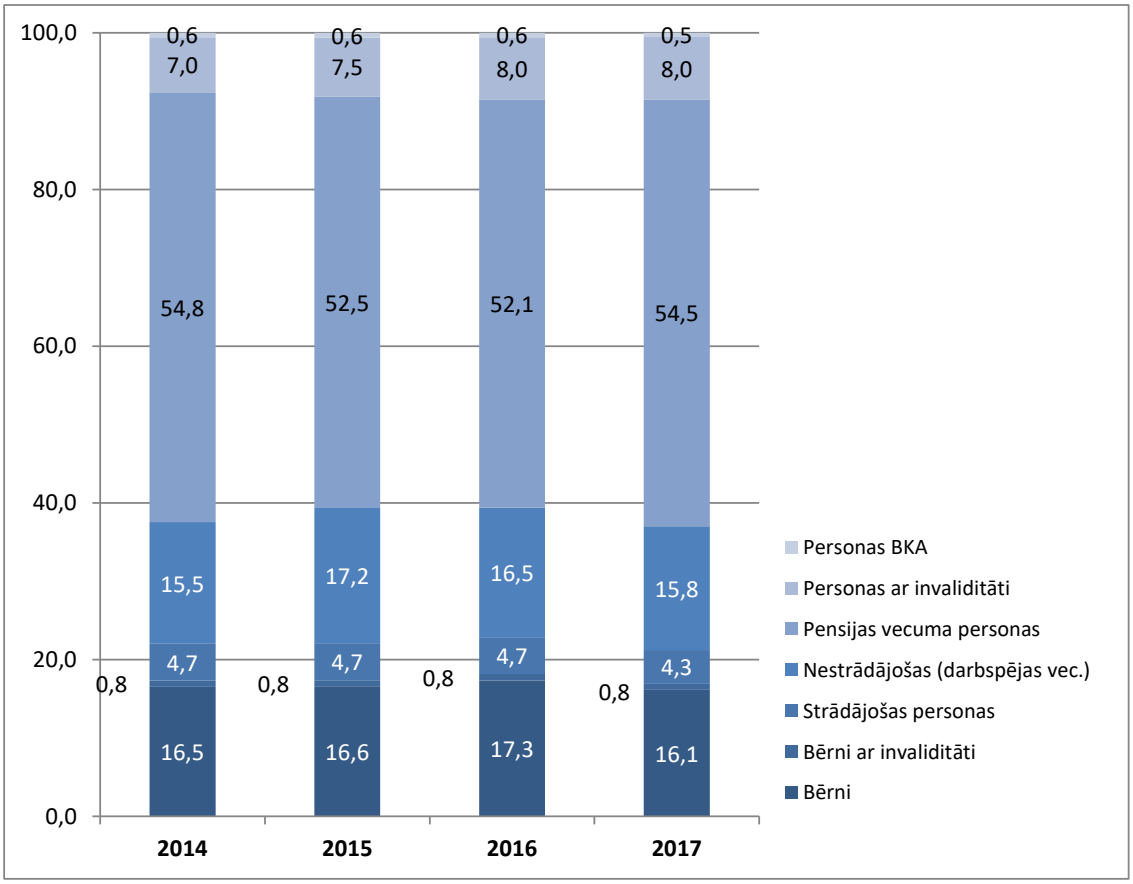


Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

1.23. attēlā (absolūtajos skaitļos) un 1.24. attēlā (īpatsvara izteiksmē) apkopotie dati par maznodrošināto personu sadalījumu apakšgrupās pēc dažādām sociāli demogrāfiskajām pazīmēm atklāj, ka, kaut arī dažādu apakšgrupu lielums absolūtajos skaitļos turpināja samazināties 2017. gadā, tomēr to īpatsvars no kopējā maznodrošināto personu skaita saglabājas vienmērīgs. Salīdzinot ar 2016. gadu, par 2,4 procentpunktiem **maznodrošināto personu vidū ir pieaudzis vecuma pensijas saņēmēju īpatsvars, sasniedzot 54,5%**, līdz ar to mainoties iepriekšējos gados novērotajai maznodrošināto personu īpatsvara pakāpeniskā samazinājuma tendencei šajā grupā (no 54,8% 2014. gadā līdz 52,1% 2016. gadā). Divas nākamās lielākās grupas ir **bērni** (16,1%) un **nestrādājošas**

darbspējīgas personas (15,8%). Abās šajās grupās 2017. gadā ir neliels samazinājums – attiecīgi par 1,2 un 0,7 procentpunktiem. Tāpat neliels samazinājums – par 0,4 procentpunktiem - ir strādājošo maznodrošināto personu grupā. Nemainīgi liels (8%) saglabājas pilngadīgo personu ar invaliditāti grupas īpatsvars, izmaiņas nav notikušas arī bērnu ar invaliditāti grupā – tā joprojām veido 0,8% no kopējā maznodrošināto personu skaita 2017. gadā. Kopumā secināms, ka 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, nav notikušas būtiskas izmaiņas maznodrošināto personu sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām.

1.24. attēls. Maznodrošināto personu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014 – 2017, % no kopējā skaita)



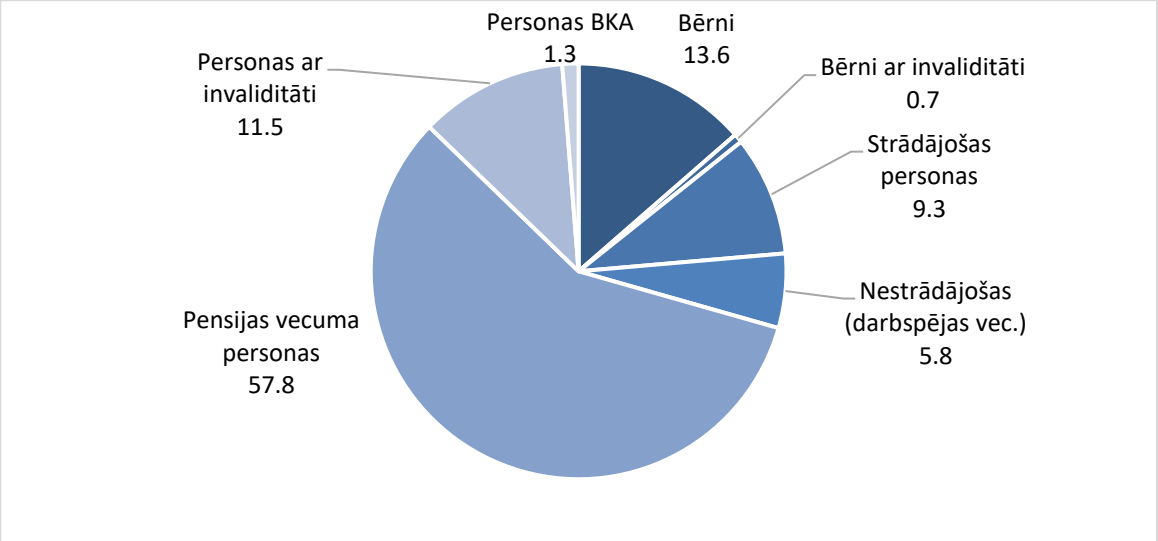
Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Kā jau iepriekš norādīts, **kopš 2017. gada atsevišķi tiek veikta personu, kuras ieguvušas maznodrošinātas personas <u>statusu</u>, uzskaite**. Kopumā valstī 2017. gadā šāds statuss bija 50 283 personām. 1.25. attēlā ir atspoguļots šo personu īpatsvara sadalījums pēc sociāli demogrāfiskajām pazīmēm. Tā proporcija atbilst kopējam maznodrošināto personu (t.sk. personu, kuru ienākumi ir virs trūcīgas personas, bet kurām nav maznodrošinātas personas statuss) sadalījumam. Vislielāko daļu personu ar maznodrošinātas personas statusu veido pensijas vecuma personas - 57,8%, kam seko bērni – 13,6%, personas ar invaliditāti – 11,5%, strādājošas personas – 9,3%. Kopējais personu ar maznodrošinātas personas statusu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām pazīmēm atklāj, ka biežāk šis statuss tiek piešķirts tām iedzīvotāju grupām, kuru ik mēneša ienākumus pamatā veido sociālie transferti – pensijas vecuma personas, personas ar invaliditāti, personas bērna kopšanas atvaļinājumā,

un kuru ienākumi ir pastāvīgi zemi, atšķirībā no strādājošām un nestrādājošām personām, kuru ienākumi var būt mainīgi atkarībā no nodarbinātības situācijas.

Strādājošo un nestrādājošo darbspējas vecuma personu sadalījums ir būtiski atšķirīgs atkarība no tā, vai personai ir maznodrošinātas personas statuss vai arī tās ienākumi atbilst maznodrošinātas personas ienākumu līmenim, bet statuss tai nav piešķirts. Proti, ja kopumā maznodrošināto personu vidū, neatkarīgi no statusa esamības, 2017. gadā bija 15,8% nestrādājošo personu, tad personu ar maznodrošinātas personas statusu vidū nestrādājošo grupa veidoja 5,8%. Strādājošo vidū proporcija ir apgriezta. Ja kopumā maznodrošināto personu vidū, neatkarīgi no statusa esamības, 2017. gadā bija 4,3% strādājošo personu, tad personu ar maznodrošinātās personas statusu vidū šī grupa veidoja 9,3%. Šāds sadalījums visdrīzāk skaidrojams ar to, ka nestrādājošām darbspējīgām personām ir mainīga nodarbinātības situācija (salīdzinoši īslaicīgi gadījuma vai sezonas darbi), kā rezultātā ir mainīgs to ienākuma līmenis un iespēja saņemt maznodrošinātas personas statusu. Turklāt jāņem vērā, ka maznodrošinātas personas statuss tiek piešķirts uz noteiktu laiku (šai grupai tas var tikt piešķirts arī uz trim mēnešiem). Savukārt strādājošo personu ar zemiem ienākumiem situācija nav tik mainīga, attiecīgi lielākā daļā gadījumu tās saņem maznodrošinātas personas statusu.

1.25. attēls. Personu ar maznodrošinātās personas statusu sadalījums pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2017, % no kopējā skaita)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Izlietoto līdzekļu apjoms maznodrošināto personu atbalstam laika periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir pakāpeniski samazinājies par 14,9% valstī kopumā, par 17,8% deviņu lielo pilsētu pašvaldībās un par 9,9% novadu pašvaldībās (sk. 1.36. tabulu).

1.36. tabula. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstiem izlietoto līdzekļu maznodrošinātām personām salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā

Rādītājs	Gads	Valstī kopā	Pilsētās	Novados
Izlietotie līdzekļi, EUR	**2014**	12 572 184	7 914 101	4 658 083
	2015	11 703 265	7 177 772	4 525 493
	2016	10 474 404	6 405 664	4 068 740
	2017	10 699 972	6 504 236	4 195 736
	Izmaiņas 2016.g.-2017.g., %	↑ 2,2	↑ 1,5	↑ 3,1
	Izmaiņas 2014.g.-2017.g., %	↓ 14,9	↓ 17,8	↓ 9,9

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Samazinājuma apmērs ir krities, ja šos datus salīdzina ar iepriekšējā izvērtējumā aptverto periodu (2014.g. – 2016.g.). Tā tas ir tāpēc, ka 2017. gadā attiecībā pret 2016. gadu ir bijis izlietoto līdzekļu pieaugums. 2017. gadā valstī kopumā izdevumi šim mērķim palielinājās par 2,2%, pilsētās - par 1,5% un novados - par 3,1%. Vienlaikus periodā no 2016. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies šīs mērķa grupas atbalstāmo personu skaits – par 5,7% valstī kopumā, par 6,7% pilsētu pašvaldībās un par 4,9% novadu pašvaldībās (sk.1.35. tabulu). Attiecīgi ir notikušas izmaiņas sniegtā atbalsta (pabalstu veidā) apmērā. Vidējā pabalsta lielums periodā no 2016. gada līdz 2017. gadam valstī ir palielinājies par 10 EUR jeb 7,9%, pilsētās - par 14,1 EUR jeb 8,8% un novados - par 8,1 EUR jeb 8,5%.

1.37. tabula. Maznodrošināto personu ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības (pabalstu) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā

Rādītājs	Gads	Valstī kopā	Pilsētās	Novados
Vidējais pabalstu apjoms vienai personai, EUR	**2014**	122,7	149,8	93,9
	2015	121,1	145,6	95,5
	2016	127,1	161	95,4
	2017	137,7	175,1	103,5
Vidējā pabalstu lieluma vienai personai **izmaiņas 2016.g.-2017.g., EUR**		↑ 10	↑ 14,1	↑ 8,1
Vidējā pabalstu lieluma vienai personai **izmaiņas 2016.g.-2017.g., %**		↑ 7,9	↑ 8,8	↑ 8,5
Vidējā pabalstu lieluma vienai personai **izmaiņas 2014.g.-2017.g., EUR**		↑ 15	↑ 25,3	↑ 9,6
Vidējā pabalstu lieluma vienai personai **izmaiņas 2014.g.-2017.g., %**		↑ 12,2	↑ 16,9	↑ 10,2

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī.

Vidējā maznodrošinātas personas atbalstam izlietoto līdzekļu summa valstī uz vienu personu kopējā aplūkotajā periodā (2014.g. – 2017.g.) ir pieaugusi par 15 EUR, bet jāņem vērā, ka lielāko pieauguma daļu veidojis 2017. gada pieaugums (sk. 1.37. tabulu). Pilsētu pašvaldībās šī rādītāja lielums ir 25,3 EUR, novadu pašvaldībās – 9,6 EUR. Attiecīgi, ja novadu pašvaldībās pieaugums periodā no 2014.

gada līdz 2017. gadam ir bijis 10,2% apmērā, tad pilsētu pašvaldībās – 16,9% apmērā. Atšķirības starp novadu un pilsētu pašvaldībām ir būtiski mazākas, ja salīdzina 2016. gadu un 2017. gadu. Novadu pašvaldībās pabalstu apmēra palielinājums ir tikai par 0,3 procentpunktiem mazāks (8,5%), nekā tas ir bijis lielajās pilsētās (8,8%), lai gan absolūtajos skaitļos atšķirības joprojām ir lielas. Novadu pašvaldībās vidējais pabalstu apmērs vienai maznodrošinātai personai ir par 71,6 EUR mazāks, nekā lielo pilsētu pašvaldībās.

1.2.4.4. Dzīvokļa pabalsta saņēmēji

Nosacījumus, pēc kuriem pašvaldības ir tiesīgas noteikt to personu loku, kuras ir tiesīgas saņemt palīdzību dzīvojamo telpu jautājumu risināšanā, kā arī kārtību, kādā šī palīdzība tiek sniegta, nosaka likums „Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā". Šī likuma 3.pantā ir noteikti šādi atbalsta veidi:

- pašvaldībai piederošās vai tās nomātās dzīvojamās telpas izīrēšana;
- sociālā dzīvokļa izīrēšana;
- nodrošināšana ar pagaidu dzīvojamo telpu;
- palīdzība īrētās pašvaldībai piederošās vai tās nomātās dzīvojamās telpas apmaiņā pret citu īrējamu pašvaldībai piederošu vai tās nomātu dzīvojamo telpu;
- pabalsta piešķiršana dzīvojamās telpas īres vai pārvaldīšanas maksas un maksas par pakalpojumiem, kas saistīti ar dzīvojamās telpas lietošanu, segšanai;
- dzīvokļa pabalsta piešķiršana bērnam bārenim un bērnam, kurš palicis bez vecāku gādības;
- vienreizēja pabalsta piešķiršana dzīvojamās telpas vai dzīvojamās mājas remontam;
- vienreizēja dzīvojamās telpas atbrīvošanas pabalsta piešķiršana;
- dzīvojamās telpas remonts;
- palīdzība dzīvojamās telpas iegādei vai būvniecībai;
- palīdzība dzīvojamās mājas renovācijai un restaurācijai;
- palīdzība speciālista nodrošināšanai ar dzīvojamo telpu.

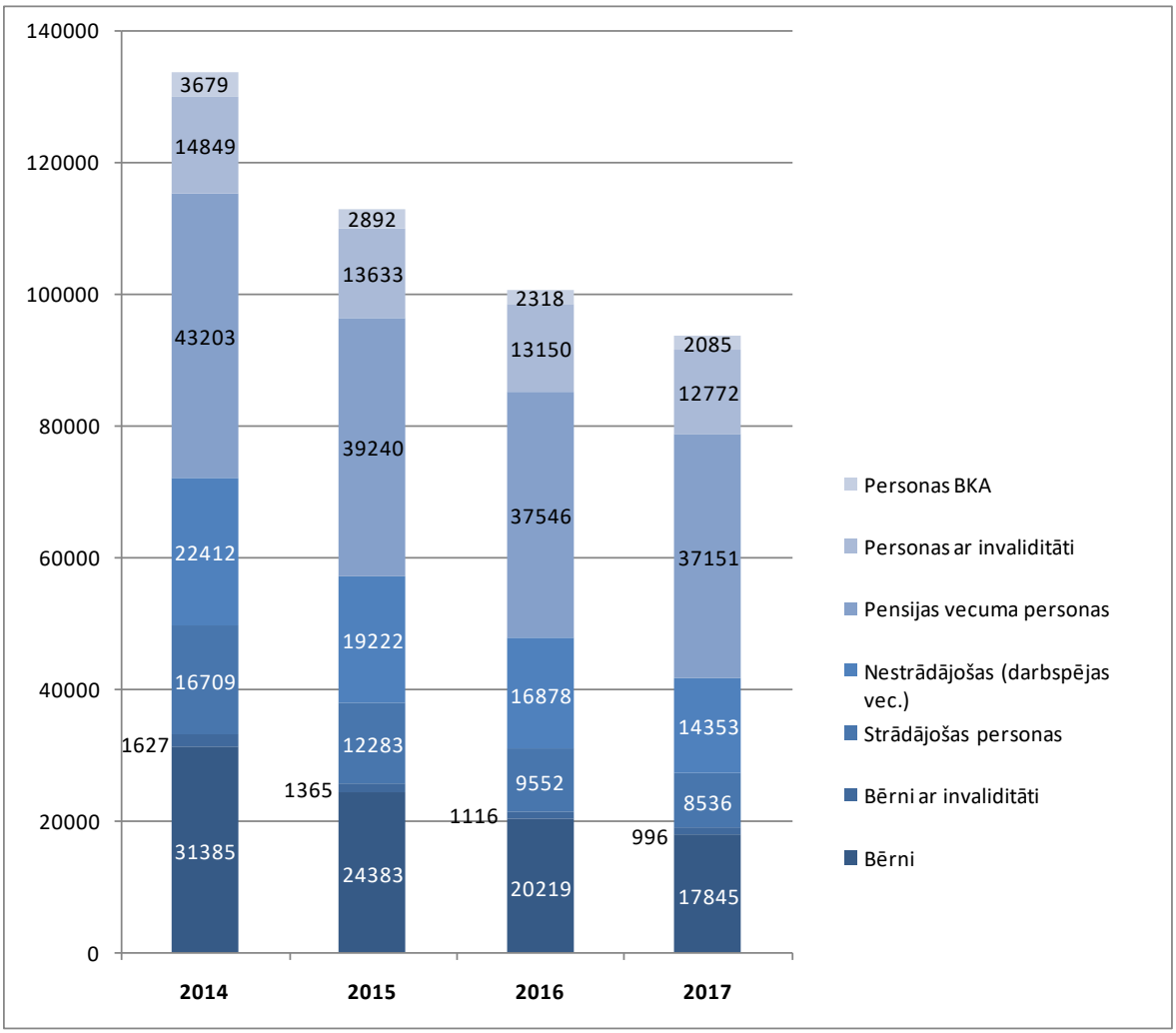
Konkrētie palīdzības veidi – atvieglojumi, to mērķa grupas un piešķiršanas kārtība ir atrunāta pašvaldību saistošajos noteikumos. Tā apmērs un piešķiršanas kritēriji ir ļoti atšķirīgi pašvaldībās (izvērstu analīzi par pašvaldību palīdzību dzīvokļa jautājumos sk. 2019. gadā veiktajā izvērtējumā par nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā[105]). Dzīvokļa pabalstu pamatā tiesīgas saņemt trūcīgas ģimenes (personas) un maznodrošinātas ģimenes (personas), atsevišķās pašvaldībās noteiktas arī citas iedzīvotāju grupas (piemēram, atsevišķi dzīvojošas personas ar invaliditāti, atsevišķi dzīvojošas pensijas vecuma personas, daudzbērnu ģimenes), taču šādos gadījumos pabalsta saņemšanas nosacījumos tiek noteikts konkrēts personas ienākumu līmenis. Jāpiebilst, ka atsevišķās pašvaldībās dzīvokļa pabalstu tiesīgas saņemt tikai trūcīgas ģimenes (personas)[106].

[105] Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 30.01.2020.)

[106] Turpat, 281.-282.lpp.

Izvērtējumā kopumā aplūkotajā periodā dzīvokļa pabalstu saņēmēju skaits ir sarucis no 133 864 personām 2014. gadā (6,7% no kopējā iedzīvotāju skaita) līdz 93 738 personām 2017. gadā (4,8% no kopējā iedzīvotāju skaita). Līdz ar to kopējais ienākumu testētā **dzīvokļa pabalsta saņēmēju skaits periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies par 30%**. Izvērtējumā aplūkotajā periodā ir vērojama lejupslīdoša tendence, proti, 2015. gadā attiecībā pret 2014. gadu šis samazinājums bija 15,6%, attiecīgi 2016. gadā – 9,4%, 2017. gadā – 7%. Deviņos nacionālas nozīmes centros šis samazinājums ir bijis lielāks – 33,8%, savukārt novadu pašvaldībās – 26,7% apmērā. Ja salīdzina izmaiņas laikā 2017. gadā attiecībā pret 2016. gadu, tad dzīvokļa pabalstu saņēmēju skaits pilsētās ir sarucis par 9,3% un novadu pašvaldībās – par 5,1%.

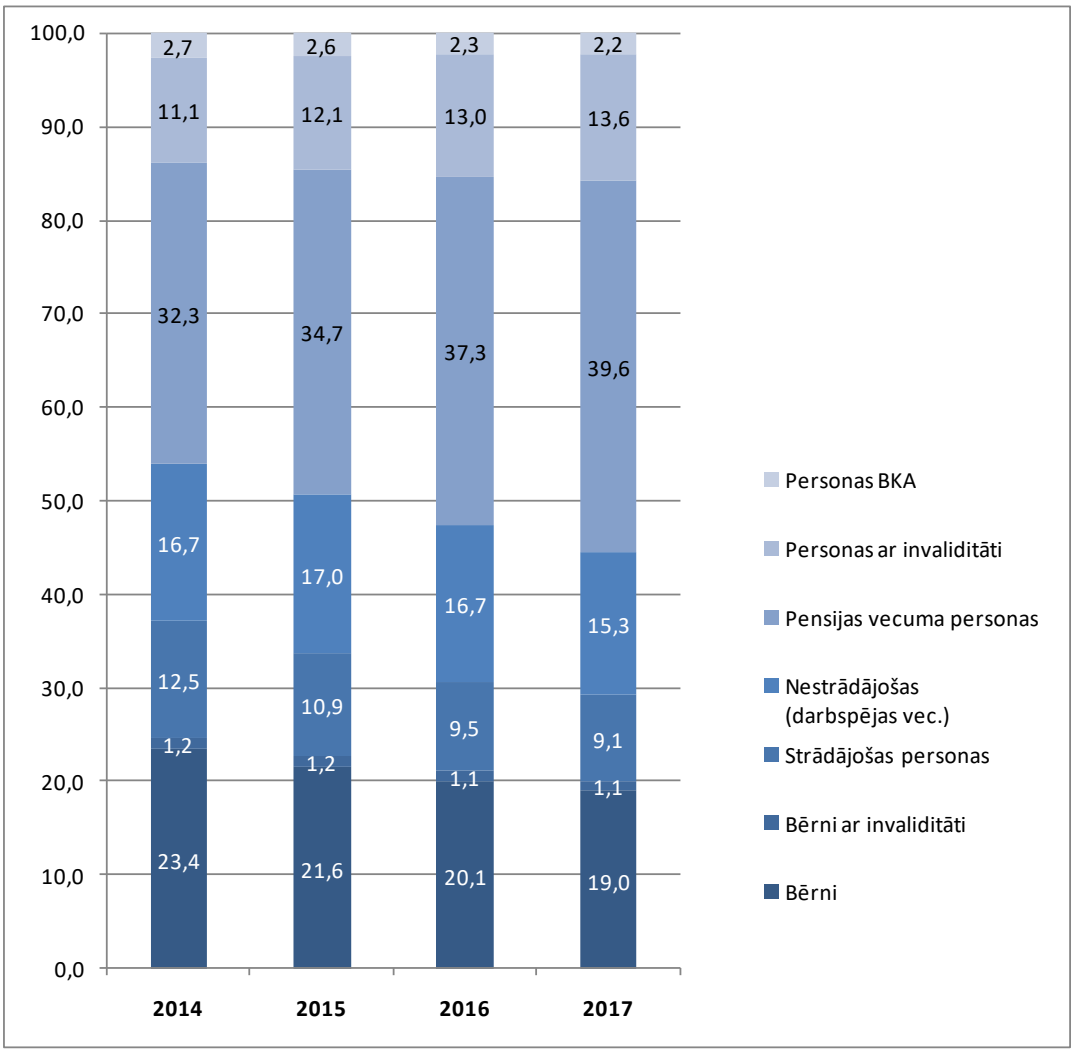
1.26. attēls. Ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta saņēmēji sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām (2014-2017, skaits)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

1.26. attēlā ir redzams, kā sadalās dzīvokļa pabalsta saņēmēji sociāli demogrāfiskajās grupās absolūtajos skaitļos, savukārt 1.27. attēlā ir redzamas šo grupu īpatsvara izmaiņas dinamikā periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam.

1.27. attēls. Ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta saņēmēji sadalījumā pa mērķa grupām (2014-2017, īpatsvars % no kopējā skaita)



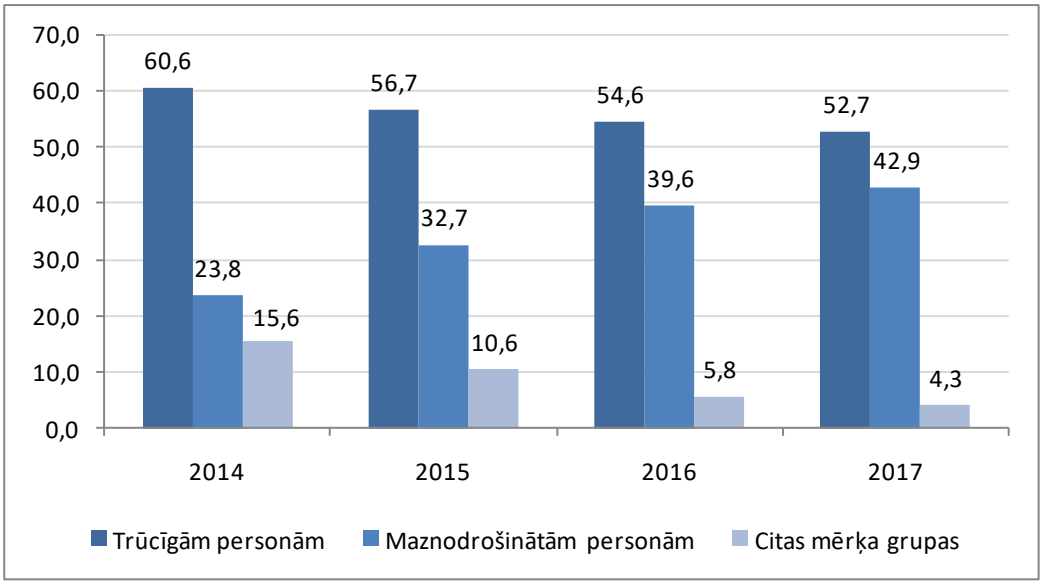
Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

Lielāko dzīvokļa pabalsta saņēmēju daļu 2017. gadā veidoja pensijas vecuma personas (39,6%), turklāt ar tendenci šim rādītājam palielināties. 2014. gadā no visiem dzīvokļa pabalsta saņēmējiem 32,3% bija pensijas vecuma cilvēki, 2016. gadā šīs mērķa grupas īpatsvars pieaug par 5 procentpunktiem, sasniedzot 37,5%, 2017. gadā pieaugums ir bijis lēnāks – par 2,3 procentpunktiem. **Otra lielākā grupa bija bērni** – 2017. gadā 19% no visiem dzīvokļa pabalsta saņēmējiem bija bērni (attiecībā pret 2016. gadu tas ir samazinājums par 0,9 procentpunktiem), neiekļaujot šajā grupā bērnus ar invaliditāti, kas veidoja 1,1% no visiem šī pabalsta saņēmējiem un bija tajā pašā līmenī kā 2016. gadā. Pozitīvi vērtējams tas, ka bērnu īpatsvaram šajā rādītājā saglabājās tendence samazināties. Tā kā bērni nav tiešie pabalsta saņēmēji, bet ir piesaistīti pieaugušajiem mājsaimniecības locekļiem, jāņem vērā izmaiņas darbspējīgo iedzīvotāju grupās. **Nestrādājošo personu darbspējīgā vecumā vidū, kas ir trešā lielākā dzīvokļa pabalsta saņēmēju grupa**, dzīvokļa pabalstu saņēmēju īpatsvars 2017. gada laikā bija sarucis par 1,4 procentpunktiem, strādājošo īpatsvars – par 0,4 procentpunktiem. Dzīvokļa pabalstu saņēmēju īpatsvara pieaugums - 1,9 procentpunktiem - ir bijis pieaugušo personu ar invaliditāti mērķa grupā.

Trūcīgo personu skaits, kuras ir saņēmušas dzīvokļa pabalstu, laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies par 39%, savukārt maznodrošināto personu skaits, gluži pretēji, ir palielinājies par 26,2%. Izmaiņas šajos rādītājos laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam ir šādas: trūcīgo personu skaits dzīvokļa pabalsta saņēmēju vidū ir sarucis par 10,2%, bet maznodrošināto personu skaits ir pieaudzis par 0,9%. Jāņem vērā, ka aplūkotajā periodā (2014.g.-2017.g.) trūcīgo personu kopējais skaits valstī ir samazinājies par 30% un maznodrošināto personu kopējais skaits - par 24,2%.

1.28. attēlā ir apkopoti dati par dzīvokļa pabalsta saņēmēju **īpatsvara sadalījumu trūcīgām, maznodrošinātām personām un citām mērķa grupām** dzīvokļa pabalstu saņēmēju vidū. Vērojama tendence arvien **samazināties trūcīgo personu īpatsvaram** un **pieaugt maznodrošināto personu īpatsvaram**. Izvērtējumā aplūkotajā periodā (2014.g.-2017.g.) kopējais samazinājums trūcīgo personu īpatsvarā ir 7,9 procentpunkti, savukārt kopējais pieaugums maznodrošinātām personām ir ievērojami lielāks – par 19,1 procentpunktiem. Daļēji šo izmaiņu nelīdzsvarotā proporcija starp trūcīgajām un maznodrošinātajām personām ir skaidrojama ar citu mērķa grupu īpatsvara izmaiņām, kas arī arvien samazinās kopējā dzīvokļu pabalsta saņēmēju vidū (no 15,6% 2014. gadā līdz 4,3% 2017. gadā). Savukārt, salīdzinot 2016. gadu un 2017. gadu, izmaiņas visu triju grupu īpatsvara sadalījumā nav tik nozīmīgas. Trūcīgo personu īpatsvars dzīvokļa pabalstu saņēmēju vidū ir samazinājies par 1,9 procentpunktiem, citu mērķa grupu īpatsvars – par 1,5 procentpunktiem, kamēr maznodrošināto personu īpatsvars ir pieaudzis par 3,3 procentpunktiem.

1.28. attēls. Trūcīgo un maznodrošināto personu īpatsvars no kopējā ienākumu testētā dzīvokļa pabalstu saņēmēju skaita (2014-2017, %)



Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

Analizējot dzīvokļa pabalsta mērķim izlietoto līdzekļu apmēru, secināms, ka tas arī ir samazinājies, taču mazākā apmērā nekā pabalsta saņēmēju skaits. Kopējais **izmaksāto līdzekļu samazinājums laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir 19%**. Jānorāda, ka 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, samazinājums ir bijis neliels – tikai 0,5%. Iepriekš, 2016. gadā attiecībā pret 2015. gadu dzīvokļa pabalstam izlietoto līdzekļu kopējais apmērs bija samazinājies par 9,4%, vēl gadu iepriekš – par

10,2%. Būtiskas atšķirības ir attiecībā uz izlietoto līdzekļu izmaiņām deviņu lielo pilsētu un novadu pašvaldību starpā. Periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam pilsētu pašvaldības ir samazinājušas kopējos izdevumus dzīvokļa pabalstiem par 25,2%, novadu pašvaldības – tikai par 2,4%. **2017. gadā pilsētu pašvaldībās šis rādītājs ir samazinājies par 2,1%, kamēr novadu pašvaldībās tas ir pieaudzis par 3%**.

Kopējā tendence rāda, ka **izlietoto līdzekļu apmērs dzīvokļa pabalstam turpina samazināties trūcīgām personām** (2014. gadā trūcīgām personām tika izlietoti 60,6% no kopējiem izlietotajiem līdzekļiem, 2015. gadā – 56,7%, 2016. gadā – 54,6%, 2017. gadā – 53,8%; kopējais samazinājums ir par 6,8 procentpunktiem) un **palielināties maznodrošinātām personām** (2014. gadā - 23,8%, 2015. gadā – 32,7%, 2016. gadā – 39,6%, 2017. gadā – 39,6%; kopējais pieaugums ir par 15,8 procentpunktiem). Izvērtējot izlietoto līdzekļu apmēra samazinājumu šīm divām grupām, datu analīzes rezultāti atklāj, ka trūcīgām personām izlietoto līdzekļu daudzums turpina pakāpeniski samazināties, tomēr tā samazinājuma apmērs krītas. 2015. gadā attiecībā pret 2014. gadu trūcīgajām personām piešķirto līdzekļu dzīvokļa pabalstam apmērs samazinājās par 16%, 2016. gadā – par 10,1%, 2017. gadā – par 3,9%. Maznodrošinātām personām izlietotie līdzekļi dzīvokļa pabalstam 2015. gadā pieauga par 16,7%, salīdzinot ar 2014. gadu, 2016. gadā tie pieauga jau mazākā apmērā – par 5,2%. 2017. gadā pieauguma apmērs ir atkal palielinājies, proti, attiecībā pret 2016. gadu, 2017. gadā šai iedzīvotāju grupai ir izlietoti par 8,3% vairāk līdzekļu dzīvokļa pabalstam. Šo rādītāju izmaiņas ir saistītas gan ar trūcīgo un maznodrošināto personu kopējā skaita izmaiņām, gan citām mērķa grupām izlietoto līdzekļu apmēru, kas periodā no 2016. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies par 17,2%. Kā jau iepriekš norādīts, trūcīgo personu kopējais skaits ir samazinājies lielākā apmērā nekā maznodrošināto personu skaits valstī, attiecīgi par 9,5% un 5,7% laikā no 2016. gada līdz 2017. gadam.

1.38. tabula. Ienākumu testētam dzīvokļa pabalstam izlietotie līdzekļi naudā un natūrā (2014-2017)

Rādītājs	2014		2015		2016		2017	
Mērvienība	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%
Izlietotie līdzekļi dzīvokļa pabalsta izmaksai **kopā**, EUR	20 472 701	100	18 390 069	100	16 656 819	100	16 570 182	100
Izlietotie līdzekļi **naudā**, EUR	7 795 004	38	7 781 845	42	6 275 156	38	5 867 684	35
Izlietotie līdzekļi **natūrā**, EUR	12 677 697	62	68 060	58	10 381 663	62	10 702 498	65

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

Dzīvokļa pabalstam atvēlētie līdzekļi tiek dalīti divās kategorijās – naudā un natūrā izlietotie līdzekļi (LM oficiālajā statistikā par dzīvokļa pabalstiem netiek precizēti natūrā izlietotie līdzekļi; arī natūrā sniegtā palīdzība, piemēram, kurināmā nodrošinājums, tiek uzskaitīts naudas izteiksmē). Lielāka līdzekļu daļa ir izlietota tieši natūrā, turklāt sadalījums starp līdzekļu izlietojumu naudā un natūrā saglabājas proporcionāli vienmērīgs periodā no 2014. gada līdz 2017. gadam – apmēram divas trešdaļas līdzekļu tiek izlietoti natūrā un viena trešdaļa – naudā (sk. 1.38. tabulu). Naudā izlietoto

līdzekļu īpatsvars laikā no 2014. gada līdz 2017. gadam ir ar pastāvīgu tendenci samazināties. Šajā periodā kopumā tas sarucis par 24,7% naudas izteiksmē un par 15,6% natūrā. **2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, naudā izlietoto līdzekļu apmērs dzīvokļa pabalstam bija samazinājies par 6,5%, vienlaikus par 3,1% bija pieauguši šim mērķim izlietotie līdzekļi natūrā**. Tajā pašā laikā kurināmā iegādei izmantoto līdzekļu apmērs 2017. gada laikā ir samazinājies par 0,5%.

1.39. tabula. Vidējā ienākumu testētā dzīvokļa pabalsta (naudā un natūrā) apmēra salīdzinājums starp lielo pilsētu un novadu pašvaldībām 2014.g.-2017.g. periodā

Gads	Valstī kopā	Izmaiņas pret iepriekšējo gadu		Pilsētās	Izmaiņas pret iepriekšējo gadu		Novados	Izmaiņas pret iepriekšējo gadu	
Mērvienība	EUR	EUR	%	EUR	EUR	%	EUR	EUR	%
2014	152,9	-	-	240,6	-	-	77,0	-	-
2015	162,7	↑ 9,8	↑ 6,4	250,4	↑ 9,8	↑ 4,1	88,2	↑ 11,2	↑ 14,5
2016	165,3	↑ 2,6	↑ 1,6	251,8	↑ 1,4	↑ 0,6	94,5	↑ 6,3	↑ 7,1
2017	176,7	↑ 11,4	↑ 6,9	271,9	↑ 20,1	↑ 8	102,2	↑ 7,7	↑ 8,1

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

1.40 tabula. Ienākumu testētam dzīvokļa pabalstam atvēlēto līdzekļu sadalījums pēc izdevumu mērķa (2014-2017)

Rādītājs	2014		2015		2016		2017	
Mērvienība	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%
Īres un komunālajiem maksājumiem	14 874 990	72,7	13613480	74,0	12 398 271	74,4	12 305 371	74,3
Kurināmā iegādei	4 784 682	23,4	4701644	25,6	4 168 503	25,0	4 146 696	25,0
Citi izdevumi	813 030	4,0	74945	0,4	90 045	0,5	118 115	0,7
Kopā	**20 472 702**	100	**18 390 069**	**100**	**16 656 819**	100	**16 570 182**	100

Avots: LM, Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā. Dzīvokļa pabalsts.

Lielākā daļa dzīvokļa pabalsta līdzekļu 2017. gadā tika tērēti **īres un komunālo maksājumu segšanai** – 74,3%, kurināmā iegādei – 25%, kas ir apmēram tikpat liela daļa kā 2016. gadā un iepriekšējos gados (sk. 1.40. tabulu). Tā kā vidēji divas trešdaļas līdzekļu (65%) tika izlietoti natūrā (sk. 1.38. tabulu), bet vienlaikus īres un komunālajiem maksājumiem piešķirto dzīvokļa pabalstu apmērs bija 74,3% no kopējā izlietoto līdzekļu apmēra, līdzīgi kā 2019. gadā veiktajā izvērtējumā, secināms, ka daļa naudas līdzekļu par īri un komunālajiem maksājumiem tiek attiecināti uz palīdzības sniegšanu natūrā.

1.2.5. Sociālo atstumtību raksturojošie rādītāji

Sociālā atstumtība, nabadzība un materiālā nenodrošinātība ES mērogā tiek apskatīta vairākās dimensijās, t.sk., tiek aplūkoti tādi materiālās nenodrošinātības rādītāji, ko veido ekonomiskās spriedzes un ilglietošanas preču pieejamības rādītāji, atsevišķi ekonomiskās spriedzes rādītāji un ilglietošanas preču rādītāji, mājokļa, vides dimensijas. Turpinājumā (1.2.5. sadaļā) sociālās atstumtības raksturošanai materiālā (ne tikai iepriekš aplūkotajā monetārajā) izpratnē izmantoti divi CSP apkopotie rādītāji – materiālās nenodrošinātības rādītājs un ekonomiskās spriedzes rādītājs, kuri ir būtiski tāpēc, ka ietverti stratēģijas „Eiropa 2020" sociālās atstumtības mērķos.

Materiālā nenodrošinātība

Materiālās nenodrošinātības rādītājs raksturo iemeslu kopumu, kas mājsaimniecībai liedz pieeju noteiktiem materiāliem labumiem. Šie iemesli ir naudas trūkums, neapmierinoši mājokļa apstākļi un piespiedu atteikšanās izmantot ilglietošanas sadzīves priekšmetus. Dati tiek vākti, lai papildus monetārajiem un ienākumu nevienlīdzības indikatoriem varētu vispusīgāk un plašāk novērtēt nabadzību un sociālo atstumtību. Materiālās nenodrošinātības rādītājus var aplūkot kā mājsaimniecību, tā arī tajās dzīvojošo personu līmenī. Lai uzlabotu datu salīdzināmību ar citām ES dalībvalstīm un ES Statistikas biroja (*Eurostat*) publicētajiem datiem, dati tiek publicēti arī personu līmenī atbilstoši *Eurostat* metodoloģijai. Materiālās nenodrošinātības dati, tāpat kā lielākā daļa nabadzības un ienākumu līmeņa rādītāji, tiek iegūti EU-SILC apsekojumā. No šī rādītāja, savukārt, ir aprēķināts **materiālās nenodrošinātības indekss**, kas raksturo personu īpatsvaru, kurām piemīt vismaz trīs no šādām materiālās nenodrošinātības pazīmēm, proti, finansiālu iespēju trūkums:

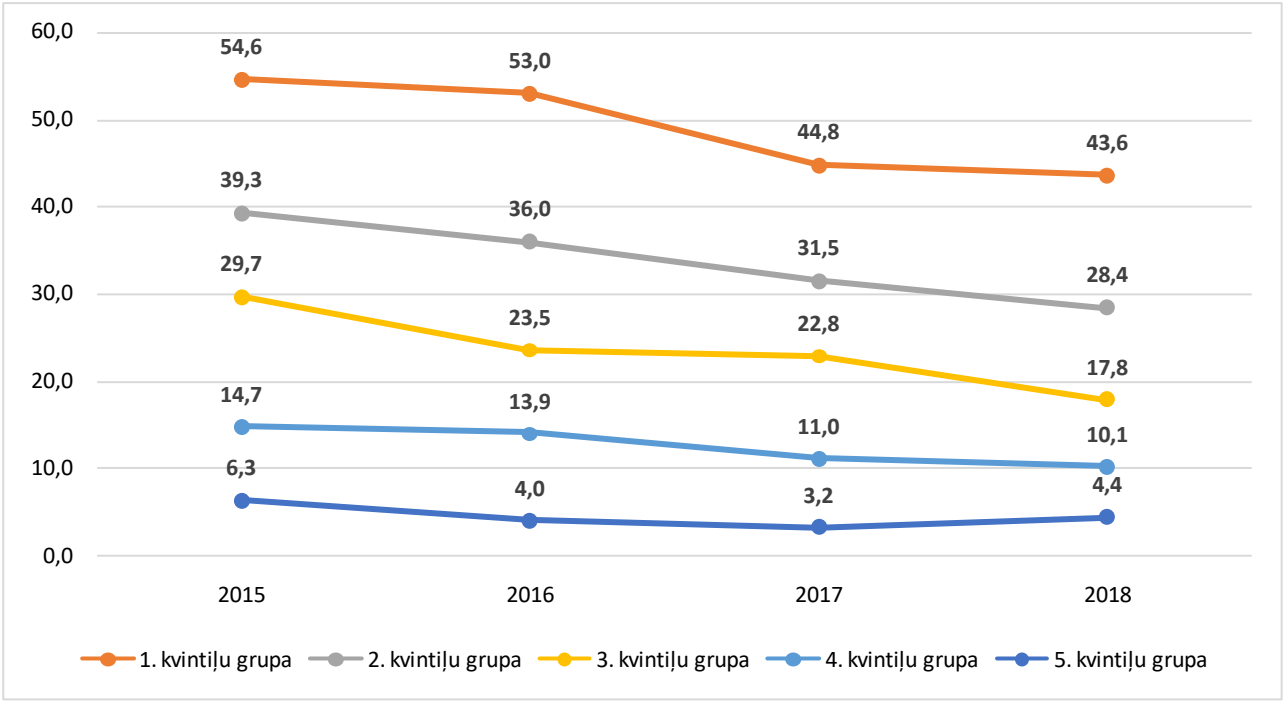
- segt komunālos maksājumus, īri vai atmaksāt kredītu;
- finansiāli atļauties uzturēt mājokli siltu;
- segt pēkšņus, neparedzētus izdevumus no pašu līdzekļiem (2015. gadā to apmērs tika noteikts 235 EUR, 2016. gadā – 260 EUR, 2017. gads – 290 EUR);
- ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis katru otro dienu;
- katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām;
- lietot savām vajadzībām vieglo auto;
- veļas mazgājamo mašīnu;
- krāsu televizoru;
- telefonu.[107]

Sociālās atstumtības rādītājiem ir vērojama tendence samazināties, tas ir redzams, skatoties datus par dažādiem indeksiem dažādos griezumos. Kopumā materiālai nenodrošinātībai 2015. gadā bija pakļauti 29,7%, 2016. gadā – 26,4%, bet 2017. gadā 23% Latvijas iedzīvotāju[108]. Analizējot datus sadalījumā pa ienākumu kvintiļu grupām, secināms, ka iedzīvotāju **materiālās nenodrošinātības indekss no 2015. līdz 2017. gadam ir samazinājies visās ienākumu kvintiļu grupās, bet 2018. gadā šī tendence turpinās 1., 2., 3., un 4. kvintiļu grupā, savukārt 5. kvintiļu grupā vērojams indeksa pieaugums par 1,2 procentpunktiem** (sk. 1.29. attēlu).

[107] CSP, Terminu skaidrojums, "Materiālās nenodrošinātības indekss".
[108] CSP, MNG130. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss (%)

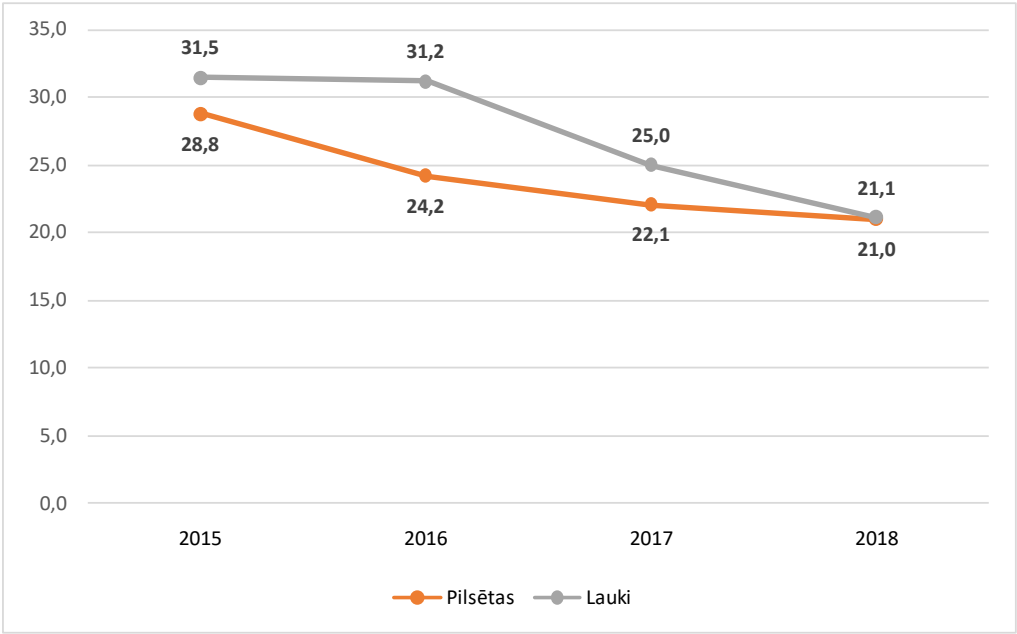
Izvērtējuma periodā (2016. – 2017. gads) straujākais samazinājums noticis 1. kvintiļu grupā, kur tas samazinājies par 8,2 procentpunktiem; neskatoties uz to šī kvintiļu grupa ir visvairāk paļauta materiālajai nenodrošinātība – 2017. gadā 43,6%. Skatoties ilgākā laika posmā (2014. gads – 2018. gads) redzams, ka lielākais materiālās nenodrošinātības indeksa samazinājums bijis 3. kvintiļu grupā, kur tas samazinājies no 36,7% 2014. gadā uz 17,8% 2018. gadā jeb par 18,9 procentpunktiem.

1.29. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss kvintiļu grupās (2015-2018, %)



Avots: CSP, "MNG130. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss (%)".

1.30. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss laukos un pilsētās (2015-2018, %)



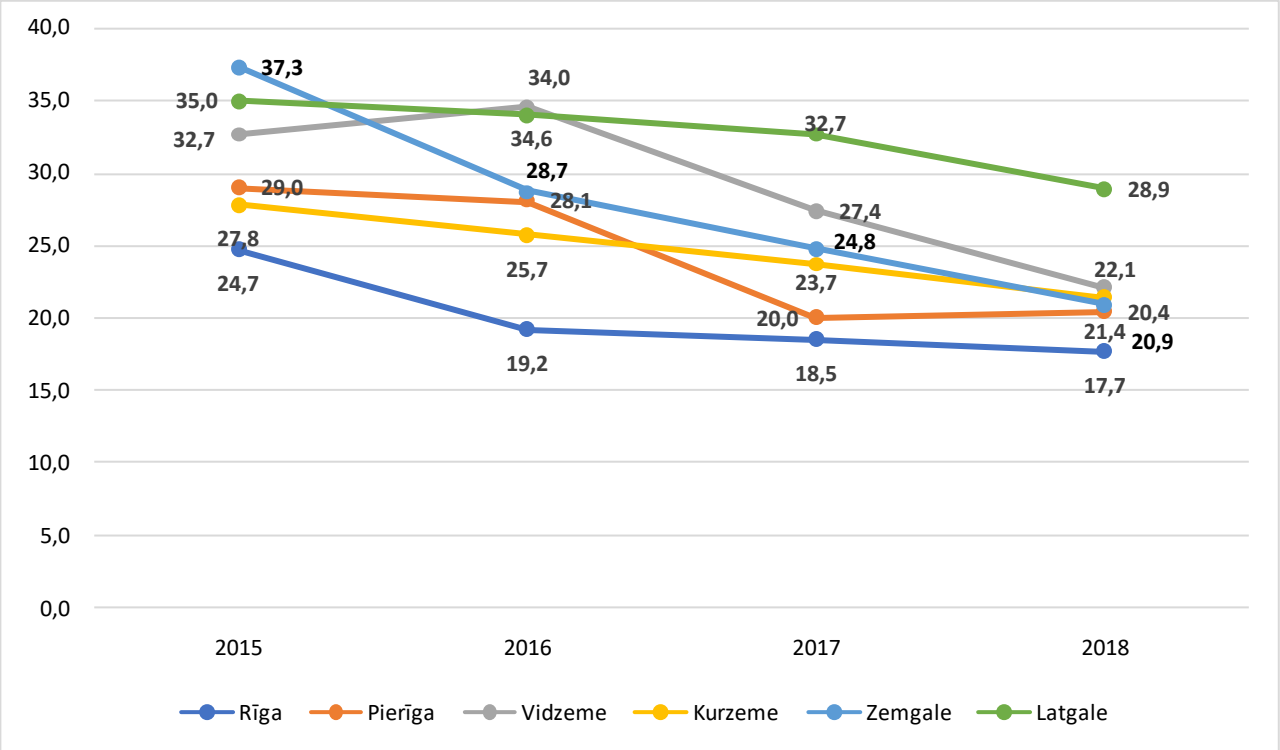
Avots: CSP, "MNG130. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss (%)".

Augstāks materiālās nenodrošinātības indekss vērojams **lauku reģionos**, kur 2017. gadā tas bija 25%, savukārt pilsētās tas bija par 2,9 procentpunktiem zemāks – 22,1% (sk. 1.30. attēlu). 2018. gadā šī tendence turpinās un materiālās nenodrošinātības indeksa atšķirība laukos un pilsētās samazinās, un 2018. gadā indekss bija attiecīgi 21,1% laukos un 21% pilsētās.

Līdzīgi kā ienākumu kvintiļu grupās arī šajā griezumā vērojams indeksa kritums visā Izvērtējuma periodā, tam turpinoties arī 2018. gadā. Laukos materiālās nenodrošinātības indekss no 2016. gada līdz 2017. gadam krities par 6,2 procentpunktiem, bet pilsētās par 2,1 procentpunktiem. No 2017. gada uz 2018. gadu šis rādītājs ir samazinājies par attiecīgi 1,1 procentpunktu pilsētās un 3.9 procentpunktiem laukos.

Reģionu griezumā redzams, ka **augstākais materiālās nenodrošinātības indekss joprojām ir Latgales reģionā**, kur 2018. gada tas ir 28,9%, kas, salīdzinot ar 2017. gadu, ir kritums par 3,8 procentpunktiem. Zemākais materiālās nenodrošinātības indekss vērojams Rīgā – 17,7% (sk. 1.31. attēlu). Straujākais materiālās nenodrošinātības indeksa kritums Izvērtējuma periodā novērots Pierīgā – 8,1 procentpunkti, savukārt lēnākais kritums vērojams Rīgā, kur tas kritās par 0,7 procentpunktu. Indekss ievērojami krities arī Vidzemē – par 7,2 procentpunktiem. Skatoties plašākā dinamikā, no 2015. gada līdz 2017. gadam straujākais kritums bijis Zemgales reģionā – 12,5 procentpunkti, bet Pierīgā šis kritums bijis 9 procentpunkti.

1.31. attēls. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss reģionos (2015-2018, %)

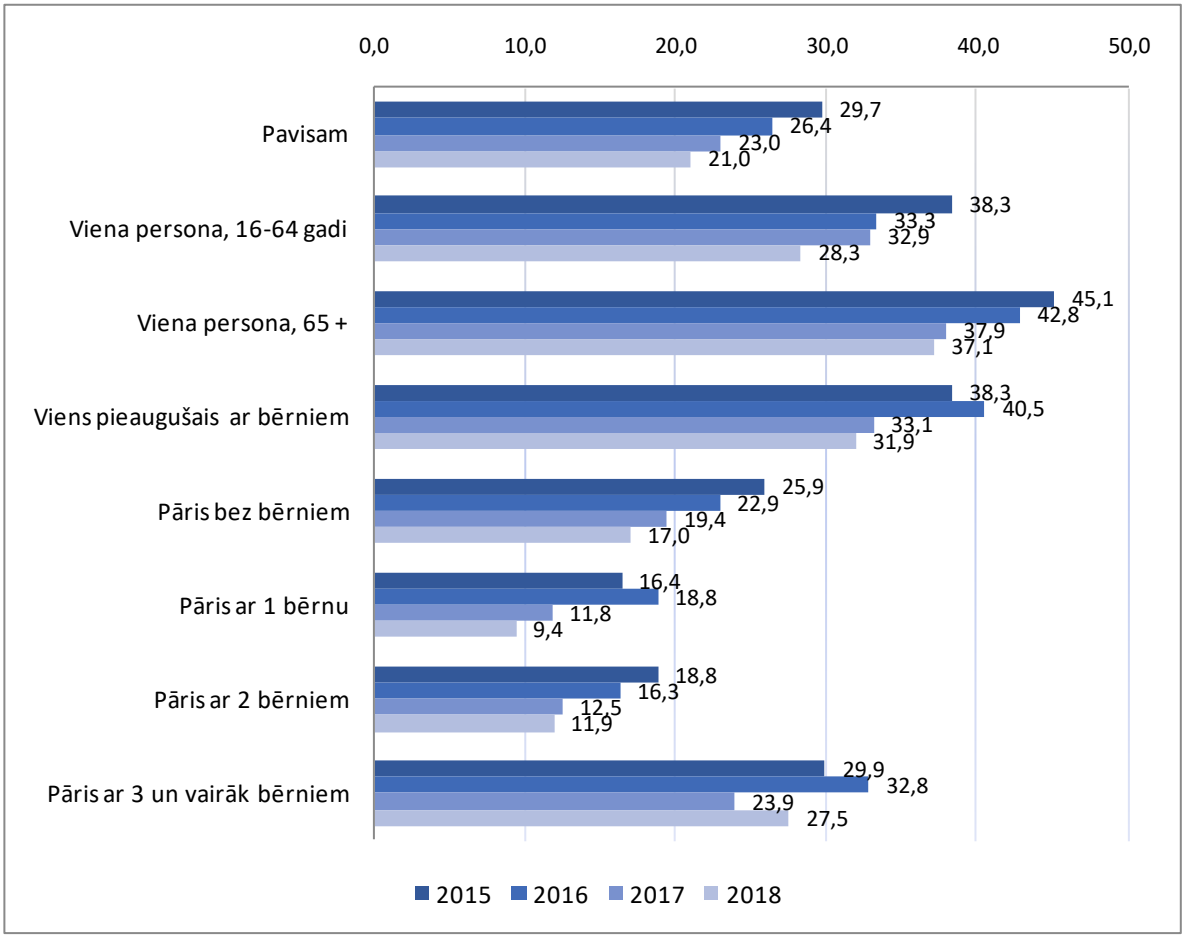


Avots: CSP, "MNG130. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss (%)".

Mājsaimniecību griezumā (sk. 1.32. attēlu) **augstākās materiālās nenodrošinātības indeksa vērtības ir mājsaimniecībām, kurās dzīvo viens cilvēks vecumā no 65 gadiem, viena pieaugušā ar bērniem un daudzbērnu ģimenēm.** Šis rādītājs katrā no mājsaimniecību tipiem 2017. gadā bija

attiecīgi 37,9%, 33,1% un 23,9%. Materiālās nenodrošinātības indekss ir zemāks mājsaimniecībām, kurās ir pāris ar vienu bērnu (2017. gadā – 11,8%), un mājsaimniecībās, kur ir pāris ar 2 bērniem (2017. gadā – 12,5%). Straujākais materiālās nenodrošinātības indeksa kritums vērojams mājsaimniecībās, kurās ir viena persona vecumā no 65 gadiem – laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam tas ir krities par 7,2 procentpunktiem, savukārt tikai Izvērtējuma periodā straujākais kritums bijis daudzbērnu ģimenēm, kur indekss no 2016. gada uz 2017. gada krities par 8,9 procentpunktiem.

1.32. attēls. Iedzīvotāju (mājsaimniecību) materiālās nenodrošinātības indekss mājsaimniecību tipu griezumā (%)



Avots: CSP, "MNG130. Iedzīvotāju materiālās nenodrošinātības indekss (%)".

Analizējot materiālās nenodrošinātības rādītāju pēc **izglītības līmeņa** pazīmes, var konstatēt, ka **vairāk materiālajai nenodrošinātībai ir pakļautas personas ar pamatskolas izglītību, kuras ir vecāki bērniem jaunākiem par 17 gadiem**. Šajā grupā materiālās nenodrošinātības indekss 2017. gadā bija 53,3%, kas tajā gadā bija augstākais starp visām grupām, lai arī Izvērtējuma periodā tas ir samazinājies par 9,7 procentpunktiem, tas saglabāja augstāko vērtību salīdzinājumā ar citu izglītības līmeni ieguvušo personu grupām. Skatoties ilgāka laika perspektīvā, jānorāda, ka šī rādītāja samazinājums kopš 2014.gada ir vēl krasāks – 17,3 procentpunkti. Kopš 2015. gada **ievērojami samazinājies materiālās nenodrošinātības indekss personām, kurām ir vidējā izglītība un ir arī bērni jaunāki par 17 gadiem**. Šajā iedzīvotāju grupā indekss no 2015. gada līdz 2017. gadam ir samazinājies par 11,7 procentpunktiem un sasniedzis 26,7%, taču 2018. gadā tas atkal palielinājies (0,9 procentpunktiem) un sasniedzis 27,6%.

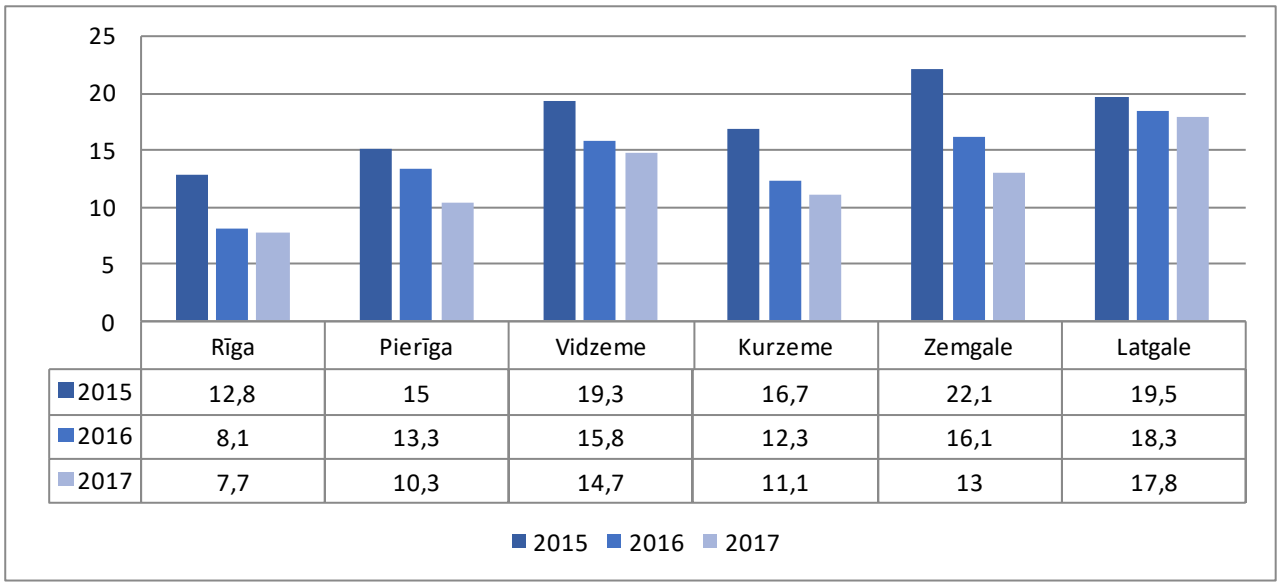
Dziļa materiālā nenodrošinātība

Dziļa materiālā nenodrošinātība raksturo personas, kurām piemīt vismaz četras no šādām materiālās nenodrošinātības pazīmēm, proti, finansiālu iespēju trūkums:

- segt komunālos maksājumus, īri vai atmaksāt kredītu;
- finansiāli atļauties uzturēt mājokli siltu;
- segt pēkšņus, neparedzētus izdevumus no pašu līdzekļiem;
- ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis katru otro dienu;
- katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām;
- lietot savām vajadzībām vieglo auto;
- veļas mazgājamo mašīnu;
- krāsu televizoru;
- telefonu.[109]

Dziļai materiālai nenodrošinātībai 2016. gadā bija pakļauti 12,8% iedzīvotāju un 2017. gadā – 11,3%. Kopējais rādītāja samazinājums Izvērtējuma periodā ir 1,5 procentpunkti, un šī tendence turpinās arī 2018. gadā, kad dziļajai materiālajai nevienlīdzībai pakļauti 9,5% iedzīvotāju, kas nozīmē, ka kopš 2018. gada ir noticis kritums par 1,8 procentpunktiem.

1.33. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss reģionu griezumā (%)



	Rīga	Pierīga	Vidzeme	Kurzeme	Zemgale	Latgale
2015	12,8	15	19,3	16,7	22,1	19,5
2016	8,1	13,3	15,8	12,3	16,1	18,3
2017	7,7	10,3	14,7	11,1	13	17,8

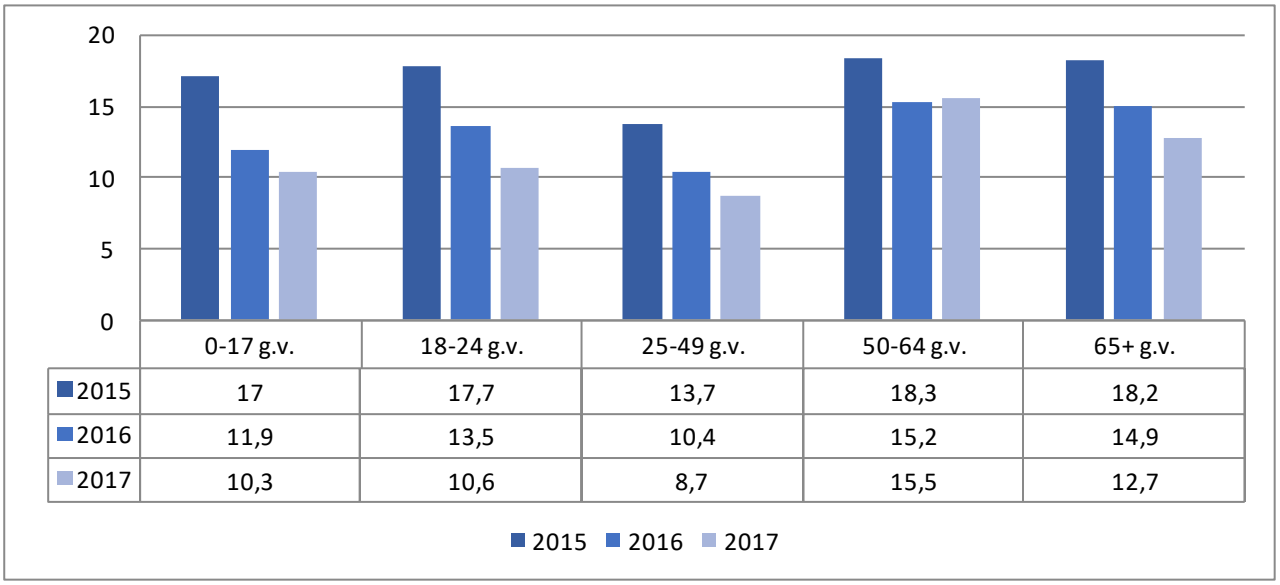
Avots: CSP, MNG140. Iedzīvotāju dziļa materiālā nenodrošinātība (%)

Reģionu griezumā (sk. 1.33. attēlu) redzams, ka augstākā dziļas materiālās nenodrošinātības indeksa vērtība 2017. gadā bija Latgales reģionā (17,8%), kam seko Vidzemes reģions (14,7%). Kopumā, tāpat kā vidēji valstī, reģionu griezumā vērojams dziļas materiālās nenodrošinātības indeksa vērtības samazinājums. Tā apmērs ir diezgan vienmērīgs visos pārējos reģionos, izņemto Zemgali, kuras tas bijis ievērojami straujāks. Viszemākais dziļas materiālās nenodrošinātības indekss 2017. gadā ir konstatēts Rīgas reģionā, kur 2017. gadā (7,7%).

[109] CSP, Terminu skaidrojums, "Dziļa materiālā nenodrošinātība"

Salīdzinot materiālās nenodrošinātības sadalījumu starp **pilsētām un laukiem**, redzama tendence izlīdzināties iedzīvotāju īpatsvaram, kuri pakļauti dziļai materiālai nenodrošinātībai pēc dzīves vietas atrašanās pazīmes. 2017. gadā tā vērtības pilsētās bija 10,7%, bet laukos 12,6%, starpība bija 1,9 procentpunkti). Tendence turpinās arī 2018. gadā, kad starpība sazinājusies vēl vairāk (par 1,7 procentpunktiem), jo laukos šis rādītājs ir 10,7%, bet pilsētās 9%.

1.34. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pa vecuma grupām (%)



	0-17 g.v.	18-24 g.v.	25-49 g.v.	50-64 g.v.	65+ g.v.
2015	17	17,7	13,7	18,3	18,2
2016	11,9	13,5	10,4	15,2	14,9
2017	10,3	10,6	8,7	15,5	12,7

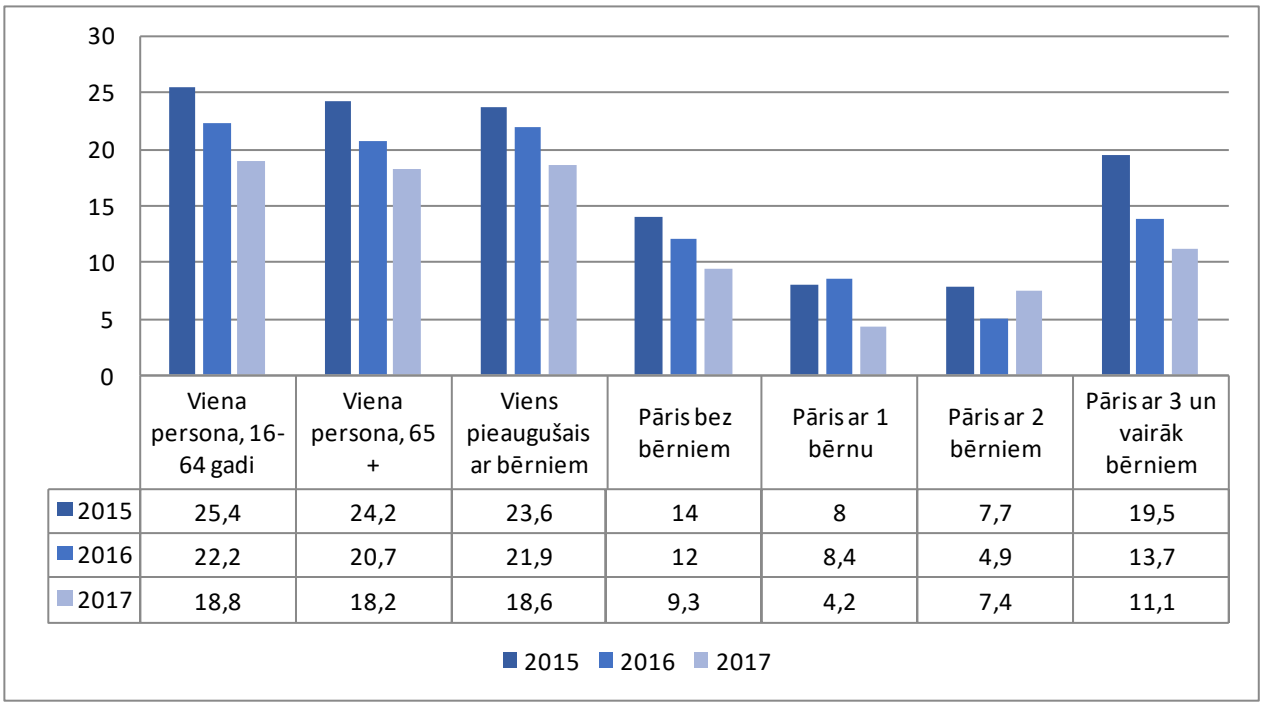
Avots: CSP, MNG140. Iedzīvotāju dziļa materiālā nenodrošinātība (%)

Dziļas materiālās nenodrošinātības indeksa analīze sadalījumā pa **vecuma grupām** atklāj, ka konstanti viszemākais tas ir vecuma grupā no 25 līdz 49 gadiem (sk. 1.34. attēlu). Izvērtējuma periodā (2016.g.-2017.g.) visās vecuma grupās, atskaitot vecumu grupu, kurā ir iedzīvotāji vecumā no 50 – 64 gadiem, ir vērojams indeksa samazinājums – vislielākais – par 2,9 procentpunktiem vecuma grupā, kurā ietilpa iedzīvotāji vecumā no 18 – 24 gadiem. Otrs lielākais indeksa samazinājums bija vecuma grupā, kurā ir iedzīvotāji vecumā no 25 līdz 49 gadiem, kur indekss samazinājies par 1,7 procentpunktiem. Kopējā aina rāda, ka zemākas šī rādītāja vērtības 2017. gadā ir divās vecuma grupās – 0 līdz 17 gadi (10,3%) un 25 līdz 49 gadi (8,7%). Attiecīgi augstākas tās ir vecuma grupās virs 50 – 64 gadiem (15,5%), kā arī vecuma grupā no 65 gadiem – 12,7%.

Trīs **mājsaimniecību grupas**, kuras ir vislielākā mērā pakļautas dziļai materiālai nenodrošinātībai, ir **vienas personas mājsaimniecības vecumā no 16 līdz 64 gadiem** (2017. gadā – 18,8%), **viena pieaugušā ar bērniem mājsaimniecības** (2017. gadā – 18,6%) un **atsevišķi dzīvojoši seniori vecumā no 65 gadiem** (2017. gadā – 18,2%) (sk. 1.35. attēlu). Šīm trīs grupām raksturīgi, ka arī citu nabadzības, ienākumu nevienlīdzības un sociālās atstumtības rādītāju vērtības ir augstākas salīdzinājumā ar pārējām mājsaimniecību grupām, piemēram, materiālās nenodrošinātības indekss. Nabadzības riska indeksa datu analīze vecuma grupu griezumā atklāja, ka būtiski augstāks tas ir vecumā no 50 līdz 64 gadiem, nekā no 18 līdz 50 gadiem, tāpēc, visdrīzāk arī dziļai materiālai nenodrošinātībai lielākā mērā ir pakļautas tieši šīs vecuma apakšgrupas atsevišķi dzīvojošās personas. Raugoties uz ģimenēm ar bērniem, **negatīvā nozīmē izceļas ģimenes, kurās ir 3 un vairāk bērni,** lai gan rādītājs kopš 2015. gada ir krities, un Izvērtējuma periodā – par 2,6 procentpunktiem, tomēr

2017. gadā tas ir 11,1%, kas ir augstāks nekā ģimenēm, kurās ir viens bērnus (4,2%) un ģimenēm, kurās ir 2 bērni (7,4%).

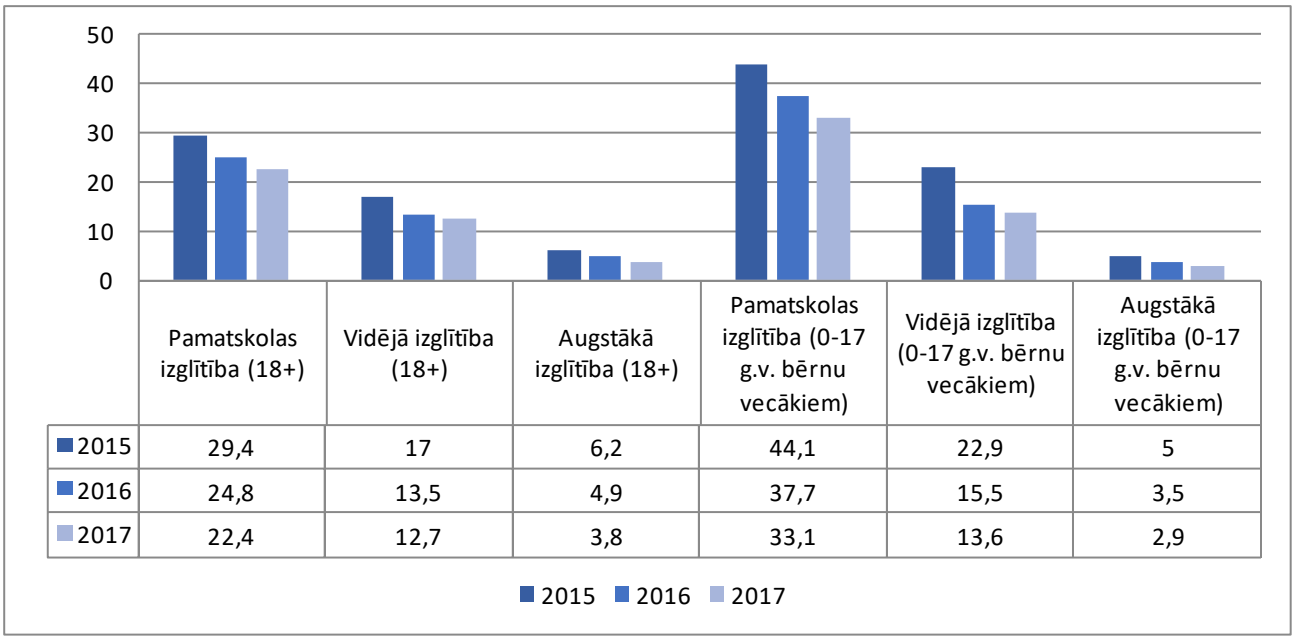
1.35. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pa mājsaimniecību tipiem (%)



	Viena persona, 16-64 gadi	Viena persona, 65 +	Viens pieaugušais ar bērniem	Pāris bez bērniem	Pāris ar 1 bērnu	Pāris ar 2 bērniem	Pāris ar 3 un vairāk bērniem
2015	25,4	24,2	23,6	14	8	7,7	19,5
2016	22,2	20,7	21,9	12	8,4	4,9	13,7
2017	18,8	18,2	18,6	9,3	4,2	7,4	11,1

Avots: CSP, MNG140. Iedzīvotāju dziļa materiālā nenodrošinātība (%)

1.36. attēls. Iedzīvotāju dziļas materiālās nenodrošinātības indekss sadalījumā pēc izglītības līmeņa un bērnu vecuma ģimenē (%)



	Pamatskolas izglītība (18+)	Vidējā izglītība (18+)	Augstākā izglītība (18+)	Pamatskolas izglītība (0-17 g.v. bērnu vecākiem)	Vidējā izglītība (0-17 g.v. bērnu vecākiem)	Augstākā izglītība (0-17 g.v. bērnu vecākiem)
2015	29,4	17	6,2	44,1	22,9	5
2016	24,8	13,5	4,9	37,7	15,5	3,5
2017	22,4	12,7	3,8	33,1	13,6	2,9

Avots: CSP, MNG140. Iedzīvotāju dziļa materiālā nenodrošinātība (%)

Turpinot analizēt ģimeņu ar bērniem situāciju un to ietekmējošos faktorus, 1.36. attēlā redzams, ka vērā ņemama nozīme uz ģimenes labklājību ir vecāku **izglītībai**. Ģimenēm, kurās vecāku izglītības līmenis ir zemāks, ir augstākas dziļas materiālās nenodrošinātības indeksa vērtības. Piemēram, 2017. gadā iedzīvotājiem, kuriem ir bērni vecumā līdz 17 gadiem, ar pamatizglītību šis rādītājs bija 33,1%, ar vidējo izglītību – 13,6% un ar augstāko izglītību – 2,9%, līdz ar to iespējams secināt, ka jo augstāks vecāku izglītības līmenis, jo zemāks materiālās nenodrošinātības indekss. Jāatzīmē, ka pozitīvas tendences šajā gadījumā ir saskatāmas, jo kopš 2016. gada redzams šī indeksa kritums redzams visās trīs grupās, attiecīgi par 4,6, 1,9 un 0,6 procentpunkti.

Ekonomiskā spriedze

Otrs sociālās atstumtības rādītājs ir **ekonomiskā spriedze**, kas tiek aprēķināts, izmantojot vairākus jautājumus, kuros respondentiem jānovērtē mājsaimniecības spēja segt šādas izmaksas:

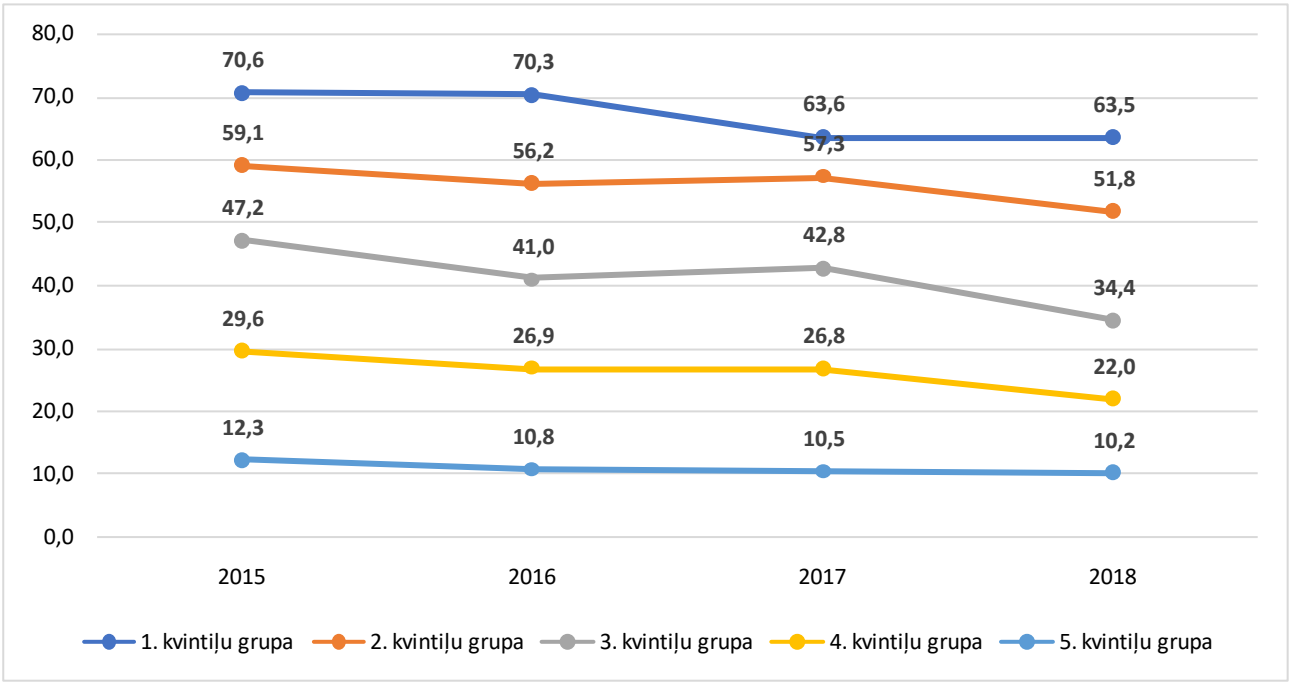
- segt komunālos maksājumus, īri un kredītu (t. sk. līzinga maksājumus par pirkumiem uz kredīta);
- uzturēt mājokli siltu;
- atļauties segt neparedzētus izdevumus no pašu līdzekļiem;
- ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis, vai līdzvērtīgu veģetāro maltīti katru otro dienu;
- katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām.

Mājsaimniecības, kuras vismaz par diviem aspektiem sniedz noraidošu atbildi, tiek uzskatītas par pakļautām ekonomiskajai spriedzei.[110]

Ekonomiskās spriedzes situācija ar kāpumiem un kritumiem nav tik viennozīmīga kā rādītājos par materiālo nenodrošinātību (sk. 1.37. attēlu). 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, ir vērojams rādītāja kritums 1., 4. un 5. kvintiļu grupās, kur kritums bijis attiecīgi par 6,7, 0,1 un 0,3 procentpunktiem. Rādītāja kāpums 2. un 3. kvintiļu grupā bijis attiecīgi par 1,1 un 1,8 procentpunktiem. Augstākais ekonomiskās spriedzes rādītājs 2017. gadā ir 1. kvintiles grupā, kur 63,6% mājsaimniecību izjutuši ekonomisko spriedzi, savukārt zemākais ir 5. kvintiles grupā, kur tas ir 10,5%. Skatoties laika posmu no 2015. gada līdz 2017. gadam, straujākais kritums bijis 1. kvintiles grupā, kurā tas krities par 7 procentpunktiem.

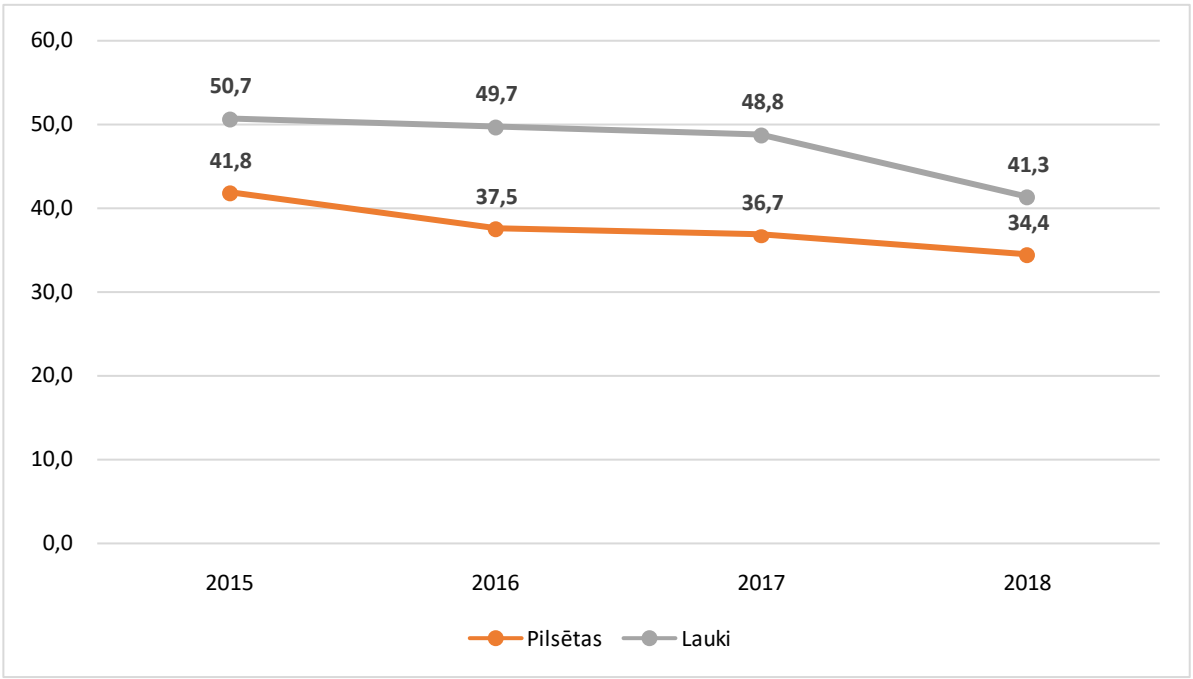
[110] CSP, Terminu skaidrojums, "Ekonomiskā spriedze".

1.37. attēls. Ekonomiskā spriedze sadalījumā pa ienākumu kvintiļu grupām (2015-2018) (%)



Avots: CSP, "MNG040. Iedzīvotāju ekonomiskā spriedze (%)".

1.38. attēls. Ekonomiskā spriedze laukos un pilsētās (2015-2018, %)

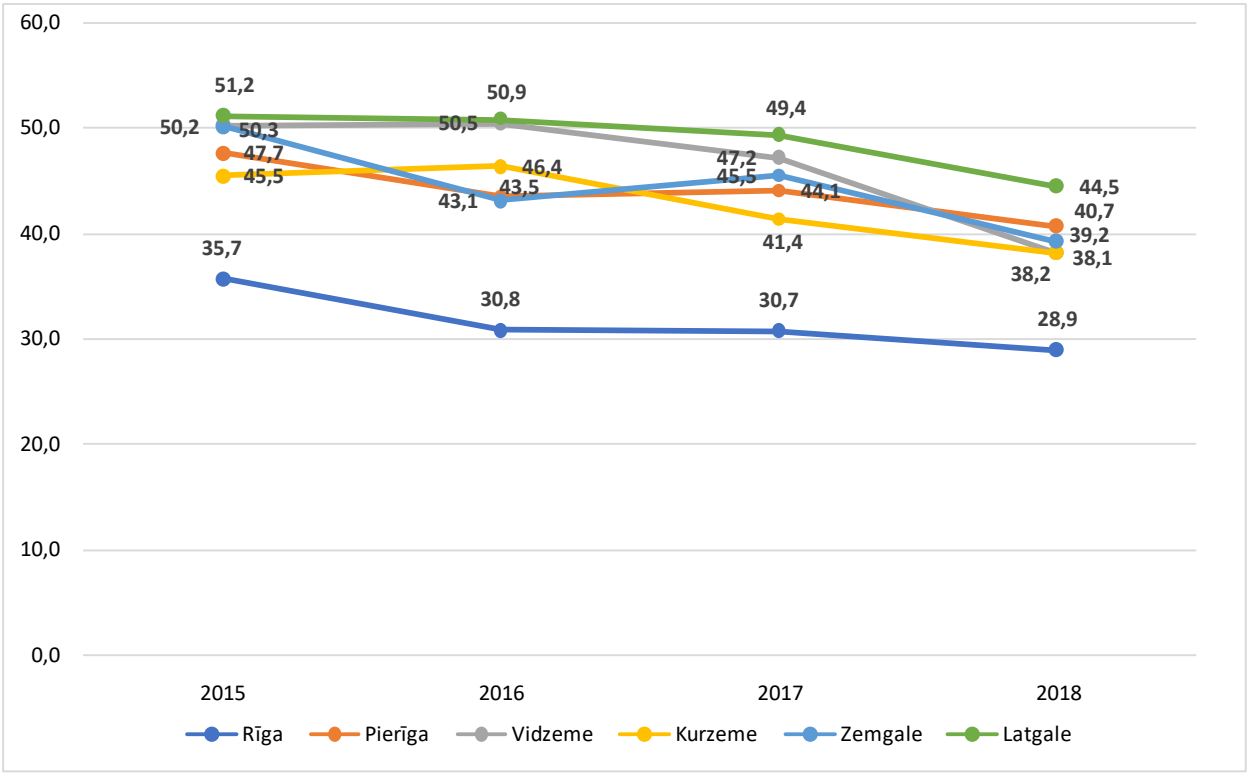


Avots: CSP, "MNG040. Iedzīvotāju ekonomiskā spriedze (%)".

Augstākais ekonomiskās spriedzes rādītājs vērojams lauku reģionos, kur 2017. gadā tas bija 48,8% ar tendenci turpināt kristies arī 2018. gadā (par 2,3 procentpunktiem), savukārt pilsētās 2017. gadā tas bijis par 12,1 procentpunktiem zemāks – 36,7% un ar tādu pašu tendenci kristies 2018. gadā, tikai šajā gadījumā par 7,5 procentpunktiem. Skatoties situāciju Izvērtējuma periodā laukos redzams 0,9 procentpunktu kritums, savukārt pilsētās šis kritums bijis nedaudz mazāks – 0,8 procentpunkti.

Skatoties situāciju laukos laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam, redzams 1,9 procentpunktu kritums, savukārt pilsētās šis kritums bijis straujāks un sasniedz 5,1 procentpunktus (sk. 1.38. attēlu).

1.39. attēls. Ekonomiskā spriedze statistiskajos reģionos (2015-2018, %)



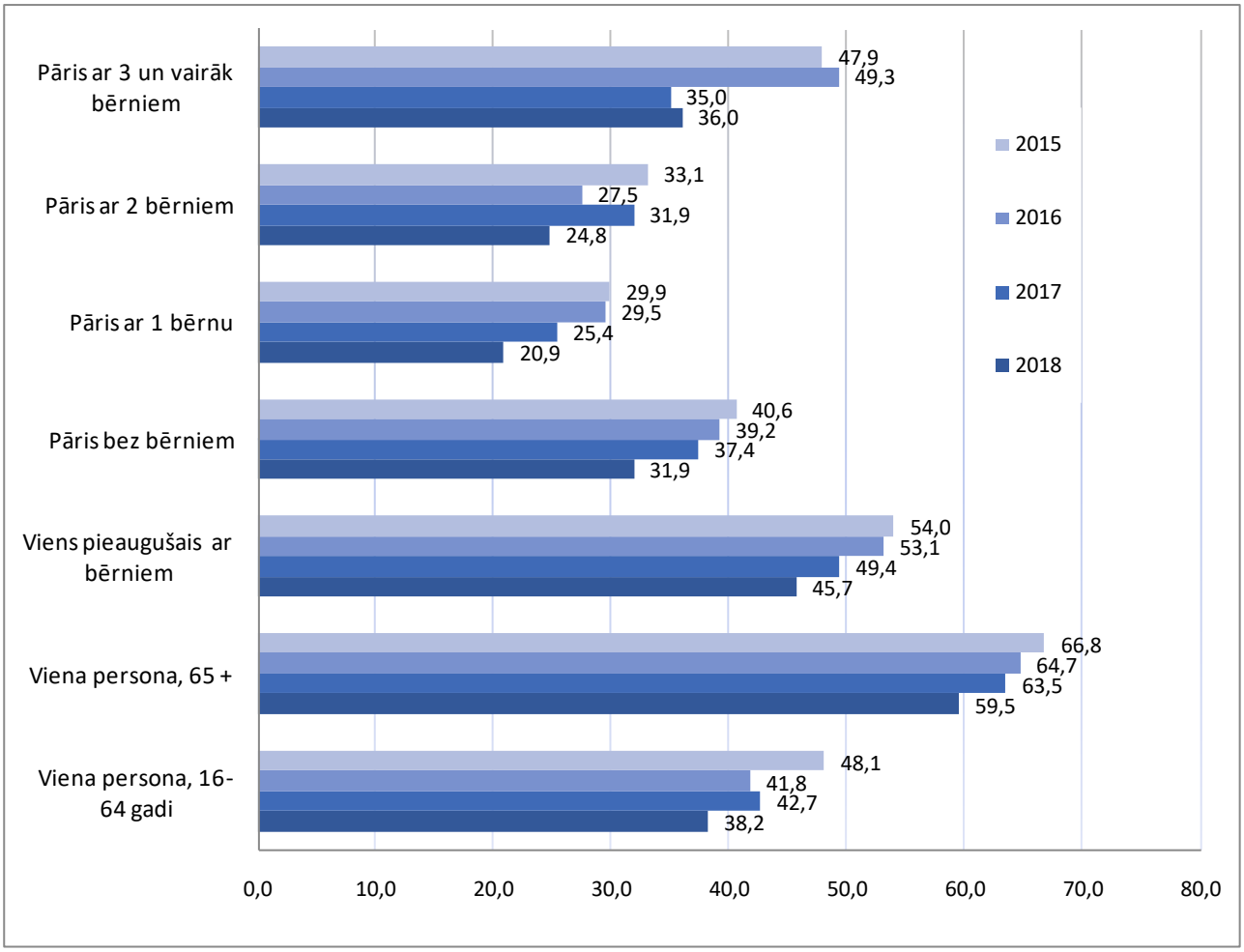
Avots: CSP, "MNG040. Iedzīvotāju ekonomiskā spriedze (%)".

Reģionu griezumā **augstākais ekonomiskās spriedzes rādītājs redzams Latgales reģionā**, kur 2017. gadā tas bija 44,5%, savukārt **zemākais rādītājs ir Rīgas reģionā** – 28,9%. Straujākais kritums vērojams Kurzemes un Vidzemes reģionos, kur šis indekss Izvērtējuma periodā nokritis par attiecīgi 5 un 3,3 procentpunktiem (sk. 1.39. attēlu). Jāatzīmē, ka, salīdzinot 2017. gadu ar 2018. gadu redzams, ka šis indekss krities visos reģionos – visvairāk Vidzemē (9,1 procentpunkti), vismazāk Rīgā (1,8 procentpunkti).

Mājsaimniecību līmenī **ekonomiskās spriedzes rādītāji** (sk. 1.40. attēlu), līdzīgi kā iepriekš apskatītajos rādītājos, **augstāki ir tieši vecāka gadagājuma mājsaimniecībās, kur dzīvo viena persona vecumā no 65 gadiem** (2017. gadā – **63,5%**), savukārt **viszemākā spriedze vērojama mājsaimniecībās, kurās ir pāris ar vienu bērniem – 25,4%**. Bērnu skaitam palielinoties, palielinās arī spriedzes rādītāji – viena pāra mājsaimniecībā ar diviem bērniem rādītājs 2017. gadā bija 31,9%, bet viena pāra mājsaimniecībā ar 3 un vairāk bērniem – 35%. Tomēr pozitīvi vērtējama tendence, ka Izvērtējuma periodā mājsaimniecībās ar trīs un vairāk bērniem vērojams lielākais ekonomiskās spriedzes kritums – par 14,3 procentpunktiem. Mazākais kritums vērojams vienas persona mājsaimniecībā, kurā dzīvo persona vecumā no 65 gadiem (1,2 procentpunkti). Atsevišķos mājsaimniecību tipos Izvērtējuma periodā redzams ekonomiskās spriedzes pieaugums – vienas personas mājsaimniecībā, kurā persona ir 16 līdz 64 gadus veca, un mājsaimniecībās, kurās ir pāris ar

diviem bērniem. Šajos gadījumos ekonomiskās spriedzes rādītāji Izvērtējuma periodā ir kāpuši par attiecīgi 0,9 un 4,4 procentpunktiem.

1.40. attēls. Mājsaimniecību ekonomiskā spriedze (2015-2018, %)



Avots: CSP, "MNG040. Iedzīvotāju ekonomiskā spriedze (%)".

Analizējot ekonomiskās spriedzes datus pēc **izglītības** pazīmes, var secināt, ka **vislielākā ekonomiskā spriedze ir personām ar zemāku izglītības līmeni**. Tā 2017.gadā ekonomiskās spriedzes radītājs personām, kuras ir vecākas par 18 gadiem un kurām ir tikai pamatizglītība, sasniedz 63,1%, kamēr tāda paša vecuma personām ar augstāko izglītību tas ir vairāk nekā 3 reizes mazāks – 23,1%. Savukārt cilvēkiem, kuriem ir tikai pamatizglītība un ir arī bērni, kuri nav pārsnieguši 17 gadu vecumu, situācija ir vēl sliktāka, jo ekonomiskās spriedzes rādītājs ir 76,8%, kas gan ir 2,6 procentpunktu kritums, salīdzinot ar 2016. gadu. Izvērtējuma periodā straujākais kritums ekonomiskās spiedzes rādītājos vērojams tām personām, kurām ir vidējā izglītība un ir bērni vecumā līdz 17 gadiem. Šādām personām ekonomiskā spriedze šajā laika posmā nokritusies par 10,9 procentpunktiem, bet garākā posmā (2015. gads – 2017. gads) šis kritums ir 13,5 procentpunktiem.

Turpinājumā ir analizētas **ekonomiskās spriedzes rādītāju komponentes iedzīvotājiem zem nabadzības riska**.

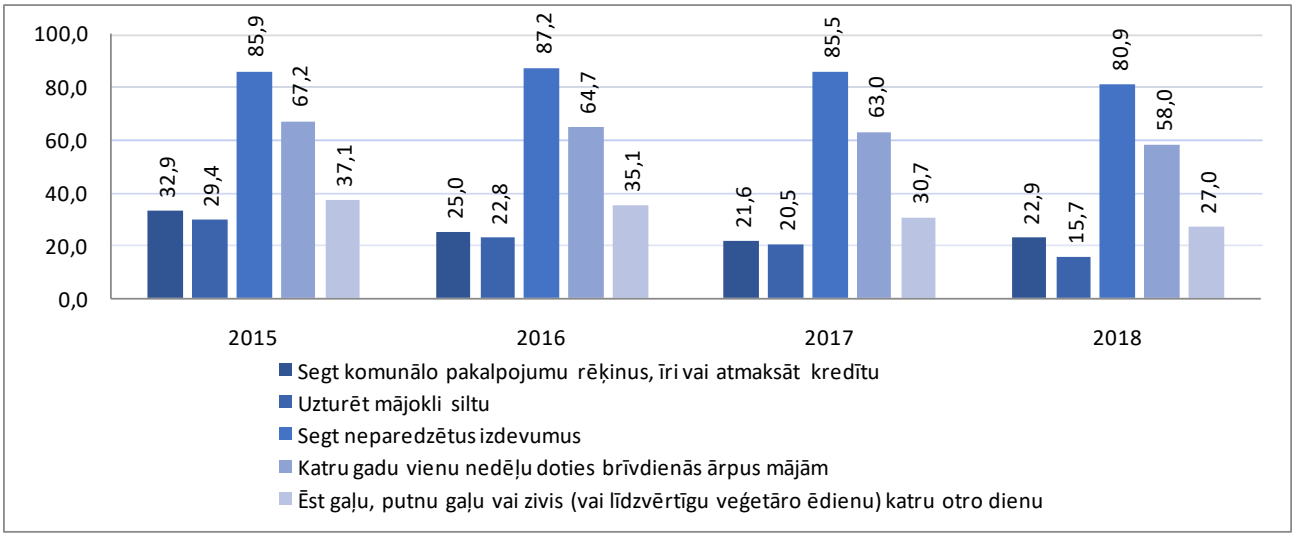
Saistībā ar iedzīvotāju īpatsvaru, kuri ienākumu trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt atsevišķas materiālās nenodrošinātības rādītājā ietvertās izmaksu kategorijas, būtiski ir raksturot tās izdevumu kategorijas, kuras nevar atļauties segt cilvēki, kuri dzīvo zem nabadzības riska sliekšņa (sk. 1.41. tabulu un 1.41. attēlu).

1.41. tabula. Iedzīvotāju īpatsvars zem nabadzības riska sliekšņa, kuri naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt atsevišķas izmaksas (2015-2018, %)

Izmaksas	2015	2016	2017	2018
Segt komunālo pakalpojumu rēķinus, īri vai atmaksāt kredītu	32,9	25,0	21,6	22,9
Uzturēt mājokli siltu	29,4	22,8	20,5	15,7
Segt neparedzētus izdevumus	85,9	87,2	85,5	80,9
Katru gadu vienu nedēļu doties brīvdienās ārpus mājām	67,2	64,7	63,0	58,0
Ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis (vai līdzvērtīgu veģetāro ēdienu) katru otro dienu	37,1	35,1	30,7	27,0

Avots: CSP, "MNG020. Iedzīvotāju īpatsvars, kas naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt atsevišķas izmaksas (%)". Iedzīvotāji zem nabadzības riska sliekšņa.

1.41. attēls. Iedzīvotāju īpatsvars zem nabadzības riska sliekšņa, kuri naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt noteiktas izdevumu kategorijas par mājokli (2015-2018, %)



Avots: CSP, "MNG020. Iedzīvotāju īpatsvars, kas naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties segt atsevišķas izmaksas (%)". Iedzīvotāji zem nabadzības riska sliekšņa.

Dati rāda, ka vislielākās problēmas 2016. un 2017. gadā iedzīvotājiem zem nabadzības riska sliekšņa bija segt neparedzētos izdevumus (attiecīgi 87,2% un 85,5%), kā arī doties vismaz nedēļu ilgās brīvdienās ārpus mājas (attiecīgi 64,7% un 63,0%). Situācija ir mazāk kritiska, ja 2016. gadā un 2017. gadā skatās primāros izdevumus – komunālie un kredīta maksājumi, mājokļa siltuma uzturēšana, ko nevarēja segt attiecīgi 25% un 21,6% iedzīvotāju.

Tendences rāda, ka **zem nabadzības riska sliekšņa esošo iedzīvotāju grūtības segt atsevišķas izmaksu kategorijas laika gaitā ir samazinājušās**. Tā Izvērtējuma periodā personu īpatsvars zem

nabadzības riska sliekšņa, kas nevarēja segt komunālos pakalpojumus vai atmaksāt kredītu ir krities par 3,4 procentpunktiem, bet personu īpatsvars zem nabadzības riska sliekšņa, kuras nevar uzturēt mājokli siltu – par 2,3 procentpunktiem. Rādītājam par iespējām doties brīvdienās ir tendence kristies lēnāk – kritums Izvērtējuma periodā bija 1,7 procentpunkti. Neparedzētu izdevumu segšanas rādītājs, salīdzinot 2016. gadu ar 2017. gadu, pieauga par 1,7 procentpunktiem, un 2017. gada vērtība (85,5%) norāda, ka rādītājs, kaut arī minimāli, bet sācis kristies. 2017. gadā 27% cilvēku, kuri dzīvoja zem nabadzības sliekšņa, norādīja, ka nevar atļauties ēst gaļu, putnu gaļu vai zivis (vai līdzvērtīgu veģetāro ēdienu) katru otro dienu. Šis rādītājs Izvērtējuma periodā krities par 4,4 procentpunktiem.

Lauku un pilsētu starpā šajos rādītājos vērojamas atšķirības. 2017. gadā gan laukos, gan pilsētās zem nabadzības sliekšņa esošajām personām bija grūtības segt neparedzētus izdevumus: īpatsvars laukos 2017. gadā bija 64,3% (2016. gadā – 64,5%), bet īpatsvars pilsētās – 57,8% (2016. gadā – 57,8%), kā arī doties vismaz nedēļu ilgās brīvdienās ārpus mājas: īpatsvars laukos – 31,8% (2016. gadā – 30,5%), īpatsvars pilsētās – 49,6% (2016. gadā – 51,2%). Trešā biežāk minētā izmaksu kategorija, kas sagādājusi grūtības laukos, bija gaļas, putna gaļas, zivs vai līdzvērtīga veģetāra ēdiena ēšana katru otro dienu – 16,5% (2016. gadā – 20,8%), pilsētās tā bija komunālo pakalpojumu segšana, kas sagādāja problēmas 14,6% (2016. gadā – 14,9%).

Reģionu griezumā situācija ir līdzīga. 2017. gadā visos reģionos iedzīvotāju zem nabadzības sliekšņa īpatsvars, kuri nevarēja atļauties segt neparedzētus izdevumus ir augsts, īpaši Latgalē, kur šis rādītājs bija visaugstākais – 67% (2016. gadā – 67,8%), augsts tas bija arī Kurzemē – 66,4% (2016. gadā – 64,5%) un Vidzemē 66,1% (2016. gadā – 65,9%). Viszemākais šis rādītājs bija Rīgā – 51% (2016. gadā – 49,7%). Otra biežāk minētā izmaksu kategorija, kuru iedzīvotājiem bija grūtības segt, bija došanās vismaz nedēļu garās brīvdienas ārpus mājas katru gadu. Arī šis rādītājs augstākais bija Latgalē, kur šādu personu īpatsvars 2017. gadā bija 50,6% (2016. gadā – 50,6%), savukārt otrs augstākais tas bija Zemgalē – 47,0% (2016. gadā –43,1%), pārējos reģionos tas bija zemāks.

2017. gadā reģionu starpā nedaudz atšķiras izdevumu kategorijas, kuras personām ir vieglāk segt, proti, izmaksas, kuras sagādā vismazāk grūtību. Rīgā visretāk (7,9% iedzīvotāju zem nabadzības riska sliekšņa) grūtības sagādājušas izmaksas, lai katru otro dienu varētu uzturam iegādāties gaļu, putnu gaļu vai zivis (vai līdzvērtīgu veģetāro ēdienu). Citos reģionos vismazāk grūtību iedzīvotājiem zem nabadzības riska sliekšņa radīja izmaksas, lai uzturētu siltu mājokli. Pierīgā šis rādītājs 2017. gadā bija 7,2%, Vidzemē 5,5%, Kurzemē 6,8%, Zemgalē 11,1%, Latgalē 13,5%. 2018. gadā kritums rādītājā, kas raksturo mājokļa uzturēšanu siltu, redzams Rīgas (2018. gadā – 8,9%), Pierīgas (2018. gadā – 6,8%), Vidzemes (2018. gadā – 4,4%), Zemgales (2018. gadā – 7,0%) un Latgales (2018. gadā – 6,5%) reģionos, bet Kurzemē redzams pieaugums par 3 procentpunktiem (2018. gadā – 9,8%).

Mājsaimniecību griezumā iedzīvotāju vidū zem nabadzības riska sliekšņa īpaši izceļas divi mājsaimniecību tipi. Vienas personas vecumā no 65 gadiem mājsaimniecībām no piecām aplūkotajām izmaksu kategorijām visbiežāk grūtības sagādāja nepieciešamība segt neparedzētus izdevumus – 2017. gadā tādas bija 79,7%. Augsts šis rādītājs bija arī mājsaimniecībā, kur ir viens pieaugušais ar bērnu – 76,6% 2017. gadā, bez tam tas ir saglabājis savu apmēru no 2016. gada. Neparedzēto izdevumu apjoms 2016. gadā bija noteikts 260 EUR un 2017. gadā – 330 EUR, kas nozīmē, ka šajā iedzīvotāju grupā nebija iespēju veidot uzkrājumus negaidītām ikdienas dzīves situācijām.

Skatoties rādītājus, kuru vērtības samazinājās Izvērtējuma periodā, redzams, ka 4 no 7 mājsaimniecību grupām ir kļuvis vieglāk segt izdevumus, kas nepieciešami, lai uzturētu mājokli siltu. Šīs mājsaimniecību grupas ir **vienas personas mājsaimniecība, kur persona ir 16-64 gadus veca** (no 2016. gada uz 2017. gadu kritums par 3,5 procentpunktiem), **vienas personas mājsaimniecība, kurā persona ir 65 gadus veca un vecāka** (no 2016. gada uz 2017. gadu kritums par 3 procentpunktiem), **viena pieaugušā mājsaimniecība ar bērnu** (no 2016. gada uz 2017. gadu kritums par 4,1 procentpunktiem), **mājsaimniecība, kurā ir pāris ar trīs un vairāk bērniem** (no 2016. gada uz 2017. gadu kritums par 9,7 procentpunktiem). Attiecīgi kāpums šajā periodā redzams mājsaimniecībās, kuras veido **pāris bez bērniem** un **pāris ar vienu bērnu** (abos gadījumos no 2016. gada uz 2017. gadu kritums par 0,6 procentpunktiem) un mājsaimniecībās, kurā ir pāris ar diviem bērniem (no 2016. gada uz 2017. gadu kāpums par 3,1 procentpunktiem).

Nabadzības vai sociālās atstumtības riskam pakļautie iedzīvotāji

Nabadzības vai sociālās atstumtības risks ir rādītājs, kas raksturo personas, kuru ienākumi ir mazāki par nabadzības riska slieksni vai kuras ir dziļi materiāli nenodrošinātas, vai arī ir nodarbinātas darbā ar zemu intensitāti. Nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pakļauto iedzīvotāju īpatsvara sadalījuma analīze pēc dzimuma un vecuma pazīmēm atklāj, ka **visvairāk nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pakļautā grupa ir cilvēki vecumā no 65 gadiem**. 2017. gadā tādi bija 40%, kas gan, salīdzinot ar 2016. gadu, ir kritums par 3,9%, līdz ar to var atzīmēt, ka šajā vecuma grupā redzamas pozitīvas tendences. (sk. 1.42. tabulu).

1.42. tabula. Iedzīvotāju īpatsvars, kuri pakļauti nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai[111] pēc vecuma un dzimuma (%)

Vecuma grupa	Dzimums	2015	2016	2017
Visi	**Visi**	**28,5**	**28,2**	**28,4**
0-17 gadi	**Kopā grupā**	**24,7**	**23,9**	**22,5**
	Vīrieši	25,4	22,5	21,7
	Sievietes	23,9	25,4	23,3
18-64 gadi	**Kopā grupā**	**25,0**	**24,5**	**23,5**
	Vīrieši	24,6	24,0	23,0
	Sievietes	25,4	25,0	23,0
65+ gadi	**Kopā grupā**	**43,1**	**43,9**	**40,0**
	Vīrieši	33,5	32,7	40,1
	Sievietes	**47,8**	**49,3**	**53,4**

Avots: CSP, „NIG 180. Iedzīvotāju īpatsvars, kuri pakļauti nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pēc vecuma un dzimuma (%)".

Īpaši nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai šajā vecuma grupā ir pakļautas sievietes, kuru vidū 2017. gadā šis rādītājs bija 53,4%, kas ir par 13,3 procentpunktiem augstāks nekā vīriešu rādītājs tajā pašā vecuma grupā. Izvērtējot šo rādītāju pārējās divās vecuma grupās, redzams, ka arī tajās augstākas

[111] Personas, kuru ienākumi ir mazāki par nabadzības riska slieksni vai kuras ir dziļi materiāli nenodrošinātas, vai arī ir nodarbinātas darbā ar zemu intensitāti, CSP, Terminu skaidrojums.

vērtības ir tieši sieviešu vidū, taču jaunākajās grupās atšķirības sieviešu un vīriešu starpā nav tik izteiktas kā vecākajā grupā. Turklāt **jaunākajās vecuma grupās (0-17 un 18-64) nabadzības riskam vai sociālai atstumtībai pakļauto personu īpatsvaram ir tendence samazināties** (visstraujāk vīriešiem, kuri jaunāki par 17 gadiem (no 2015. gada līdz 2017. gadam tas ir krities par 3,7 procentpunktiem), kamēr vecākajā grupā, ņemot vērā augstās rādītāja vērtības sieviešu grupā, kopējā tendence ir apgriezta - rādītājs, kaut arī lēni, tomēr stabili, pieaug.

1.2.6. Personu ar invaliditāti ienākumu raksturojums

Personu ar invaliditāti ienākumi raksturoti, balstoties uz aprēķiniem, kas veikti uz VSAA administratīvo mikrodatu pamata (dati par personām ar invaliditāti, kuras ir VSAA uzskaitē kā sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas). Tie ļauj analizēt personu ar invaliditāti ienākumu apmēru un struktūru, aplūkojot tās tikai kā atsevišķas personas, nevis kā noteiktu mājsaimniecību locekļus. Kā rāda vispārējo nabadzības un sociālās atstumtības risku analīze, personas ar invaliditāti dzīvošana vienas personas mājsaimniecībā saistīta ar lielāku nabadzības risku, nekā personas dzīvošana divu un vairāk personu mājsaimniecībā, taču Izvērtējumam pieejamie VSAA dati neļauj noteikt analizēto personu mājsaimniecības kompozīciju.

VSAA mikrodati iekļauj informāciju par visām personām, sākot no 16 gadu vecuma, kurām attiecīgā gada ietvaros kaut vienu mēnesi ir noteikta invaliditāte (un piešķirta invaliditātes grupa, sākot no 18 gadu vecuma) un kuras 2017. gada ietvaros pilnu vai nepilnu periodu (visa gada garumā vai noteiktu mēnešu skaitu) ir saņēmušas kādu no turpmāk minētajiem ienākumu veidiem:

- vecuma pensija;
- invaliditātes pensija (netiek piešķirta personām līdz 18 gadu vecumam);
- apgādnieka zaudējuma pensija;
- izdienas pensija;
- valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts (netiek piešķirta personām līdz 18 gadu vecumam);
- apdrošināšanas atlīdzība sakarā ar nelaimes gadījumu darbā vai arodslimību;
- personas ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsts;
- transporta kompensācija;
- kaitējuma atlīdzība un valsts sociālais pabalsts ČAES seku likvidēšanas dalībniekiem;
- bezdarbnieka pabalsts;
- slimības pabalsts;
- papildus izdevumi saistībā ar nelaimes gadījumu darbā vai arodslimību;
- pabalsts par asistenta izmantošanu personām ar I grupas redzes invaliditāti.

Šīs analīzes ietvaros ir aplūkotas visas personas ar invaliditāti – gan darbspējas vecumā, gan vecuma pensijas vecumu sasniegušās (un vecuma pensiju saņemošās) personas. Kā redzams sadaļas turpmākajā izklāstā, nozīmīga šīs mērķa grupas daļa ir personas pirmspensijas un pensijas vecumā. Papildus tam par katru personu ir pieejama informācija, vai tai attiecīgā gada ietvaros ir bijuši ienākumi no algota darba vai saimnieciskās darbības, ļaujot noteikt kopējo katras personas ienākumu līmeni. Tomēr šī datu analīze neaptver visus personu ar invaliditāti potenciālos ienākumus, proti, pašvaldību sniegtais atbalsts mikro datu līmenī par katru personu Izvērtējumam nav pieejams un attiecīgi netiek apskatīts šīs nodaļas ietvaros.

Informācija par katru VSAA pakalpojuma saņēmēju ir pieejama dalījumā pēc invaliditātes grupas, funkcionālo traucējumu veida, dzimuma un vecuma. Piešķirtā invaliditātes grupa gada ietvaros var mainīties, t.i., piemēram, no III uz II grupu u.tml., tāpēc, saskaitot personu ar invaliditāti skaitu apakšgrupās, summāri tas ir lielāks par kopējo personu ar invaliditāti skaitu.

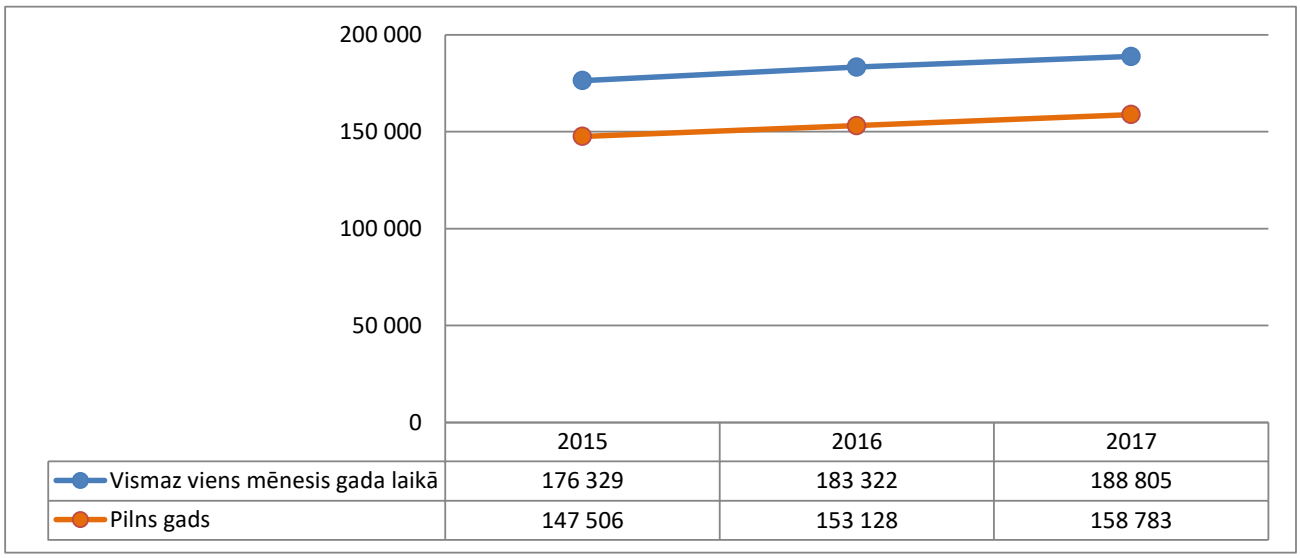
Statistika par personām ar invaliditāti tiek apkopota gan pēc biežāk sastopamajām slimību diagnozēm saskaņā ar Starptautisko statistisko slimību un veselības problēmu klasifikāciju (SSK-10), gan funkcionālo traucējuma veida, izdalot sešas grupas – redzes, dzirdes, kustību, garīga rakstura un citi traucējumi, kā arī „nav zināms traucējumu veids", kas iespējams gadījumos, kad personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam un tā nav vērsusies VDEĀVK atkārtotas invaliditātes ekspertīzes veikšanai (informāciju par funkcionālā traucējuma veidu VDEĀVK sāka uzkrāt 2012. gadā). Attiecīgi grupas, kurai nav zināms traucējumu veids, īpatsvars aplūkotā laika posmā pakāpeniski samazinās (sk. 1.43.-1.44. tabulas). Izvērtējuma ietvaros ir izmantots iedalījums pēc funkcionāla traucējuma veida, jo slimības diagnoze pati par sevi ne vienmēr norāda uz konkrētiem funkcionāliem traucējumiem. Tā kā invaliditātes izpratnes ietvaros uzsvars tiek likts uz funkcionālo traucējumu radītajiem funkcionēšanas ierobežojumiem, nosakot attiecīgu invaliditātes grupu, izvēle analizēt personu ar invaliditāti situāciju pēc funkcionālā traucējuma veida ir piemērotāka. Personai vienlaicīgi var būt vairāki funkcionālie traucējumi, tāpēc persona nav iekļaujama ekskluzīvi tikai vienā analizējamā apakšgrupā. Tā rezultātā personu ar invaliditāti summārais skaits dažādās apakšgrupās pārsniedz kopējo personu ar invaliditāti skaitu (līdzīgi kā dalījumā pēc invaliditātes grupas).

Tā kā personu ar invaliditāti ienākumus (t.sk. saņemtos sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumus) daļēji ietekmē invaliditātes grupa un funkcionālo traucējumu veids, no kuriem izriet personas vajadzības pēc specifiskiem pakalpojumiem (piemēram, transporta, asistenta) un iespējas gūt ienākumus no algota darba vai saimnieciskās darbības, 1.43. tabulā ir sniegts personu, kurām vismaz vienu mēnesi gadā ir bijuši piešķirta invaliditāte, skaitliskais raksturojums 2015. – 2017. gadā, un 1.44. tabulā – kurām invaliditāte ir bijusi visa gada garumā dalījumā pēc invaliditātes grupas un funkcionālo traucējumu veida. Šie divi rādītāji Izvērtējumā tiek aplūkoti atsevišķi šādu iemeslu dēļ: pirmkārt, tas ļauj noteikt personu ar invaliditāti skaita mainīgumu, kas var rasties gan nāves dēļ, gan pirmreizēji piešķirtas invaliditātes dēļ, gan arī īslaicīgi piešķirtas invaliditātes dēļ, kad persona guvusi traumu un zaudējusi darbaspējas uz noteiktu laiku, taču ne ilgtermiņā. Otrkārt, nabadzības rādītāju analīzē, t.i., ienākumu salīdzinājumam ar nabadzības riska slieksni, korekti ir aplūkot tikai to personu ienākumus, kuriem invaliditāte bijusi pilnu gadu, jo iepriekš aplūkotie nabadzības rādītāji tiek doti konkrētam kalendārajam gadam.

Kā rāda 1.42. attēls, **personu ar invaliditāti skaits 2015. – 2017. gadā pakāpeniski ir pieaudzis**. Vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē 2015. gadā bija 176 329 personas ar invaliditāti, 2016. gadā – 183 322 personas un 2017. gadā – 188 805 personas. Pilnu gadu VSAA uzskaitē 2015. gadā bija 147 506 personas ar invaliditāti, 2016. gadā – 153 128 personas un 2017. gadā – 158 783 personas. Personu, kuras VSAA uzskaitē bijušas pilnu gadu, īpatsvars, salīdzinot ar visu personu ar invaliditāti kopskaitu, aplūkotajā laika posmā ir stabils – 84%. Personu ar invaliditāti skaita pieaugumu var skaidrot, pirmkārt, ar sabiedrības novecošanās procesu – palielinoties personas vecumam, pieaug varbūtība personai iegūt tādus funkcionālos ierobežojumus, kur darbspēju zudums pārsniedz 25%, t.i., robežu, sākot no kuras tiek piešķirta invaliditāte. Otrkārt, vienlaikus nevar izslēgt iespēju, ka darba

aizsardzības normatīvu pārkāpumi darbspējas vecuma nodarbinātajiem un iedzīvotāju, kuru ienākumi atbilst zemākajām ienākumu kvintilēm, ierobežotās iespējas saņemt savlaicīgu veselības aprūpi arī veicina pāragru darbspēju zaudējumu un attiecīgi – invaliditātes statusa iegūšanu[112].

1.42.attēls. Personu ar invaliditāti kopskaits 2015. – 2017. gadā - vismaz vienu mēnesi gadā un pilnu gadu VSAA uzskaitē esošas personas



	2015	2016	2017
Vismaz viens mēnesis gada laikā	176 329	183 322	188 805
Pilns gads	147 506	153 128	158 783

Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini

Tā kā personu ar invaliditāti kopskaits pieaug (1.42. attēls), tad arī personu skaits, kurām piešķirta attiecīgi I, II vai III grupas invaliditāte aplūkotajā laika posmā pieaug. Aplūkojot **personu ar invaliditāti sadalījumu skaitliskā izteiksmē pēc invaliditātes grupas** (1.43.-1.44. tabula), redzams, ka kopumā visbiežāk tiek piešķirta II grupas invaliditāte – 2017. gadā 90 177 personām kaut vienu mēnesi gadā bija piešķirta šī grupa, 79 079 personām II grupas invaliditāte bija pilnu 2017. gadu. Personas ar II grupas invaliditāti ir tās, kuru statuss gada griezumā visbiežāk ir nemainīgs – 88% no visām personām ar II grupas invaliditāti saglabāja savu invaliditātes statusu. Nākamā pēc sastopamības biežuma ir III grupas invaliditāte – 2017. gadā 72 798 personām vismaz vienu mēnesi gadā bija piešķirta šī grupa, 62 655 personām – pilnu 2017. gadu. 2017. gada griezumā 86% personu saglabāja III invaliditātes grupas statusu. Atbilstoši tam, ka I invaliditātes grupu piešķir ļoti smagā invaliditātē (darbspēju zudums virs 80%), personu skaits ar šo grupu ir mazāks – 2017. gadā 31 333 personu I grupas invaliditāte bija vismaz vienu mēnesi gadā, un 21 942 personām – pilnu gadu. Šajā gadījumā 70% personu saglabājušas I grupas invaliditātes statusu pilnu 2017. gadu, t.i., šo grupu skar lielākas izmaiņas.

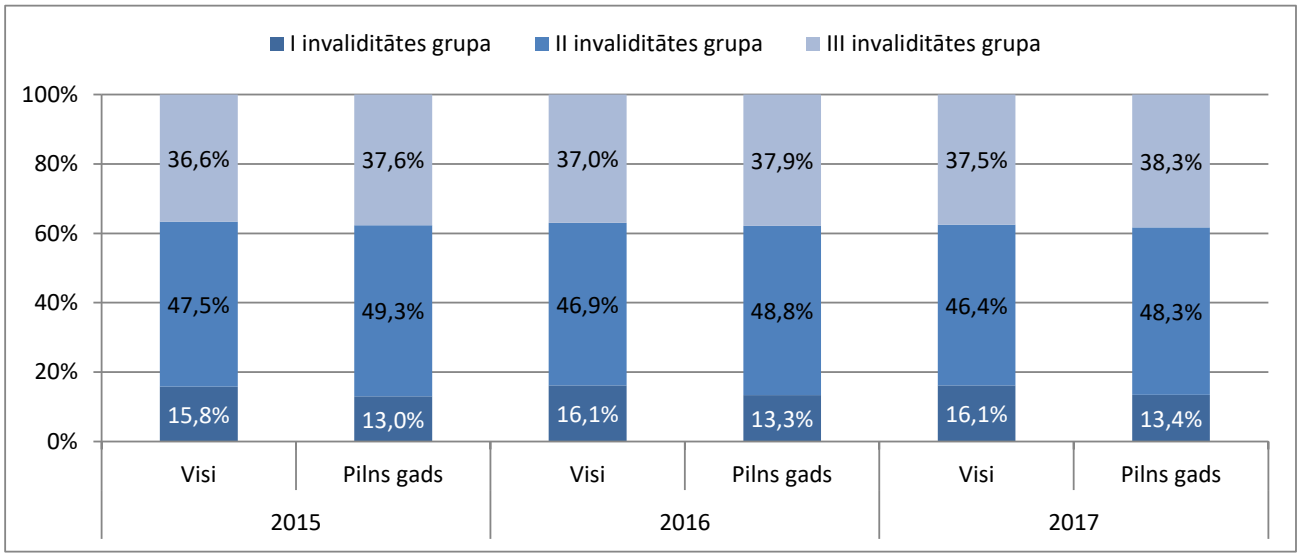
Aplūkojot **personu ar invaliditāti īpatsvaru pēc invaliditātes grupas** (1.43. attēls), redzams, ka aptuveni 13-16% veido personas ar I grupas invaliditāti, 46-49% ir personas ar II grupas invaliditāti un 37-38% – personas ar III grupas invaliditāti. Īpatsvara robežas norādītas tāpēc, ka tās mazliet

[112] Sk., piemēram, 2.1.2. nodaļā analizētos datus un 2.2.2. nodaļā analizēto pakalpojumu pieejamības problemātiku šādā ziņojumā: Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)". Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 20.12.2019.)

mainās aplūkoto trīs gadu posmā un atkarībā no tā, vai persona ar invaliditāti bijusi VSAA uzskaitē kā sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēja pilnu vai nepilnu gadu. Laika posmā 2015. – 2017. gads pakāpeniski ir palielinājies I invaliditātes grupas īpatsvars – tas ir pieaudzis par 0,3-0,4 procentpunktiem atkarībā no tā, vai salīdzina visas VSAA uzskaitē bijušās personas vai tikai tās, kas uzskaitē bijušas pilnu gadu. Tāpat pakāpeniski ir pieaudzis personu ar III grupas invaliditāti īpatsvars aplūkotajā laika posmā – par 0,7-0,9 procentpunktu, savukārt uz šo divu īpatsvaru pieauguma fona ir samazinājies II invaliditātes grupas īpatsvars – par 0,9-1,0 procentpunktu.

Būtiskākās personu ar invaliditāti dalījumā pēc invaliditātes grupas īpatsvara atšķirības vērojamas, ja salīdzina katra gada visas personas ar invaliditāti un tās, kuras bijušas uzskaitē pilnu gadu (1.43. attēls). Kā minēts iepriekš, tad relatīvi augstāka mainība, salīdzinot personas, kuras VSAA katru gadu bijušas kopumā un kuras – pilnu gadu, ir personu ar I grupas invaliditāti starpā. Šie dati atspoguļojas arī personu ar invaliditāti īpatsvara salīdzinājumā. Tā 2017. gadā kopumā vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē bija 16,1% personu ar I grupas invaliditāti, savukārt pilnu gadu – 13,4%. Tas rāda, ka personas ar I grupas invaliditāti saglabā šo statusu īsāku laiku, salīdzinot ar II un III grupas invaliditāti. Šo tendenci var skaidrot tādējādi, ka iedzīvotāji vēršas VDEĀVK mainīt (vai iegūt) personai I invaliditātes grupu kritiski akūtā situācijā – kad personai nepieciešama intensīvāka aprūpe, jo personai ar I invaliditātes grupu papildus pieejams pabalsts par asistenta izmantošanu un valsts apmaksāto medicīnisko palīdzību par ģimenes ārsta mājas vizīti. Kā redzams datu analīzes turpinājumā, personas ar I invaliditātes grupu vienlaikus biežāk ir personas 65 un vairāk gadu vecumā, tāpēc likumsakarīga ir tendence, ka, nokārtojot I invaliditātes grupu personai kritiskā situācijā, statuss saglabājas īsāku laiku. Salīdzinājumam 2017. gadā kopumā vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē bija 46,4% personu ar II grupas invaliditāti, savukārt pilnu gadu – 48,3%; personu ar III grupas invaliditāti grupā vismaz mēnesi uzskaitē bija 37,5% personu un 38,3% personu ar III grupas invaliditāti – pilnu gadu.

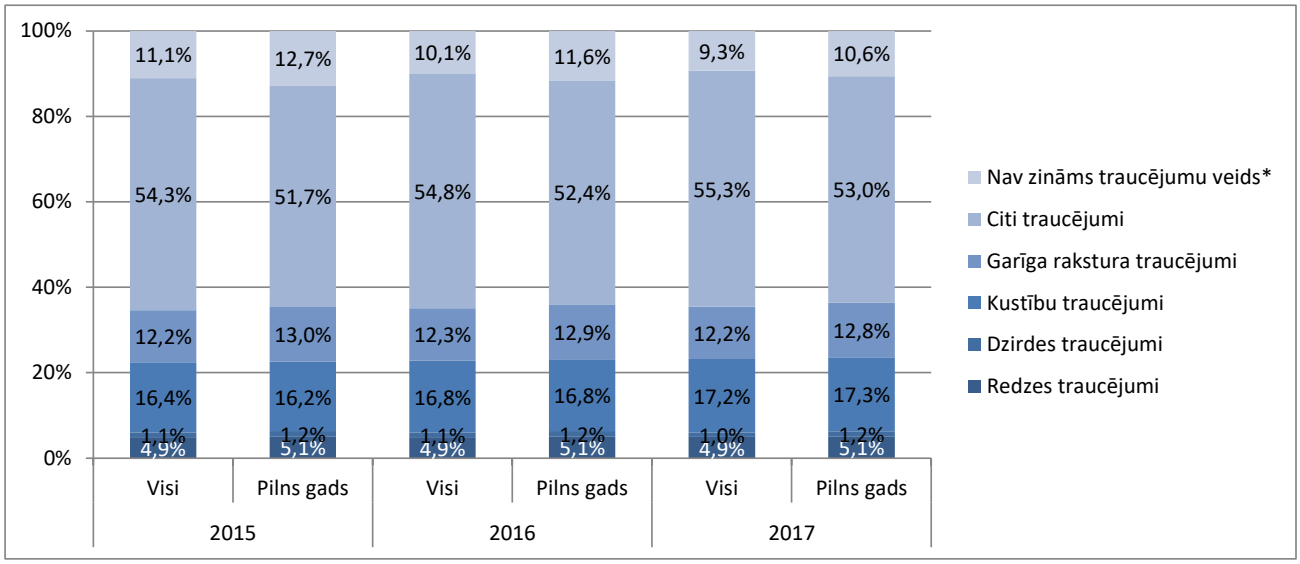
1.43.attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc invaliditātes grupas (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: Visi – vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas; pilns gads – pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas

Aplūkojot **personu ar invaliditāti sadalījumu skaitliskā izteiksmē pēc funkcionālo traucējumu veida** (1.43.-1.44. tabula), redzams, ka vislielāko personu ar invaliditāti daļu veido personas ar „citiem funkcionāliem traucējumiem", t.i., invaliditāte piešķirta dažādu iekšķīgu saslimšanu dēļ, kā rezultātā persona noteiktā apmērā zaudē darbspējas, – 2017. gadā 104 654 personas ar šo funkcionālo traucējumu bija VSAA uzskaitē vismaz vienu mēnesi, un 84 397 personas ar citiem funkcionāliem traucējumiem uzskaitē bija pilnu gadu. Šajā grupā ir novērojama salīdzinoši vislielākā personu mainība – 81% no visām personām ar citiem funkcionāliem traucējumiem saglabāja savu invaliditātes statusu visu 2017. gadu. Otrā lielākā grupa ir personas ar kustību traucējumiem – 2017. gadā 32 592 personas ar šo traucējumu veidu bija invaliditāte vismaz vienu mēnesi un 27 561 personām – pilnu gadu. 85% no personām ar kustību traucējumiem bija piešķirta invaliditāte visa 2017. gada garumā. Trešā lielākā grupa ir personas ar garīga rakstura traucējumiem – 2017. gadā 23 191 personas ar šo funkcionālo traucējumu bija uzskaitē vismaz vienu mēnesi gadā un 20 457 – pilnu gadu, tādējādi 88% personu bija invaliditāte pilnu gadu. Ceturtā grupa ir personas, kurām nav zināms traucējumu veids, un 2017. gadā nepilnu gadu VSAA uzskaitē bija 17 590 personas ar neidentificētu traucējumu veidu un 16 945 personas – pilnu gadu. 96% no visām personām ar neidentificētiem funkcionāliem traucējumiem saglabāja savu invaliditātes statusu visu 2017. gadu, un šīs grupas pakāpeniska skaita samazināšanās notiek g.k. iedzīvotāju mirstības dēļ. 2017. gadā Latvijā VSAA uzskaitē vismaz vienu mēnesi bija 1 977 personas ar dzirdes traucējumiem, un 93% no tām jeb 1 846 personas bija uzskaitē visu gadu. Vēl 9 353 personas 2017. gadā vismaz vienu mēnesi bija invaliditātes statuss redzes traucējumu dēļ, un 87% jeb 8 134 personām šis statuss bija pilnu 2017. gadu.

1.44.attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida (%)

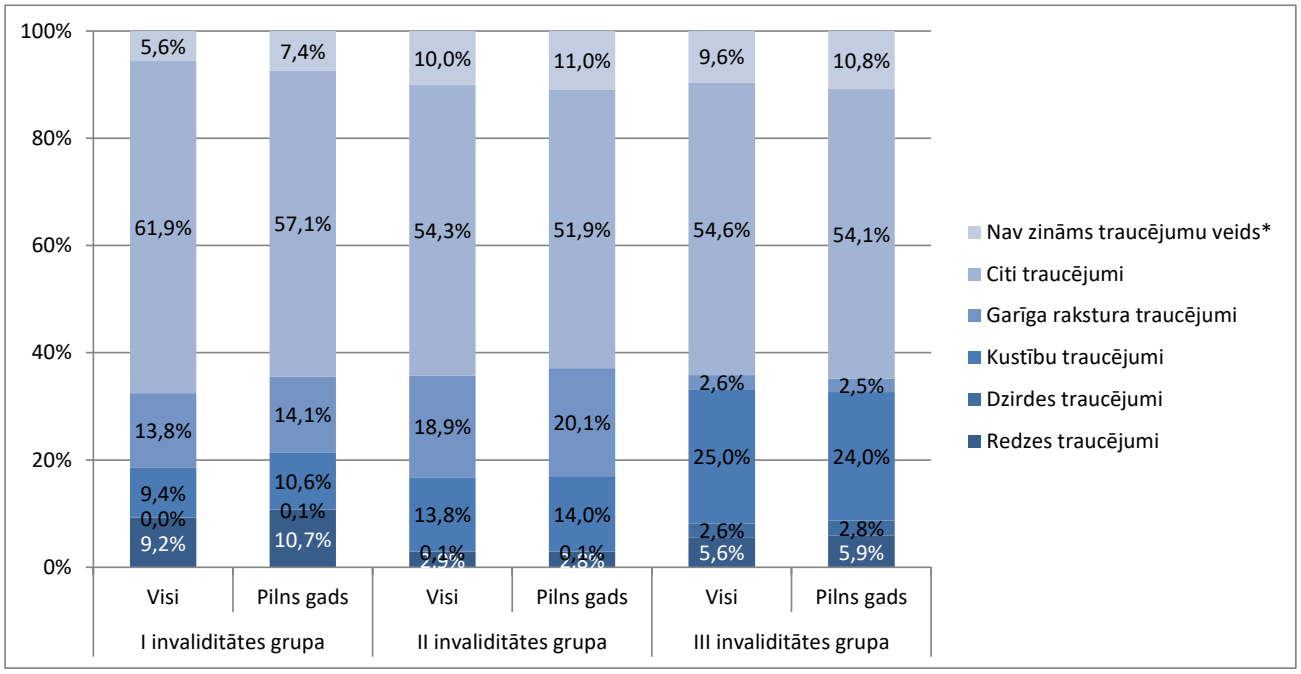


Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam
Visi – vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas; pilns gads – pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas

Salīdzinot personu ar invaliditāti īpatsvaru pēc funkcionālo traucējumu veida atkarībā no tā, vai invaliditātes statuss bijis pilnu vai nepilnu gadu (1.44. attēls), redzams, ka vislielākās svārstības novērojamas tad, ja personai ir „citi funkcionālie traucējumi" – 2017. gadā atšķirība starp šīs grupas

personu ar invaliditāti īpatsvaru, kurām statuss ir pilnu gadu un nepilnu gadu, 1,7 procentpunkti. Kopumā 53-55% personām ar invaliditāti ir citi funkcionālie traucējumi. Nākamā grupa ir personas ar kustību traucējumiem (16-17%), personas ar garīga rakstura traucējumiem (aptuveni 12%), aptuveni desmitajai daļai personu nav fiksēts traucējumu veids, un šīs grupas īpatsvars pakāpeniski samazinās, personu ar redzes traucējumiem īpatsvars ir aptuveni 5% un personu ar dzirdes traucējumiem – aptuveni 1%. Salīdzinot laika posmu 2015. – 2017. gads, redzams, ka personu ar citiem funkcionāliem traucējumiem pakāpeniski pieaug – kopumā ar 1,0-1,3 procentpunktiem atkarībā no tā, vai salīdzina visas VSAA uzskaitē bijušās personas vai tikai tās, kas uzskaitē bijušas pilnu gadu. Šajā laika posmā pieaug arī personu ar kustību traucējumiem īpatsvars – par 0,8-1,1 procentpunktiem. Attiecīgi samazinās personu, kurām nav zināms funkcionālo traucējumu veids, īpatsvars – par 1,8-2,1 procentpunktu.

1.45.attēls. Personu ar invaliditāti grupu kompozīcija pēc funkcionālo traucējumu veida 2017. gadā (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam
Visi – vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas; pilns gads – pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas

Aplūkojot **katras invaliditātes grupas kompozīciju pēc funkcionālo traucējumu veida** (1.45. attēls), redzamas būtiskas atšķirības. I invaliditātes grupas vidū relatīvi biežāk nekā citās grupās ir personas ar citiem funkcionāliem traucējumiem – 57-62% 2017. gadā atkarībā no tā, vai salīdzina visas VSAA uzskaitē bijušās personas vai tikai tās, kas uzskaitē bijušas pilnu gadu. Citās invaliditātes grupās personu ar citiem funkcionāliem traucējumiem īpatsvars 2017. gadā ir 52-55%. Nākamais funkcionālais traucējums, kas personām ar I grupas invaliditāti raksturīgs biežāk nekā citām, ir redzes traucējumi – 9-11% (pretstatā 3-6% citās invaliditātes grupās). Personu ar II grupas invaliditāti vidū biežāk nekā citās grupās ir personas ar garīga rakstura traucējumiem – 19-20% (salīdzinājumam – personu ar I grupas invaliditāti vidū personas ar garīga rakstura traucējumiem ir 14%, bet personu ar

III grupas invaliditāti vidū – 3%). Savukārt personu ar III grupas invaliditāti vidū biežāk nekā citās grupās ir personas ar kustību traucējumiem – 24-25% (salīdzinājumam – II invaliditātes grupā personu ar kustību traucējumiem īpatsvars ir 14%, I invaliditātes grupā – 9-11%). Aplūkojot visu laika posmu (2015. – 2017. gads), nozīmīgas atšķirības invaliditātes grupu kompozīcijā nav vērojamas.

Visi iepriekš minētie dati par personu ar invaliditāti skaitu dažādās apakšgrupās pēc traucējumu veida un invaliditātes grupas skaitliskā izteiksmē attēloti 1.43. – 1.44. tabulās.

1.43. tabula. Vismaz vienu mēnesi gadā VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas – dalījumā pēc traucējuma veida un invaliditātes grupas (skaits) 2015. – 2017. gadā

Gads/ Traucējuma veids	I grupa	II grupa	III grupa	KOPĀ
2015				
Kopā	**28 776**	**86 532**	**66 707**	**176 329**
Redzes traucējumi	2 799	2 341	3 841	8 687
Dzirdes traucējumi	16	100	1 833	1 925
Kustību traucējumi	2 788	11 476	15 888	28 909
Garīga rakstura traucējumi	3 666	16 758	1 539	21 578
Citi traucējumi	18 574	46 153	35 407	95 772
Nav zināms traucējumu veids*	2 100	10 038	7 729	19 545
2016				
Kopā	**30 461**	**88 574**	**69 764**	**183 322**
Redzes traucējumi	2 896	2 445	3 976	9 053
Dzirdes traucējumi	18	98	1 855	1 949
Kustību traucējumi	2 967	12 043	17 146	30 920
Garīga rakstura traucējumi	4 135	17 055	1 736	22 516
Citi traucējumi	19 599	47 816	37 424	100 606
Nav zināms traucējumu veids*	1 989	9 510	7 366	18 583
2017				
Kopā	**31 333**	**90 177**	**72 798**	**188 805**
Redzes traucējumi	2 997	2 588	4 068	9 353
Dzirdes traucējumi	14	100	1 880	1 977
Kustību traucējumi	3 037	12 532	18 168	32 592
Garīga rakstura traucējumi	4 489	17 174	1 923	23 191
Citi traucējumi	20 098	49 211	39 684	104 654
Nav zināms traucējumu veids*	1 831	9 061	6 965	17 590

Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

1.44. tabula. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas – dalījumā pēc traucējuma veida un invaliditātes grupas (skaits) 2015. – 2017. gadā

Gads/ Traucējuma veids	I grupa	II grupa	III grupa	KOPĀ
2015				
Kopā	19 847	75 226	57 373	147 506
Redzes traucējumi	2 296	2 032	3 460	7 524
Dzirdes traucējumi	14	95	1 741	1 826
Kustību traucējumi	2 219	9 999	12 812	23 923
Garīga rakstura traucējumi	2 717	15 554	1 263	19 202
Citi traucējumi	11 688	38 267	30 189	76 405
Nav zināms traucējumu veids*	1 915	9 661	7 534	18 822
2016				
Kopā	21 032	77 092	59 785	153 128
Redzes traucējumi	2 365	2 104	3 608	7 839
Dzirdes traucējumi	16	91	1 752	1 838
Kustību traucējumi	2 337	10 631	13 933	25 787
Garīga rakstura traucējumi	2 947	15 827	1 376	19 789
Citi traucējumi	12 542	39 698	31 793	80 375
Nav zināms traucējumu veids*	1 796	9 164	7 114	17 819
2017				
Kopā	21 942	79 079	62 655	158 783
Redzes traucējumi	2 461	2 261	3 691	8 134
Dzirdes traucējumi	14	93	1 755	1 846
Kustību traucējumi	2 431	11 166	15 011	27 561
Garīga rakstura traucējumi	3 236	16 021	1 542	20 457
Citi traucējumi	13 065	41 302	33 852	84 397
Nav zināms traucējumu veids*	1 687	8 743	6 754	16 945

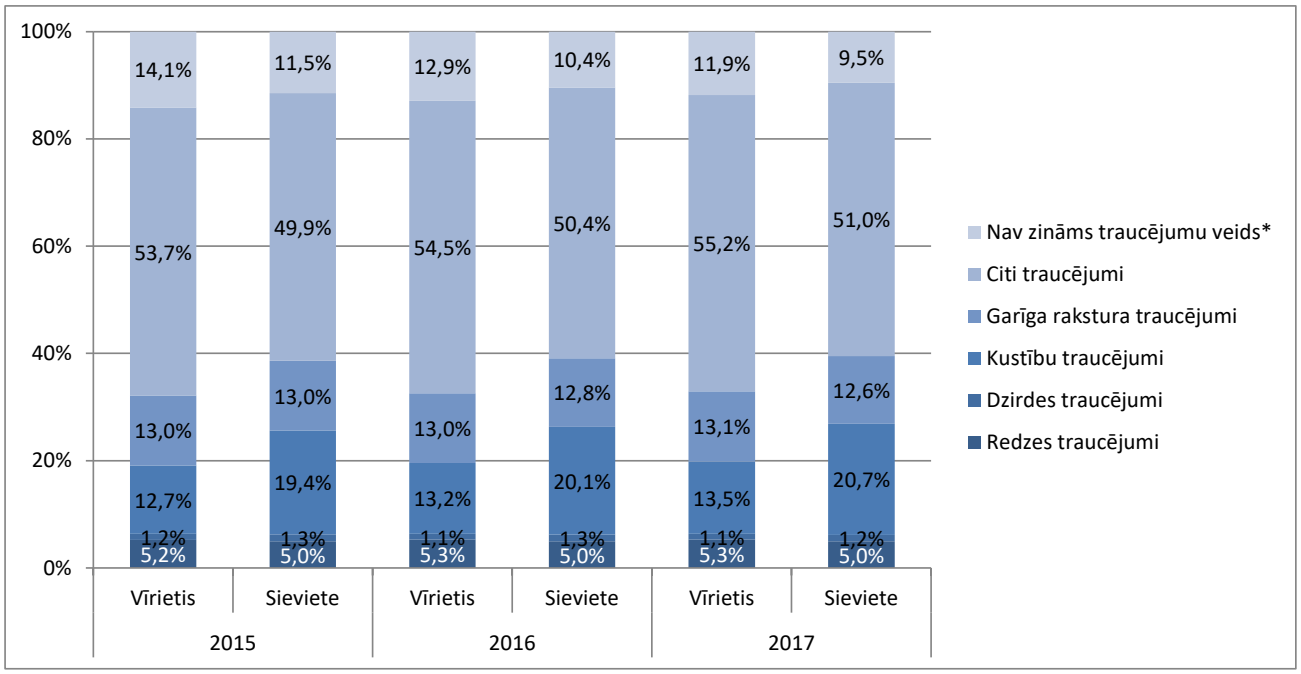
Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

Personu ar invaliditāti kopējais sadalījums **dzimumu griezumā** ir relatīvi nemainīgs gan aplūkotajā laika posmā 2015. – 2017. gads, gan arī skatoties datus pēc tā, vai personai bijusi invaliditāte pilnu vai nepilnu gadu. 2017. gadā 47% personu ar invaliditāti bija vīrieši un 53% – sievietes. Vīriešu un sieviešu dalījums pēc invaliditātes grupas arī saglabājas relatīvi stabils laikā, un galvenā atšķirība ir tāda, ka sieviešu vidū lielāks ir personu ar I grupas invaliditāti īpatsvars nekā vīriešu grupā, kā arī nepilna gada griezumā personu ar I grupas invaliditāti īpatsvars ir augstāks (sk. iepriekš datu analīzi pie 1.37. attēla). Tādējādi 2017. gadā 14,3% sieviešu, kas bija VSAA uzskaitē pilnu gadu, bija personas ar I grupas invaliditāti, 48,2% – personas ar II grupas invaliditāti un 37,5% – personas ar III grupas invaliditāti. Savukārt vīriešu vidū 2017. gadā bija 12,5% personu ar I grupas invaliditāti, 48,4% personu ar II grupas invaliditāti un 39,1% personu ar III grupas invaliditāti.

Nozīmīgākas atšķirības dzimumu griezumā novērojamas tad, ja personas ar invaliditāti aplūko pēc funkcionālo traucējumu veida. Pirmkārt, atšķirības dzimumu griezumā redzamas attiecībā uz personu ar kustību un cita rakstura traucējumiem īpatsvaru, kā arī, otrkārt, noteikta veida funkcionālo

traucējumu īpatsvaram 2015. – 2017. gadā ir tendence mainīties (1.46. attēls). Kopumā raksturīgs, ka vīriešu ar invaliditāti vidū biežāk ir personas ar cita veida funkcionāliem traucējumiem (2017. gadā vīriešiem – 55,2%, sievietēm – 51,0%), savukārt sieviešu vidū ir vairāk personu ar kustību traucējumiem (2017. gadā vīriešiem – 13,5% un sievietēm – 20,7%). Laika posmā 2015. – 2017. gadam citu funkcionālo traucējumu īpatsvars gan vīriešu, gan sieviešu vidū pieaug – vīriešiem par 1,5 procentpunktiem, sievietēm – par 1,1 procentpunktu. Arī personu ar kustību traucējumiem īpatsvars aplūkotajā laika posmā pieaug abu dzimumu vidū, taču atšķirīgā tempā – vīriešiem par 0,8 procentpunktiem, sievietēm – par 1,3 procentpunktiem. Atšķirības sadalījumā starp personām, kas VSAA uzskaitē ir pilnu un nepilnu gadu, ir nelielas, un tās attiecas galvenokārt uz citu traucējumu veidu un neidentificēto traucējumu veida savstarpējām procentuālām atšķirībām.

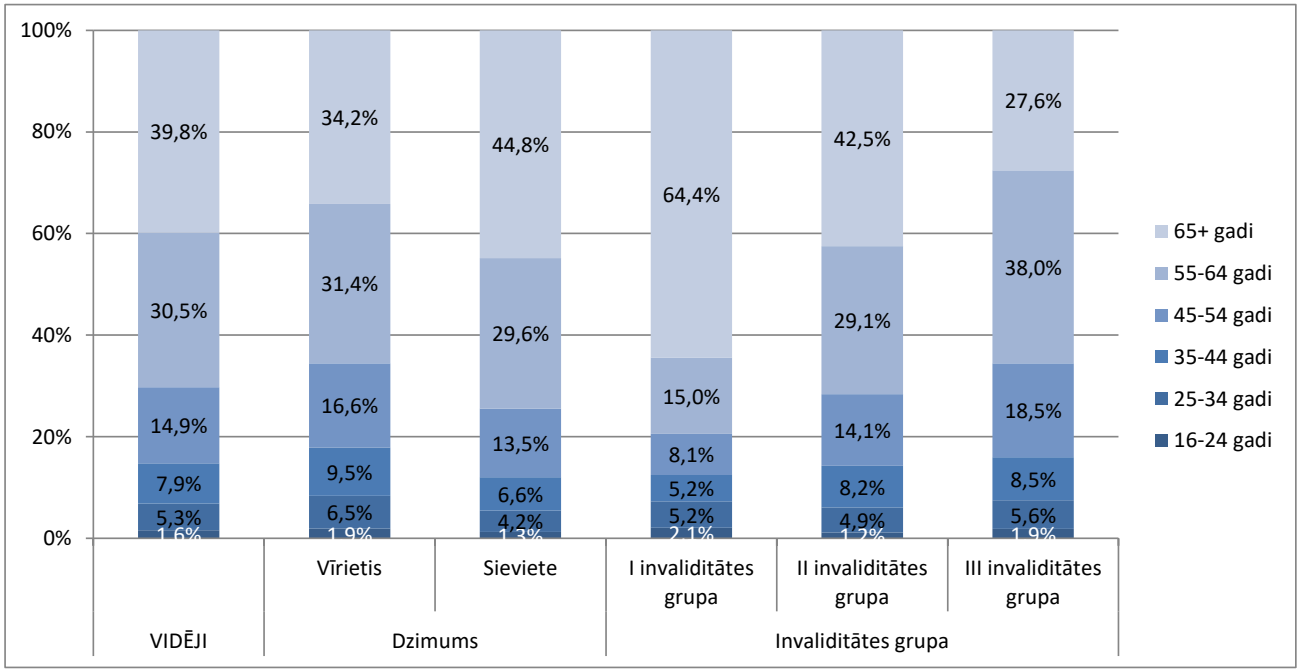
1.46.attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc dzimuma un funkcionālo traucējumu veida (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

Aplūkojot personu ar invaliditāti kompozīciju **vecuma grupu griezumā**, novērojamas būtiskas atšķirības dalījumā pēc dzimuma, invaliditātes grupas un pēc funkcionālo traucējumu veida (1.47. – 1.48.attēls). Kopumā vairums personu ar invaliditāti ir sasniegušas pirmspensijas vai pensijas vecumu – 30,5% 2017. gadā bija 55-64 gadu vecumā un 39,8% – 65 un vairāk gadu vecumā. Kopumā būtisks pieaugums personu ar invaliditāti īpatsvarā sākas no 45 gadu vecuma. 16 – 44 gadu vecumā 2017. gadā bija 14,8% personu ar invaliditāti (1.47. attēls). Salīdzinot datus par pilnu un nepilnu gadu VSAA uzskaitē esošajām personām, būtiskas atšķirības vecuma grupu īpatsvarā nav novērojamas, izņemot to, ka augstākās vecuma grupas (65 un vairāk gadu) īpatsvars nepilnu gadu VSAA uzskaitē esošo personu ir nedaudz augstāks, kas nozīmē, ka neliela iedzīvotāju daļa iegūst invaliditāti pašā mūža noslēgumā. Salīdzinot datus aplūkoto trīs gadu laikā (2015. – 2017. gads), pensijas vecuma personu ar invaliditāti īpatsvaram ir tendence nedaudz paaugstināties – par 2,6 procentpunktiem.

1.47.attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars vecuma grupās 2017. gadā dalījumā pēc dzimuma un invaliditātes grupas (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini

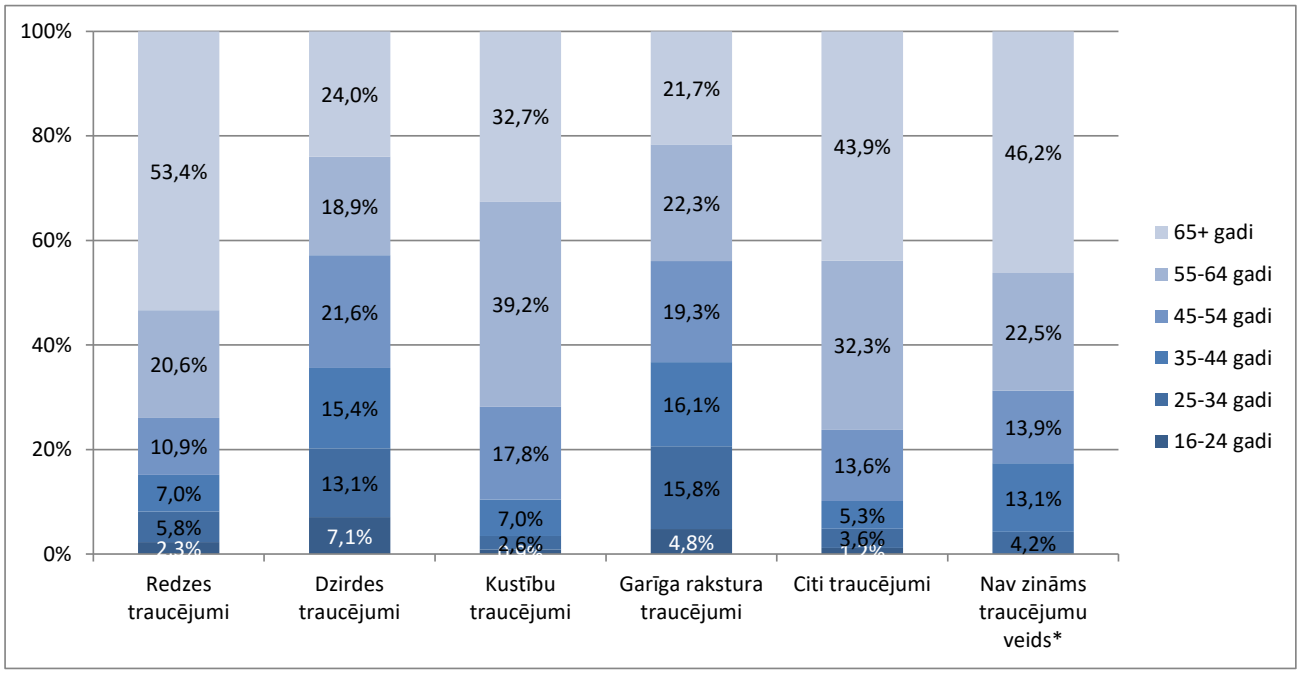
Personu ar invaliditāti vecuma grupu un dzimuma griezumā redzams, ka sieviešu vidū pensijas vecuma sasniegušo personu īpatsvars ir būtiski lielāks (1.47. attēls) – 2017. gadā sieviešu vidū 44,8% bija personas 65 un vairāk gadu vecumā, savukārt vīriešu – 34,2%. Attiecīgi sieviešu vidū mazāks ir gados jaunāku personu īpatsvars.

Aplūkojot invaliditātes grupu un vecuma sadalījumu, redzams, - jo smagāka invaliditātes grupa, jo lielāku tās daļu veido personas 65 un vairāk gadu vecumā (1.47. attēls). Tā 64,4% no personām ar I invaliditātes grupu 2017. gadā bija personas 65 un vairāk gadu vecumā, 15,0% - personas 55-64 gadu vecumā, 8,1% 45-54 gadu vecumā un 12,5% – 16-44 gadu vecumā. II invaliditātes grupas vecuma sadalījumā pensijas vecuma cilvēki veido relatīvi mazāku daļu – 42,5% 2017. gadā bija 65 un vairāk gadu vecumā, 29,1% – 55-64 gadu vecumā, 14,1% – 45-54 gadu vecumā un 14,3% – 16-44 gadu vecumā. III invaliditātes grupas vecuma sadalījumā 2017. gadā 27,6% bija 65 un vairāk gadu vecumā, 38,0% – 55-64 gadu vecumā, 18,5% – 45-54 gadu un 16,0% – 16-44 gadu vecumā.

Salīdzinot pilnu un nepilnu gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti vecuma grupu griezumā, redzamas atšķirības, kas vēlreiz apstiprina iepriekš raksturotās tendences, proti, personas ar I grupas invaliditāti retāk saglabā statusu pilnu gadu mirstības dēļ. Attiecīgi nepilna gada griezumā personu ar I grupas invaliditāti starpā vēl lielāka daļa ir personas 65 un vairāk gadu vecumā (69,9% 2017. gadā, t.i., par 5,5 procentpunktiem vairāk nekā to personu starpā, kas VSAA uzskaitē bijušas pilnu gadu), attiecīgi proporcionāli samazinoties citu vecuma grupu īpatsvaram. II grupas invaliditātes raksturojums vecuma griezumā praktiski neatšķiras, salīdzinot pilnu un nepilnu gadu uzskaitē esošās personas, savukārt III invaliditātes grupas vecuma sastāvs, iekļaujot nepilnu laiku uzskaitē esošos, kļūst relatīvi jaunāks. Tas nozīmē, ka III invaliditātes grupa tiek piešķirta uz laiku, kas īsāks par pilnu kalendāro gadu, personai īslaicīgi zaudējot darbspējas vai iegūstot invaliditāti pirmreizēji.

Aplūkojot funkcionālā traucējuma veidus vecuma grupu griezumā (1.48. attēls), redzams, ka noteiktiem traucējuma veidiem (dzirdes un garīga rakstura) raksturīga lielāka vecuma variācija nekā citiem, t.i., personas ar invaliditāti aptuveni līdzīgās daļās aptver visas vecuma grupas, tādējādi visvecākajā grupā (65 un vairāk gadu vecumā) ir 22-24% personu ar dzirdes vai garīga rakstura traucējumiem. Savukārt redzes, citu traucējumu un neidentificēto traucējumu veidu grupās ievērojamu daļu veido personas 65 un vairāk gadu vecumā (44-53% atkarībā no funkcionālo traucējumu grupas).

1.48.attēls. Pilnu atskaites gadu VSAA uzskaitē esošu personu ar invaliditāti īpatsvars vecuma grupās 2017. gadā dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

Salīdzinot pilnu un nepilnu gadu VSAA uzskaitē esošās personas ar invaliditāti dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida un vecuma grupu griezuma, redzamas atšķirības, ka vairākās grupās (redzes traucējumi, garīga rakstura traucējumi un citi traucējumi) par aptuveni 2-3 procentpunktiem pieaug nepilnu gadu uzskaitē esošu personu īpatsvars, kurām ir 65 un vairāk gadi, t.i., šo traucējumu dēļ pieaug invaliditātes kārtošanas īpatsvars pensijas vecuma iedzīvotāju grupā.

1.45. tabulā ir aplūkojami visi iespējamie sociālās apdrošināšanas un sociālie pakalpojumi (turpmāk tekstā – arī „sociālie transferti") un citi ienākumi, par kuriem VSAA tiek saņemti ziņojumi (alga, ienākumi no saimnieciskās darbības u.c.), un personu skaits, kuras tos ir saņēmušas vismaz vienu mēnesi 2015. – 2017. gadā (neņemot vērā ienākuma veida apmēru). Redzams, ka sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņemšanas īpatsvars, t.i., personu ar invaliditāti īpatsvars, kas saņēmušas pakalpojumu, attiecībā pret kopējo personu skaitu konkrētā grupā, nozīmīgi atšķiras iedalījumā pēc invaliditātes grupas un funkcionālo traucējumu veida, turklāt katra sociālā transferta ietekme uz personas ar invaliditāti kopējiem ienākumiem ir atšķirīga. Ņemot vērā, ka personas, kas attiecīgos sociālos transfertus saņēmušas pilnu gadu, kopumā ir mazāk, attiecīgi samazinās arī katru

maksājumu veidu saņēmušo personu skaitu. Atšķirības starp sociālo transfertu izmaksu pilna un nepilna gada posmā labāk raksturo to relatīvais sadalījums (sk. turpinājumā 1.43. attēlu).

1.45. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – skaits 2015. – 2017. gadā dalījumā pa maksājumu un pakalpojumu veidiem

Ienākumu veids	2015	2016	2017
KOPĀ	176 329	183 322	188 805
Vecuma pensija	73 374	77 758	81 975
Invaliditātes pensija	81 126	82 516	83 297
Apgādnieka zaudējuma pensija	3 004	3 147	3 264
Izdienas pensija	584	684	761
Apdrošināšanas atlīdzība sakarā ar nelaimes gadījumu darbā	8 020	8 865	9 676
Valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts	18 530	18 994	19 159
Personas ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsts	18 288	19 509	20 046
Transporta kompensācija	24 026	26 151	28 425
Bezdarbnieka pabalsts	7 818	8 680	8 540
Slimības pabalsts	18 648	20 395	21 599
Papildu izdevumi saistībā ar nelaimes gadījumu darbā	3 743	4 222	4 922
Kaitējuma atlīdzība ČAES seku likvidācijas dalībniekiem	3 411	3 369	3 306
Pabalsts personas ar redzes invaliditāti asistentam	2 309	2 326	2 389
Citi ienākumu veidi (t.sk. alga)	51 142	54 288	56 915

Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini

Persona ar invaliditāti ienākumus veidojošie sociālie transferti atšķiras atkarībā no vecuma un invaliditātes grupas. Vecuma pensiju saņem tās personas ar invaliditāti, kas sasniegušas pensionēšanās vecumu. Persona ar invaliditāti darbspējas vecumā saņem invaliditātes pensiju vai valsts sociālā nodrošinājuma pabalstu invaliditātes gadījumā (sk. attiecīgi 1.45.-1.47. tabulās iekļautos datus). III invaliditātes grupas gadījumā invaliditātes pensija tiek noteikta valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta apmērā.

Papildus šiem ienākumiem persona var saņemt citus, iepriekš minētos sociālos transfertus, tomēr to izplatība ir samērā ierobežota, jo, ja vien nepastāv kādi citi iemesli personai sociālā transferta saņemšanai (piemēram, apgādnieka zaudējuma pensijas, izdienas pensijas, apdrošināšanas atlīdzības sakarā ar nelaimes gadījumu darbā saņemšanai u.tml.), citi atbalsta veidi ir specifiski mērķēti, lai atbalstītu personas vissmagāko funkcionālo traucējumu gadījumos. Personas ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalstu un transporta kompensācijas parasti saņem tikai personas ar I grupas invaliditāti (1.46. tabula). Personu ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalstu 2017. gadā saņēma 63,8% personas ar I grupas invaliditāti, transporta kompensāciju vismaz reizi 2017. gada laikā (tā tiek piešķirta neregulāri, reizi 6 mēnešu periodā) ir saņēmušas 54,3% personu ar I grupas invaliditāti, pabalstu par asistenta izmantošanu personām ar I grupas redzes invaliditāti 2017. gadā saņēmušas 7,6% personas

ar I grupas invaliditāti. Redzams, ka, salīdzinot ar 2016. gadu, transporta kompensāciju izmantojošo personu ar I grupas invaliditāti īpatsvars ir pieaudzis par 1,9 procentpunktiem.

Līdzīgi kā konstatēts iepriekšējā Izvērtējumā, 1.46. tabulā attēlotie dati rāda tendenci, ka personas ar invaliditāti nodarbinātība un attiecīgi ienākumu sāņēmēju īpatsvars no darba vai saimnieciskās darbības pieaug, samazinoties invaliditātes smaguma pakāpei. Ja 2017. gadā 5,7% personu ar I grupas invaliditāti ir ienākumi no darba vai saimnieciskās darbības, tad šādi ienākumi ir 24,3% II grupas un 48,2% personu ar III grupas invaliditāti. Salīdzinot ar 2016. gadu, personu ar III grupas invaliditāti īpatsvars, kas saņem ienākumus no nodarbinātības vai saimnieciskās darbības, 2017. gadā ir pieaudzis par 0,9 procentpunktiem.

Atkarībā no funkcionālo traucējumu veida arī ir novērojamas atšķirības, kādus sociālos transfertus un citu ienākumu veidus ir saņēmusi persona ar invaliditāti (1.47. tabula). Redzams, ka visbiežāk 2017. gadā vismaz vienu mēnesi gadā strādāja personas ar dzirdes traucējumiem (46,1%), kustību traucējumiem (38,8%) un personas ar citiem traucējumu veidiem (32,9%), visretāk – personas ar garīga rakstura traucējumiem (16,4%). Salīdzinot ar 2016. gadu, visnozīmīgākais nodarbinātības fakta pieaugums 2017. gadā novērojams personu ar garīga rakstura traucējumiem grupā – par 0,8 procentpunktiem un citu traucējumu grupā – par 0,5 procentpunktiem. Savukārt ar nodarbinātības pieaugumu gan 2016., gan 2017. gadā ir saistāms apstāklis, ka personu ar dzirdes traucējumiem gadījumā 2017. gadā par 1,7 procentpunktiem ir pieaudzis bezdarbnieka pabalsta saņēmēju īpatsvars (2017. gadā 7,2%), kas rāda, ka personu ar invaliditāti nodarbinātība var būt nestabila.

Nozīmīgākās atšķirības dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida ir novērojamas valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta saņemšanā (visbiežāk to saņem personas ar garīga rakstura traucējumiem un dzirdes traucējumiem); transporta kompensāciju visbiežāk saņem personas ar kustību traucējumiem vai citiem traucējumu veidiem (ar tendenci pieaugt izmantotāju īpatsvaram par 0,8-0,9 procentpunktiem); pabalstu personas ar redzes invaliditāti asistentam likumsakarīgi saņem tikai personas ar redzes traucējumiem (tā kā atsevišķām personām šajā grupā ir noteikti arī citi traucējumi, attiecīgi 1.47. tabulā redzams, ka šādu pakalpojumu saņem arī atsevišķas personas citās funkcionālo traucējumu grupās). Izvērtējuma periodā ir pieaugusi apdrošināšanas atlīdzības sakarā ar nelaimes gadījumu darbā izmaksu saņēmušo personu īpatsvars citu traucējumu grupā (par 0,4 procentpunktiem) un papildu izdevumu saistībā ar nelaimes gadījumu darbā saņēmušo īpatsvars citu traucējumu grupā (par 0,5 procentpunktiem).

1.46. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc invaliditātes grupas (%)

Ienākumu veids	Gads	I grupa	II grupa	III grupa
Vecuma pensija	2015	66,2%	41,8%	30,3%
	2016	67,7%	43,0%	30,4%
	2017	**68,5%**	**44,5%**	**31,0%**
Invaliditātes pensija	2015	23,3%	48,9%	53,3%
	2016	22,0%	47,7%	52,6%
	2017	**21,1%**	**46,5%**	**51,8%**
Apgādnieka zaudējuma pensija	2015	2,4%	1,8%	1,2%
	2016	2,5%	1,8%	1,2%
	2017	**2,5%**	**1,8%**	**1,2%**
Izdienas pensija	2015	0,3%	0,3%	0,4%
	2016	0,3%	0,3%	0,5%
	2017	**0,4%**	**0,3%**	**0,5%**
Apdrošināšanas atlīdzība sakarā ar nelaimes gadījumu darbā	2015	0,4%	1,3%	10,5%
	2016	0,4%	1,3%	11,2%
	2017	**0,4%**	**1,3%**	**11,8%**
Valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts	2015	9,7%	10,6%	10,4%
	2016	9,6%	10,4%	10,3%
	2017	9,6%	10,2%	10,0%
Personas ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsts	2015	63,4%	0,9%	0,2%
	2016	63,9%	1,0%	0,2%
	2017	**63,8%**	**0,9%**	**0,2%**
Transporta kompensācija	2015	51,0%	10,9%	1,7%
	2016	52,4%	11,7%	1,7%
	2017	**54,3%**	**12,8%**	**1,7%**
Bezdarbnieka pabalsts	2015	1,0%	3,8%	7,1%
	2016	1,0%	3,9%	7,6%
	2017	**1,1%**	**3,8%**	**7,0%**
Slimības pabalsts	2015	2,9%	8,7%	16,9%
	2016	2,8%	9,1%	17,8%
	2017	**2,9%**	**8,9%**	**18,6%**
Papildu izdevumi saistībā ar nelaimes gadījumu darbā	2015	0,1%	0,5%	5,1%
	2016	0,1%	0,6%	5,5%
	2017	**0,1%**	**0,6%**	**6,2%**
Kaitējuma atlīdzība ČAES seku likvidācijas dalībniekiem	2015	0,4%	1,5%	3,1%
	2016	0,4%	1,5%	2,9%
	2017	**0,4%**	**1,5%**	**2,6%**
Pabalsts personas ar redzes invaliditāti asistentam	2015	8,0%	0,1%	0,0%
	2016	7,6%	0,1%	0,0%
	2017	**7,6%**	**0,1%**	**0,0%**
Citi ienākumi (t.sk. alga)	2015	5,9%	23,8%	46,2%
	2016	5,6%	24,2%	47,3%
	2017	**5,7%**	**24,3%**	**48,2%**

Avots: Autoru aprēķini, izmantojot VSAA sagatavotos administratīvos mikrodatus

1.47. tabula. Personu – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā – īpatsvars 2015. – 2017. gadā dalījumā pēc traucējuma veida (%)

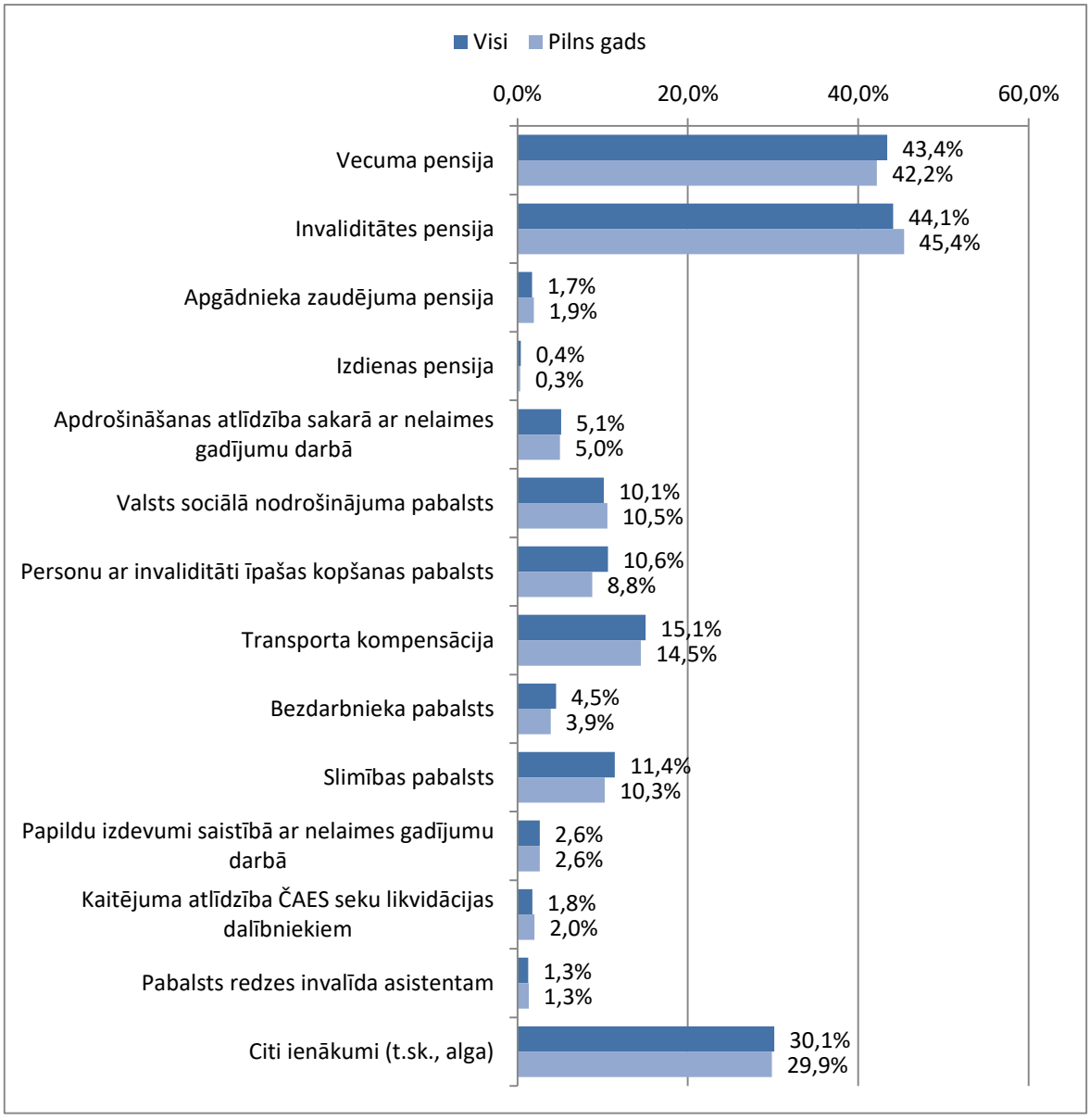
Ienākumu veids	Gads	Redzes traucējumi	Dzirdes traucējumi	Kustību traucējumi	Garīga rakstura traucējumi	Citi traucējumi	Nav zināms traucējumu veids*
Vecuma pensija	2015	53,1%	24,9%	33,6%	22,1%	46,1%	48,0%
	2016	54,7%	25,6%	34,9%	23,4%	46,8%	48,5%
	2017	56,3%	25,4%	36,4%	24,6%	47,8%	49,2%
Invaliditātes pensija	2015	37,6%	49,4%	62,1%	46,5%	43,1%	39,7%
	2016	36,1%	48,9%	61,0%	45,3%	41,9%	38,8%
	2017	34,8%	48,6%	59,6%	44,3%	40,9%	38,3%
Apgādnieka zaudējuma pensija	2015	1,4%	6,2%	0,4%	6,4%	0,7%	3,0%
	2016	1,4%	6,6%	0,4%	6,5%	0,7%	3,3%
	2017	1,4%	6,7%	0,4%	6,5%	0,7%	3,6%
Izdienas pensija	2015	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,5%	0,1%
	2016	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,5%	0,1%
	2017	0,3%	0,1%	0,4%	0,1%	0,6%	0,1%
Apdrošināšanas atlīdzība sakarā ar nelaimes gadījumu darbā	2015	0,7%	0,6%	2,7%	0,2%	7,6%	1,6%
	2016	0,7%	0,7%	2,7%	0,2%	8,1%	1,6%
	2017	0,8%	0,7%	2,7%	0,2%	8,5%	1,6%
Valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts	2015	10,1%	27,1%	5,3%	31,7%	6,8%	13,2%
	2016	9,9%	27,4%	5,2%	31,6%	6,6%	13,4%
	2017	9,9%	27,3%	5,0%	31,4%	6,4%	13,3%
Personu ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsts	2015	3,7%	0,3%	7,6%	14,3%	12,8%	6,5%
	2016	4,3%	0,4%	7,4%	15,3%	12,9%	6,6%
	2017	4,9%	0,3%	7,2%	16,0%	12,6%	6,4%
Transporta kompensācija	2015	2,6%	0,7%	19,8%	2,3%	17,3%	10,4%
	2016	3,2%	0,8%	20,3%	2,6%	18,0%	10,4%
	2017	3,9%	0,8%	21,2%	3,4%	18,8%	10,3%

Ienākumu veids	Gads	Redzes traucējumi	Dzirdes traucējumi	Kustību traucējumi	Garīga rakstura traucējumi	Citi traucējumi	Nav zināms traucējumu veids*
Bezdarbnieka pabalsts	2015	3,1%	4,5%	8,2%	3,0%	4,4%	2,2%
	2016	3,3%	5,5%	8,7%	3,1%	4,7%	2,3%
	2017	3,1%	7,2%	7,6%	3,2%	4,5%	2,1%
Slimības pabalsts	2015	5,2%	9,3%	16,4%	3,7%	12,5%	4,5%
	2016	6,1%	9,4%	16,5%	3,9%	13,2%	4,6%
	2017	6,2%	9,7%	16,6%	3,9%	13,5%	5,0%
Papildu izdevumi saistībā ar nelaimes gadījumu darbā	2015	0,2%	0,2%	1,4%	0,1%	3,6%	0,1%
	2016	0,3%	0,3%	1,6%	0,1%	3,9%	0,2%
	2017	0,3%	0,3%	1,7%	0,1%	4,4%	0,2%
Kaitējuma atlīdzība ČAES seku likvidācijas dalībniekiem	2015	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	2,5%	5,8%
	2016	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	2,4%	5,9%
	2017	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	2,3%	5,9%
Pabalsts personas ar redzes invaliditāti asistentam	2015	23,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	1,8%
	2016	22,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	1,7%
	2017	22,6%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	1,7%
Citi ienākumi (t.sk., alga)	2015	25,0%	44,9%	38,1%	14,9%	31,8%	20,2%
	2016	24,7%	45,8%	38,7%	15,6%	32,4%	20,5%
	2017	24,6%	46,1%	38,8%	16,4%	32,9%	20,3%

Avots: Autoru aprēķini, izmantojot VSAA sagatavotos administratīvos mikrodatus

Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

1.49. attēls. Personu ar invaliditāti – sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju vismaz vienu mēnesi gadā un pilnu gadu – īpatsvars 2017. gadā dalījumā pēc sociālā transferta veida (%)



Avots: VSAA sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēji, autoru aprēķini

Aplūkojot atšķirības personu īpatsvarā, kas saņēmušas dažādus sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu maksājumus, atkarībā no tā, vai persona tos saņēmusi pilnu vai nepilnu 2017. gadu (1.49. attēls), redzams, ka nelielas atšķirības (1-2 procentpunktu apmērā) vērojamas vecuma pensijas, invaliditātes pensijas, valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta, personu ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsta, transporta kompensācijas, bezdarbnieka pabalsta un slimības pabalsta izmaksas gadījumā. Šo sociālie transferti izmaksas īpatsvara atšķirības izskaidro iepriekš sniegtais personu ar invaliditāti demogrāfiskais raksturojums. Vecuma pensijas saņēmēji – personas 65 un vairāk gadu vecumā – gada laikā var mainīties veselības stāvokļa pasliktināšanās un mirstības dēļ. Šo pašu iemeslu dēļ nepilna gada griezumā ir augstāki arī invalīdu kopšanas pabalsta un transporta kompensāciju saņēmušo

īpatsvars. Savukārt īslaicīgās invaliditātes vai pirmo reizi iegūtās invaliditātes gadījumi, kuru dēļ persona uzskaitē arī var būt nepilnu gadu, paaugstina bezdarbnieka un slimības pabalsta saņēmēju īpatsvara pieaugumu nepilna gada datos.

Lai labāk izprastu personu ar invaliditāti ienākumus, Izvērtējuma ietvaros tika veikta analīze, cik personas ir atradušās zem nabadzības riska sliekšņa. Šim nolūkam VSAA mikro datos katras personas gada ienākumi, ja tie tika saņemti pilnu kalendāro gadu, tika salīdzināti ar attiecīgā gada nabadzības riska slieksni vienas personas mājsaimniecībai. Šis rādītājs 2015. gadā bija 3819 EUR, 2016. gadā – 3964 EUR un 2017. gadā – 4400 EUR. Turpinājumā katras personas ienākumiem tika pievienots identifikators, vai tie ir augstāki vai zemāki par attiecīgā gana nabadzības riska slieksni, atsevišķi vērtējot ienākumus no visiem sociālajiem transfertiem, kas saņemti no VSAA, un kopējos ienākumus. Kā iepriekš minēts, VSAA mikro datos nav iespējams identificēt, vai persona pieder vienas vai vairāku personu mājsaimniecībai, tāpēc Izvērtējumā ir pieņemts, ka visas personas ar invaliditāti ir vienas personas mājsaimniecības.

Analizējot personu ar invaliditāti ienākumus, jāņem vērā, ka noteiktu sociālo transfertu, piemēram, **invaliditātes pensijas, uzdevums ir aizvietot personas darbā negūtos ienākumus.** Tādēļ, ņemot vērā, ka **personām ar III un II grupas invaliditāti darbspējas ir daļēji, nevis pilnībā ierobežotas, ir likumsakarīgi, ka tikai ar sociālajiem transfertiem nav iespējams nodrošināt ienākumus virs nabadzības riska sliekšņa**. Tādējādi Izvērtējumā ir aplūkota situācija, kad ienākumus veido tikai sociālie transferti, gan ekonomiskās aktivitātes rezultātā gūto ienākumu ietekme uz personas ar invaliditāti nabadzības risku.

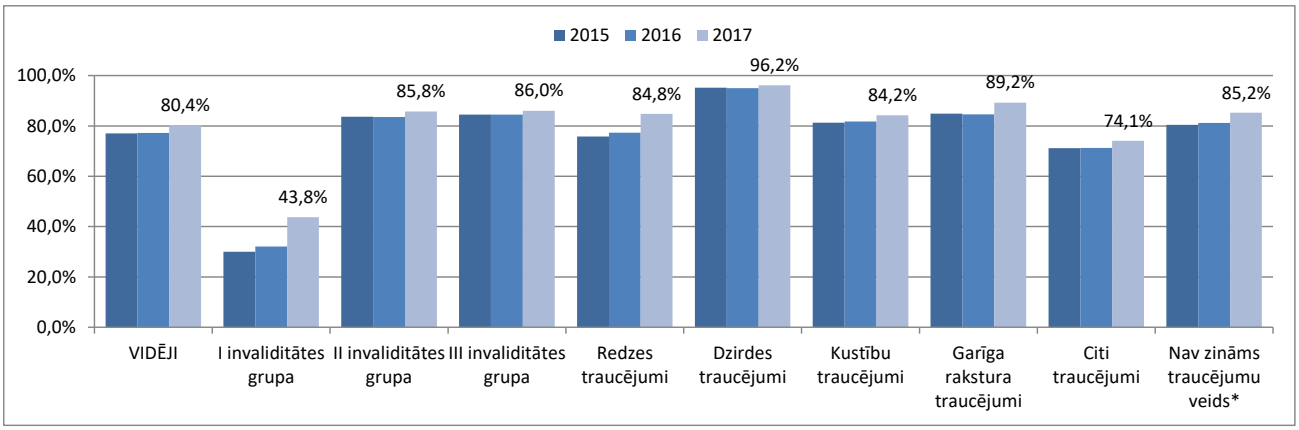
Aplūkojot **ienākumus tikai no sociālajiem transfertiem**, redzams, ka vidēji 2015. un 2016. gadā 77,1-77,2% personu ar invaliditāti ienākumi bija zem attiecīgā gada nabadzības riska sliekšņa (1.50. attēls), savukārt **2017. gadā vērojama rādītāja negatīva dinamika – 80,4**%, t.i., noticis ir pieaugums par 3,2 procentpunktiem, salīdzinot ar 2016. gadu. Tādējādi sociālās apdrošināšanas maksājumu un sociālo pakalpojumu apmērs naudas izteiksmē pieaugums ir bijis lēnāks nekā nabadzības riska sliekšņa pieaugums. Tā rezultātā personu ar invaliditāti, kuru ienākumi atrodas zem nabadzības riska sliekšņa, īpatsvars ir pieaudzis visās invaliditātes grupās un dalījumā pēc funkcionālo traucējumu veida, un saglabājas arī iepriekšējā Izvērtējumā šo griezumu iekšienē konstatētās rādītāja atšķirības.

Salīdzinoši visretāk zem nabadzības riska sliekšņa atrodas personu ar I grupas invaliditāti ienākumi no sociālajiem transfertiem – zem sliekšņa 2017. gadā atradās 43,8% personu ienākumi, tomēr šis rādītājs ir pieaudzis par 11,7 procentpunktiem, salīdzinot ar 2016. gadu (1.50. attēls). Vienlaikus šī grupa ir tā, kura ekonomiski aktīva ir visretāk, attiecīgi sociālie transferti lielākajā daļā gadījumu ir arī vienīgie personu ar I grupas invaliditāti ienākumi. Personu ar II invaliditāti īpatsvars, kuru ienākumi tikai pēc sociālo transfertu saņemšanas bija zem nabadzības riska, 2017. gadā bija 85,8% (pieaugums par 2,3 procentpunktiem) un personu ar III grupas invaliditāti – 86,0% (pieaugums par 1,5 procentpunktiem).

Aplūkojot datus personu ar invaliditāti funkcionālo traucējumu griezumā (1.50. attēls), redzams, ka visvairāk personu zem nabadzības riska sliekšņa, saņemot tikai sociālos transfertus, 2017. gadā bija ar dzirdes traucējumiem – 96,2%. Tā kā daļa personu ar dzirdes traucējumiem strādā, zem nabadzības riska esošo personu skaits ievērojami samazinās, aplūkojot visus ienākumus (sk. sīkāk 1.51. attēlu).

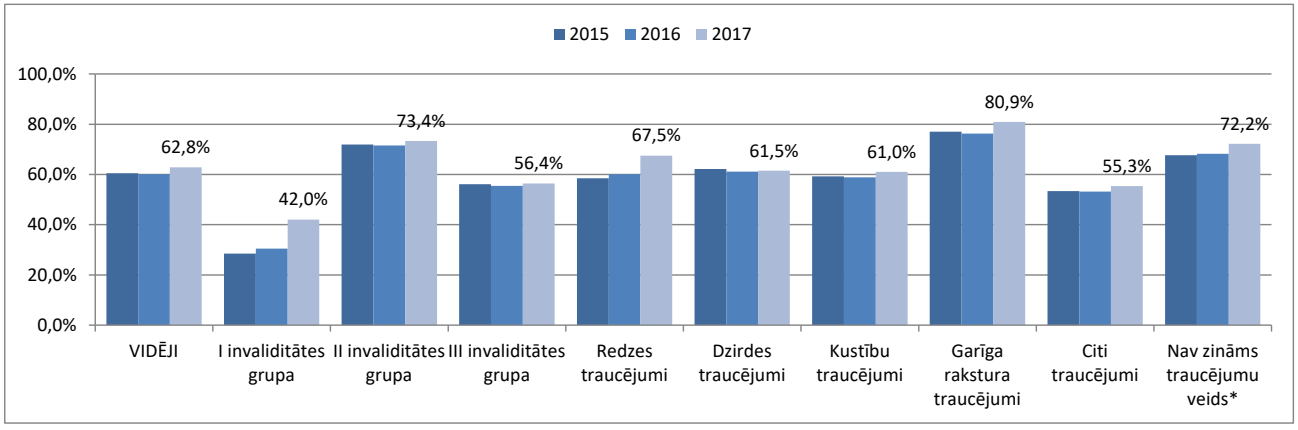
Nākamā grupa, kuras ienākumi no sociāliem transfertiem visbiežāk atrodas zem nabadzības riska sliekšņa, ir personas ar garīga rakstura traucējumiem (89,2% 2017. gadā). Salīdzinoši visretāk zem nabadzības riska sliekšņa ienākumi no sociālajiem transfertiem ir personām ar citiem funkcionālajiem traucējumiem (74,1% 2017. gadā).

1.50.attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars, kuru ienākumi no sociālajiem transfertiem nepārsniedz nabadzības riska slieksni 2015. – 2017. gadā (%)



Avots: Autoru aprēķini, izmantojot VSAA sagatavotos administratīvos mikrodatus
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

1.51.attēls. Personu ar invaliditāti īpatsvars, kuru kopējie ienākumi nepārsniedz nabadzības riska slieksni 2015. – 2017. gadā (%)



Avots: Autoru aprēķini, izmantojot VSAA sagatavotos administratīvos mikrodatus
Piezīme: * Personai invaliditāte uz mūžu ir noteikta līdz 2012. gadam

1.51. attēlā, salīdzinot ar 1.50. attēlu, ir redzama **ienākumu no algas vai saimnieciskās darbības** (t.i., nodarbinātības vai citas ekonomiskās aktivitātes) ietekme uz nabadzības riska samazināšanu personām ar invaliditāti. Vērtējot visus personas ar invaliditāti ienākumus, nabadzības riskam 2017. gadā vidēji bija pakļautas 62,8% personu ar invaliditāti (t.i., par 17,6 procentpunktiem mazāk nekā ienākumu no sociālajiem transfertiem gadījumā). Vienlaikus redzams, ka, salīdzinot ar 2016. gadu, personu ar invaliditāti īpatsvars, kuru kopējie ienākumi ir zem nabadzības riska sliekšņa, ir pieaudzis par 2,7 procentpunktiem.

Vērtējot situāciju no kopējiem personas ienākumiem, visaugstākais nabadzības risks ir personām ar II grupas invaliditāti (73,4% 2017. gadā bija pakļauti šim riskam). Vērtējot pēc traucējumu veida, visaugstākais nabadzības risks ir personām ar garīga rakstura traucējumiem (80,9%) un personām, kurām nav zināms traucējuma veids (72,2%). Abu šo grupu gadījumā, salīdzinot ar 2016. gadu, ir noticis arī nabadzības riskam pakļauto personu īpatsvara pieaugums – par 4,0-4,6 procentpunktiem. Tas pieaudzis arī personu ar redzes traucējumiem gadījumā – par 7,3 procentpunktiem. Vismazākais nabadzības riska pieaugums, ņemot vērā kopējos ienākumus, bijis personām ar dzirdes, kustību un citiem funkcionālajiem traucējumiem.

Minētie dati rāda, ka situācijas uzraudzības nolūkiem lietderīgi ir **identificēt, cik personām ar invaliditāti ienākumu situācija, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir uzlabojusies vai pasliktinājusies**, piemēram, vai ir personas ar invaliditāti, kas 2016. gadā atradās zem nabadzības sliekšņa, 2017. gadā ienākumu ziņā atrodas virs vai joprojām zem nabadzības sliekšņa (un otrādi). Šādiem aprēķiniem tika izmantoti to personu ar invaliditāti ienākumu dati, kuras bija VSAA uzskaitē pilnu gadu abos salīdzinājuma periodos, t.i., 170 841 personas. Redzams, ka 57,4% šo personu ienākumi zem nabadzības riska sliekšņa bija gan 2016., gan 2017. gadā, savukārt 31,6% presonu ar invaliditāti ienākumi abos periodos bija virs nabadzības riska. Vēl 7,0% personu ienākumi bija virs nabadzības riska sliekšņa 2016. gadā, bet nokļuva zem sliekšņa 2017. gadā, taču ir arī personas ar invaliditāti ar pretēju dinamiku, un, proti, 4,1% pesonu ienākumi bija zem nabadzības riska 2016. gadā, taču tie pieauga un nokļuva virs nabadzības riska 2017. gadā.

Tādējādi secināms, ka, vērtējot kopumā, ja personai ar invaliditāti ienākumi bijuši zem nabadzības riska, tad vairumā gadījumu šāda situācija saglabājas ilgākā laika posmā (šeit – divu gadu periodā), un otrādi. Ja personas ar invaliditāti ienākumi bijuši virs nabadzības riska sliekšņa vienu gadu, nemainoties personas apstākļiem (piemēram, nodarbinātībai), personas ienākumi ir virs nabadzības riska arī ilgāku laika posmu.

1.3. Secinājumi par galvenajām tendencēm nabadzības un sociālās atstumtības jomā 2017. gadā

2017. gadā stājās spēkā salīdzinoši liels skaits dažādu tiesību normu grozījumu, kā arī jaunpieņemtas tiesību normas, kas attiecās uz Izvērtējuma mērķa grupām – dažādām iedzīvotāju grupām ar zemiem ienākumiem un pakļautām augstākam nabadzības un sociālās atstumtības riskam nekā sabiedrība caurmērā. Spēkā stājušās izmaiņas lielākajā daļā gadījumu, pirmkārt, bija **mērķētas uz samērā šaurām mērķa grupām** (piemēram, adoptētāji, bērnu aizbildņi, ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieki, vecāki grūtniecības vai bērna kopšanas atvaļinājumā, apgādnieku zaudējušie bērni, daudzbērnu ģimenes ar četriem un vairāk bērniem, ilgstošas aprūpes pakalpojumu saņēmēji, bēgļi un personas, kas ieguvušas alternatīvo statusu). Šāda pieeja – mērķēts atbalsts konkrētām mērķa grupām - kopumā ir vērtējama pozitīvi, jo ļauj izmantot pieejamos resursus mērķtiecīgi.

Otrkārt, daļa pasākumu nebija tieši mērķēti uz iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem materiālās situācijas uzlabošanu, nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanu, bet uz **iedzīvotāju konkrētas**

rīcības motivēšanu vai noteiktu sistēmu nepilnvērtību novēršanu vai sistēmu attīstīšanu (piemēram, nedeklarētās nodarbinātības kontroli, sezonālās nodarbinātības sistēmas sakārtošanu, bērnu dzimstības veicināšanu, netaisnīgas sociālās palīdzības sniegšanas pieejas pret līdzīgām sociālām grupām novēršanu, negodprātīgu slimības lapu izmantošanas novēršanu, alternatīvo ārpusģimenes aprūpes formu īstenošanu u.tml.), vienlaikus ietekmējot konkrēto mērķa grupu ienākumus.

Treškārt, daļa pasākumu bija tādi, kuri tika vērsti uz **konkrētu iedzīvotāju grupu, t.sk. Izvērtējuma mērķa grupu, sociālo aizsardzību nākotnē** (piemēram, sociālās apdrošināšanas iemaksu objektu palielināšana, mikrouzņēmuma nodokļa palielināšana un pārdale par labu sociālajai apdrošināšanai), kā arī **nodarbinātības motivēšanu**, paplašinot nodarbinātības iespējas (piemēram, patvēruma meklētāju, bēgļu un personu, kas ieguvušas alternatīvo statusu gadījumā) vai paredzot stingrākus bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumus, netieši ietekmējot iedzīvotāju ienākumus un to gūšanas iespējas.

1.48. tabulā ir apkopoti galvenie rīcībpolitikas pasākumi, kas ietekmēja nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas (definētas atbilstoši TS), norādot, vai konkrētais pasākums ietekmēja šo grupu tiešos vai netiešos ienākumus (sk. jēdzienu un terminu skaidrojumu).

1.48. tabula. Rīcībpolitikas pasākumi nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto mērķa grupu ienākumu palielināšanai 2017. gadā

Mērķētā atbalsta veids	Mērķa grupas (atbilstoši TS)	Ietekme uz ienākumiem
Paternintātes pabalsts saistībā ar bērna līdz trīs gadu vecumam adopciju	Ģimenes ar bērniem Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
Paplašinātas tiesības uz vecāku pabalstu saņemšanu	Ģimenes ar bērniem Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieku pensiju un kaitējuma atlīdzības aprēķina kārtības izmaiņas	ČAES seku likvidētāji Personas ar invaliditāti	Tiešo ienākumu palielināšanās (ar nosacījumiem)
Ģimenes valsts pabalsta palielināšana par ceturto un katru nākamo bērnu	Daudzbērnu ģimenes ar četriem un vairāk bērniem Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
Pabalsta bērna aizbildnim par bērna uzturēšanu palielināšana	Ģimenes ar bērniem Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
Atlīdzības par adoptējama bērna aprūpes nodrošināšanu palielināšana	Ģimenes ar bērniem Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
Pensiju indeksācija un izmaiņas pensiju indeksācijas metodikā (tiek indeksēti 50% no apdrošināšanas iemaksu algas reālā pieauguma procentiem)	Pensionāri	Tiešo ienākumu palielināšanās nelielā apmērā
Minimālas apgādnieka zaudējuma pensijas, valsts sociālā nodrošinājuma	Ģimenes ar bērniem, īpaši viena vecāka ģimenes Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās

Mērķētā atbalsta veids	Mērķa grupas (atbilstoši TS)	Ietekme uz ienākumiem
pabalsta un atlīdzības par apgādnieka zaudējumu palielināšana bērniem		
Valsts sociālā nodrošinājuma saņemšanas termiņa izmaiņas (uzreiz pēc pensijas vecuma iestāšanās)	Pensionāri	Tiešo ienākumu palielināšanās
Personas ienākumu izvērtējumā netiek iekļauts ģimenes valsts pabalsts	Ģimenes ar bērniem Trūcīgas personas Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās (ar nosacījumu) un ietekme uz netiešajiem ienākumiem
Pakāpeniska sociālās palīdzības pabalstu izmaksas pārtraukšana pēc trīs mēnešiem pēc personas iesaistīšanās darba tirgū	Bezdarbnieki Trūcīgas personas Maznodrošinātas personas	Tiešo ienākumu palielināšanās pārejas periodā
Minimālās algas palielināšana	Strādājošie ar ienākumiem līdz minimālajai algai Ģimenes ar bērniem Bērni Maznodrošinātas personas	Tiešo ienākumu palielināšanās (ar nosacījumiem)
Minimālā valsts uzturlīdzekļu apmēra palielināšana	Viena vecāka mājsaimniecības, ja tās saņem uzturlīdzekļus no otra vecāka (t.sk. maznodrošinātas personas) Bērni	Tiešo ienākumu palielināšanās
IIN atvieglojums par apgādībā esošu personu tiek attiecināts uz nestrādājošu laulāto, kura apgādībā ir nepilngadīgs bērns ar invaliditāti	Ģimenes ar bērniem Personas (bērni) ar invaliditātti	Tiešo ienākumu palielināšanās
Sabiedriskā transporta lietošanas atvieglojumi daudzbērnu ģimenēm	Daudzbērnu ģimenes	Ietekme uz netiešajiem ienākumiem
Vienreizējais finansiālais atbalsts	Bēgļi un personas, kuras ieguvušas alternatīvo satusu	Tiešo ienākumu palielināšanās
Pabalsts uzturēšanās izdevumu segšanai	Bēgļi un personas, kuras ieguvušas alternatīvo satusu	Tiešo ienākumu palielināšanās
Atbrīvojums no vasts nodevas par ceļošanas dokumenta un uzturēšanās atļaujas pirmreizējas izsniegšanu	Bēgļi un personas, kuras ieguvušas alternatīvo satusu	Ietekme uz netiešajiem ienākumiem

Neraugoties uz to, ka vairāki rīcībpolitikas pasākumi 2017. gadā ir bijuši mērķēti arī uz plašāku mērķa grupu – ģimeņu ar bērniem, vecuma pensionāru, personu ar invaliditāti – ienākumu palielināšanu, palielinājumu apmērs ir bijis neliels, turklāt šo grupu ienākumu rādītāju un nabadzības rādītāju analīze parāda, ka šiem **rīcībpolitikas pasākumiem 2017. gadā nav bijusi ietekme uz šo grupu nabadzības līmeņa samazināšanos, kas liecina par universālu ienākumu palielināšanas atbalsta pasākumu vāju ietekmi uz to iedzīvotāju daļu, kas ir pakļauta nabadzībai.**

Kaut arī **2017. gadā palielinājās ģimeņu ar bērniem ienākumi**, vislielākā apmērā tieši ģimenēm ar trīs un vairāk bērniem (par 22% salīdzinājumā ar 2016. gadu), tieši šīs mērķa grupas nabadzības riska indekss pieauga par 0,9 procentpunktiem, kamēr ģimeņu ar mazāku bērnu skaitu vai viena vecāka ģimeņu vidū to īpatsvars, kuru ienākumi ir zem nabadzības riska sliekšņa, ir nedaudz (līdz 2 pocentpunktu robežās) samazinājies. Bērnu nabadzības rādītājiem 2017. gadā bija vērojamas atšķirīgas tendences – nabadzības riska indekss nokritās par 1,9 procentpunktiem, GMI pabalsta vidū bērnu īpatsvars pieauga par 1 procenptunktu, tāpat par 0,6 procentpunktiem tas pieauga trūcīgo personu vidū. Tas rada pamatu secinājumam, ka ģimenes valsts pabalsta palielināšana par ceturto un nākamajiem bērniem ir pozitīvi ietekmējusi šo ģimeņu ienākumus kopumā, bet nav būtiski ietekmējusi tās ģimenes, kuras jau ir bijušas pakļautas nabadzībai. Pirmkārt, jāņem vērā, ka pasākums nebija mērķēts uz nabadzības mazināšanu, bet gan uz "trešā bērna" politikas attīstīšanu. Otrkārt, redzams, ka universāli (uz visu mērķa grupu kopumā) orientēti sociālās palīdzības pasākumi ir ar drīzāk vāju ietekmi uz ienākumu nevienlīdzības mazināšanu un nabadzības apkarošanu.

Ģimenēm ar bērniem 2017. gadā bija mērķēti vairāki rīcībpolitikas pasākumi, taču, kā jau iepriekš minēts, daļā gadījumu tie attiecās uz sašaurinātām mērķa grupāk – nepilngadīgo bērnu aizbildņiem, adoptētājiem, personām, kas aprūpē bērnus ar invaliditāti, daudzbērnu ģimenēm, kurām ir privātās automašīnas, braukšanas atvieglojumi daudzbērnu ģimenēm reģionālajos maršrutos. Līdz ar to tie ir **vērtējami kā konkrētu iedzīvotāju rīcību atbalstoši un motivējoši pasākumi vai grupas netiešos ienākumus palielinoši pasākumi, taču ne nabadzību mazinoši**, kas arī nav to mērķis pēc būtības. Pasākums, kas bija tieši mērķēts uz trūcīgo ģimeņu ar bērniem nabadzības mazināšanu, bija ģimenes valsts pabalsta summas neiekļaušana ģimenes ienākumu izvērtēšanā. 2017. gadā kopumā Latvijā bija 32 378 ģimenes ar trūcīgās ģimenes statusu.

2017. gada rīcībpolitikas un statistikas datu analīzes rezultāti parāda, ka situācija ir **vērtējama kritiski trīs mērķa grupās - seniori, īpaši atsevišķi dzīvojošie, personas ar invaliditāti un bezdarbnieki**.

Neraugoties uz to, ka pensiju indeksācijas ietekmē pensionāru ienākumi 2017. gadā palielinājās, tas joprojām **nav pietiekami efektīvs šīs iedzīvotāju grupas nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas instruments**. 2017. gada datu salīdzinājums ar iepriekšējiem gadiem liecina, ka **nabadzībai pakļauto senioru daļai ir tendence pieaugt**. Senioru vecumā virs 65 gadiem nabadzības riska indekss 2017. gadā pieauga par 6,2 procentpunktiem, sasniedzot 50,4%, kamēr atsevišķi dzīvojošo pensionāru vidū šis rādītājs ir vēl dramatiskāks – 74%, pieaugot gada laikā par 2,8 procentpunktiem. Vidējā pensija – 318 EUR – veido 86,6% no vienas personas mājsaimniecības nabadzības riska sliekšņa vērtības. Senioru grupa ir viena no trim galvenajām sociāli demogrāfiskajām grupām, kas dzīvo zem minimālā ienākuma līmeņa, kas 2017. gadā bija 198 EUR (pārējās grupas ir vienas personas mājsaimniecības līdz 64 gadu vecumam un Latgales reģiona iedzīvotāji). Dati par vidējās darba algas un vidējās vecuma pensijas apmēra izmaiņām atklāj, ka vidējā pensija 2017. gadā pieauga par 5,6%, kamēr vidējā bruto alga – par 7,8%, neto alga – par 7,1%, neņemot vērā patēriņa cenu kāpumu. Tas nozīmē, ka pensiju indeksācijas rezultātā tādā veidā, kādā tā tika veikta 2017. gadā, nebija arī pensionāru ienākumu līmeni uzturoša ietekme, gluži otrādi – **pensiju pirktspēja turpināja kristies, palielinoties nabadzībai pakļauto pensionāru daļai**.

Attiecībā uz bezdarbniekiem 2017. gadā netika veikti nekādi pasākumi šīs mērķa grupas tiešo ienākumu palielināšanai. Tika padarīti stingrāki bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumi, palielinot periodu, par kuru veicamas sociālās apdrošināšanas iemaksas, lai iegūtu bezdarbnieka pabalstu (no 9 līdz 12 mēnešiem 16 mēnešu periodā). Tāpat tika padarīti stingrāki nosacījumi par nodarbinātības statusa izmaiņu ziņu sniegšanu atbildīgajām iestādēm (NVA un VID), tādējādi cīnoties ar nedeklarēto nodarbinātību valstī. 2017. gadā **bezdarbnieku nabadzības riska indekss pieauga par 3,1 procentpunktu un sasniedza 59,6%, kas ir 7,2 reizes augstāks nekā srādājošiem iedzīvotājiem**. Galvenais pasākumu kopums, kas valstī ir orientēts šīs grupas atbalstam un iesaistei nodarbinātībā, ir aktīvās nodarbinātības pasākumi, kas tiek īstenoti Darbības programmas "Izaugsmei un nodarbinātībai" ietvaros ar ES fondu un Latvijas valsts atbalstu. Dominējošais diskurss, kas izriet arī no daļas ekspertu intervijām šajā un 2019. gada Izvērtējumā, vēstī, ka bezdarbnieki ir darbspējīga iedzīvotāju daļa, kuras atbalstam jābūt tādam, lai tas mudinātu arvien ātrāk cilvēku atgriezties darba tirgū un pašam sevi nodrošināt.

Personu ar invaliditāti vidū, ņemot vērā šīs grupas kopējos ienākumus (gan sociālos transfertus, gan ienākumus no nodrbinātības), 2017. gadā nabadzības riska indekss pieauga vēl par 2,7 procentpunktiem, sasniedzot 62,8%, taču jāņem vērā, ka šī grupa nav homogēna. Neraugoties uz to, ka personām ar invaliditāti I grupas invaliditāti ir augstāki atvieglojumi, 42% šai grupai piederīgo ienākumi 2017. gadā bija zem nabadzības riska sliekšņa, kas ir pieaugums par 11,7 procentpunktiem attiecībā pret iepriekšējo gadu.

Izvērtējot rīcībpolitikas pasākumu nozīmi no mērķa grupu perspektīvas, jāsecina, ka **lielākā mērā izmaiņas bijušas vērstas uz šādām nabadzības un sociālās atstumtības riska grupām**: bērniem (t.sk. bērniem, kas palikuši bez vecāku apgādības, bērniem ar invaliditāti), ģimenēm ar bērniem (atbalsts vecākiem, adoptētājiem, aizbildņiem, viena vecāka ģimenēm), trūcīgām personām, ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībniekiem, bēgļiem un personām, kas ieguvušas alternatīvo statusu. 2016. gada un 2017. gada datu salīdzinājums par izmaiņām nabadzības riska indeksa rādītājā atklāj, ka lielākajai daļai iedzīvotāju grupu **situācija šajā periodā ir bijusi stabila**, jo izmaiņas ir notikušas 2 procentpunktu robežās. Kopējā tendence rāda, ka grupām, kurām jau 2016. gadā situācija uzlabojās, tā turpināja uzlaboties (dažāda tipa ģimenēm ar bērniem), savukārt grupām, kurām nabadzības riska indekss bija ar pieaugošu tendenci, 2017. gadā tas turpināja pieaugt (seniori, personas ar invaliditāti, bezdarbnieki).

Kopumā secināms, ka Latvijā **2017. gadā saglabājās salīdzinoši augsta iedzīvotāju ienākumu nevienlīdzība**, par ko liecina Džini koeficienta stabilā vērtība, kas 2017. gadā pieauga par 1,1 procentpunktu attiecībā pret 2016. gadu, sasniedzot 35,6% 2017. gadā (ES vidēji tas bija 30,6%). Tāpat statistikas rādītāji liecina, ka 2017. gadā Latvijas nabadzīgāko iedzīvotāju ienākumi bija 6,8 reizes zemāki nekā turīgākajai iedzīvotāju daļai. **Kopējais nabadzības riska indekss turpināja pieaugt, sasniedzot 23,3%**, **zem minimālā ienākuma līmeņa (198 EUR) dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvars 2017. gadā sasniedza 8,9%**, kas bija pieaugums par 1,1 procentpunktu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Vienlaikus trūcīgo un maznodrošināto personu kopējais īpatsvars valstī dinamikā turpināja samazināties, kas ir skaidrojams ar ilgstoši nemainīgiem un zemiem šo statusu sliekšņiem, kamēr minimālā darba alga un vidējā alga valstī arvien pieauga. Rīcībpolitikas pasākumi, kas bija vērsti uz iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem situācijas uzlabošanu (sociālā palīdzība pabalstu veidā, pensiju

indeksācija, nodokļu politika), **ir mērķēti uz konkrēto grupu tiešu vai netiešu atbalstu un to pamatvajadzību nodrošināšanu atbilstoši sociālās palīdzības mērķim. Tomēr šiem pasākumiem ir vāja ietekme uz nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanu**, lai nodrošinātu arvien lielākai Latvijas iedzīvotāju daļai cilvēka cienīgus dzīves apstākļus 21.gs. Eiropas valstī. Liela daļa īstenoto pasākumu ir organizēti tā, lai indivīds pats uzņemtos iniciatīvu par savas situācijas risināšanu, būtu motivēts rīkoties un veiktu nodokļu maksājumus sociālo garantiju saņemšanai. Šāda pieeja **atbilst diskursam par indivīdu kā galveno atbildīgo par saviem dzīves apstākļiem un materiālo situāciju**. Taču jāņem vērā, ka nabadzībai pakļautas lielāko tiesu ir tās iedzīvotāju grupas – seniori, bērni un personas ar invaliditāti, kuras objektīvi nespēj pilnā mērā uzņemties šo atbildību, savukārt valsts un pašvaldību atbalsts šo grupu materiālās situācijas uzlabošanai atbilstoši 2017. gada rādītājiem ir nepietiekams.

1.4. Galvenās problēmas un ieteikumi to risinājumiem nabadzības un sociālās atstumtības jomā

Šajā sadaļā norādītās problēmas izriet no Izvērtējuma rezultātiem. Daļa no tām tika noteiktas jau 2019. gada izvērtējumā, saglabājot savu aktualitāti 2017. gada situācijas izpētē. Izstrādājot **ieteikumus problēmu risinājumiem, jāņem vērā, ka tie var būt konceptuāli atkarīgi, pirmkārt, no nabadzības cēloņu traktējuma un, otrkārt, nabadzības mazināšanas politikas mērķiem**, bet pēdējie, savukārt, no valdošās politiskās pozīcijas.

Pētījumā intervēto ekspertu skatījumā nabadzības mazināšanas politika ir jāskata kopsakarībā ar nabadzības cēloņu valdošo diskursu sabiedrībā, bet jo īpaši politiķu vidū. Latvijā dominē pieeja, ka par to, ka cilvēks ir trūcīgs un sociāli atstums, viņš pats lielā mērā ir atbildīgs (gan par zemu pensiju, gan zemu algu). Tāpat cilvēks pats ir atbildīgs par savas situācijas atrisināšanu. Par to liecina esošā sociālās palīdzības politika, kuras viens no netiešajiem mērķiem ir mudināt iedzīvotājus, kas ir nonākuši trūkumā, pašiem meklēt izeju no tās, piemēram, iesaistoties nodarbinātībā, izglītībā. Latvijā, spriežot pēc īstenotās politikas, vienīgā iedzīvotāju grupa, par kuras atbalstīšanu sabiedrībā ir konsenss, ir bērni. Šāda konsensa nav nedz par vecuma pensionāriem, nedz personām ar invaliditāti.

Nabadzības cēloņu traktējums var būt atšķirīgs. Pirmkārt, nabadzība var tikt traktēta kā indivīda paša atbildība (slinkums, vājš raksturs, zema izglītība, atkarības u.tml.). Lai mazinātu nabadzību, ir nepieciešams strādāt ar pašiem indivīdiem – ietekmēt motivāciju, paaugstināt izglītību, mainīt kvalifikāciju utt. Otrkārt, nabadzība var būt sociālās, ekonomiskās un politiskās sistēmas nepilnība, kad tiek sagaidīts, ka atbildību par nabadzību uzņemsies sabiedrība. Šajā gadījumā risinājums ir augstāks sociālās aizsardzības līmenis vai sociālās iekārtas maiņa. Treškārt, ir fatālistiskais nabadzības skaidrojums, saskaņā ar kuru nabadzību izraisa no indivīda un sociālās sistēmas neatkarīgi faktori, piemēram, liktenīgs apstākļu salikums, slimība, spēju vai talantu trūkums. Risinājums ir sabiedrības un sociālās sistēmas sniegts atbalsts. Ceturtkārt, nabadzība kā subkultūra, proti, tā tiek pārmantota no paaudzes paaudzē, tā ir raksturīga cilvēkiem ar specifiskām pazīmēm (vai arī no noteiktiem reģioniem, kā piemēram, Latgales Latvijas gadījumā, kur ilgstoši ir izteikti augstāki nabadzības rādītāji). Nabadzības mazināšanas risinājumi meklējami sociālās aizsardzības un indivīda paša aktivitātes

mijiedarbībā.[113] Minētie nabadzības cēloņi neizsmeļ visu iespējamo spektru un nianses, tāpat tie arī savstarpēji pārklājas, taču būtiska ir sabiedrības un politikas veidotāju nostāja, kurš no tiem prevalē, izvēloties un vienojoties par risinājumu virzieniem un konkrētiem rīcībpolitikas pasākumiem. Ja par galveno tiek uzskatīta indivīda paša atbildība, tad risinājums nav monetārā atbalsta palielināšana, bet drīzāk tādu palīdzības un atbalsta sniegšanas pasākumu īstenošana, ka motivē indivīdu pēc iespējas ātrāk kļūt neatkarīgam no šīs palīdzības. Ja dominē viedoklis, ka nabadzība ir sistēmas nepilnības un tai ir drīzāk fatālistiski vai no indivīda spējas tos ietekmēt neatkarīgi cēloņi, tad no sabiedrības (sistēmas) puses visdrīzāk tiek nodrošināts tāds atbalsts, t.sk. materiālais, kas gan garantē minimālo pamatvajadzību apmierināšanu, turklāt tiecoties mazināt arī nevienlīdzību ar pārējiem iedzīvotājiem, gan mazina trūcīgo sabiedrības grupu sociālo atstumtību.

Saskaņā ar pētījumā uzklausīto nabadzības un sociālās jomas ekspertu vērtējumu Latvijā dominē pieeja, ka par to, ka cilvēks ir trūcīgs un sociāli atstums, viņš pats lielā mērā ir atbildīgs (gan par zemu pensiju, gan zemu algu). Tāpat cilvēks pats ir atbildīgs par savas situācijas atrisināšanu. Par to liecina esošā sociālās palīdzības politika, kuras viens no netiešajiem mērķiem ir mudināt iedzīvotājus, kas ir nonākuši trūkumā, pašiem meklēt izeju no tās, piemēram, iesaistoties nodarbinātībā, izglītībā. Latvijā, spriežot pēc īstenotās politikas, vienīgā iedzīvotāju grupa, par kuras atbalstīšanu sabiedrībā ir konsenss, ir bērni. Šāda konsensa nav nedz par vecuma pensionāriem, nedz personām ar invaliditāti.

Otrs intervijās apspriestais ieteikums bija, ka, izstrādājot rīcībpolitikas pasākumus nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautajām grupām, tiem ir jābūt pēc iespējas mērķētākiem tādā nozīmē, lai tie būtu jūtīgi pret sociāli demogrāfiskajiem parametriem (dzimumu, vecumu, nodarbinātību, izglītību), mājsaimniecību tipiem, apgādājamo personu skaitu, personu ienākumu apmēru. Pretējā gadījumā veidojas situācijas, kurās pasākumu mērķa grupas nevar pilnībā izmantot tām paredzētos atvieglojumus (īpaši tas attiecas uz nodokļu politikas pasākumiem) vai atbalsta veidus. Ekspertiem bija vienots viedoklis par to, ka atbalsta pasākumi – kā materiālā, tā nemateriālā izteiksmē – ir jāsniedz mērķēti konkrētām iedzīvotāju grupām, nevis īstenojot universālā atbalsta pasākumus. Universālie atbalsta pasākumi, kā rāda arī 2019. gadā veiktā izvērtējuma rezultāti, ne vienmēr sasniedz tos iedzīvotājus, kuriem konkrētais atbalsts ir visvairāk nepieciešams. Turklāt atbalsta pasākumiem ir pēc iespējas jābūt konkrēto grupu un pat personu vajadzībās balstītiem, īpaši tas attiecas uz pašvaldības līmenī sniegto palīdzību un pakalpojumiem, kur ir lielākas iespējas piemērot individuālo pieeju. Piemēram, ja ir noteikts, ka pašvaldības iedzīvotāji pēc noteiktiem kritērijiem var saņemt pabalstu veselības aprūpes pakalpojumu saņemšanai, tad nevajadzētu ierobežot pabalsta saņēmēja iespējas izlietot to pēc savām vajadzībām – briļļu iegādei, zobu ārstēšanai vai fizioterapijai. Vienlaikus ir svarīgi universāli jeb vispārējie vidējie rādītāji, pret kuriem salīdzināt dažādas iedzīvotāju grupas dinamikā. Vēl viens arguments par labu mērķētākai palīdzībai ir, piemēram, salīdzinoši nelielu pabalstu izmaksa nevis visiem konkrētās grupas pārstāvjiem (piemēram, ģimenes valsts pabalsts par pirmo bērnu 11,38 EUR apmērā), bet iedzīvotājiem ar konkrētu ienākumu līmeni. Taču šādi pasākumi ir politiski nepopulāri, pat ja pēc būtības daļai vecāku šī summa neietekmē viņu kopējo materiālo situāciju

[113] Rajevska, O. (2014). *Sociālais taisnīgums un sociālā nevienlīdzība sociālās politikas dizainā*. Grāmatā: Latvijas iedzīvotāju identitātes un vienlīdzības vērtības. Rīga: LU Apgāds, 113.-137.lpp.

Latvijā nav sistēmiska un iekšēji integrēta nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas politikas plānošanas dokumenta. Šīs politikas pasākumi ir izkliedēti starp dažādām politikas jomām, nozarēm un apakšnozarēm (ģimenes politika, invaliditātes politika, nodarbinātības politika, veselības aprūpes politika, nodokļu politika, ekonomikas politika u.c.) un politikas plānošanas dokumentiem. Šobrīd nabadzības samazināšanas augstāka līmeņa mērķi ir definēti tādos attīstības un politikas plānošanas dokumentos kā NAP 2014-2020, Deklarācijā par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību[114], NRP stratēģijas "Eiropa 2020" īstenošanai. Šie mērķi ir vērsti uz iedzīvotāju (nodarbinātie vecumā no 18 līdz 64 gadiem, bērni, vecuma pensionāri, personas ar invaliditāti) labklājības līmeņa paaugstināšanu, nabadzības riska mazināšanu un ienākumu nevienlīdzības samazināšanu, lai "nodrošinātu iedzīvotājiem adekvātu atbalstu un vienlaikus motivētu cilvēkus uzlabot savu situāciju un iesaistīties darba tirgū".

Izvērtējumā piedāvātie ieteikumi problēmu risinājumiem ir balstīti pētnieku viedoklī par tādiem risinājumiem, kas atbilst uzstādījumam par cilvēka cienīgas dzīves apstākļu nodrošināšanu, izriet no mērķa grupu situācijas izvērtējuma un pēc būtības ir īstenojami. Situācijā, kad valsts un pašvaldību budžetos ir ierobežots finanšu resursu apjoms sociālajai palīdzībai, viena no pieejām ir augstāka diferenciācijas pakāpe palīdzības sniegšanā, t.sk. palielinot ienākumu testētās sociālās palīdzības īpatsvaru, nemonetāro atbalsta pasākumu kopumu un iedzīvotāju pašu spējas uzlabot savus dzīves apstākļus. Šādu pieeju atbalstīja arī pētījumā intervētie nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas jomas eksperti, kuriem bija vienots viedoklis par to, ka atbalsta pasākumi – kā materiālā, tā nemateriālā izteiksmē – ir jāsniedz mērķēti konkrētām iedzīvotāju grupām, nevis īstenojot universālā atbalsta pasākumus. Universālie atbalsta pasākumi, kā rāda arī 2019. gadā veiktā izvērtējuma rezultāti, ne vienmēr sasniedz tos iedzīvotājus, kuriem konkrētais atbalsts ir visvairāk nepieciešams. Turklāt atbalsta pasākumiem ir pēc iespējas jābūt konkrēto grupu un pat personu vajadzībās balstītiem, īpaši tas attiecas uz pašvaldības līmenī sniegto palīdzību un pakalpojumiem, kur ir lielākas iespējas piemērot individuālo pieeju.

Problēma #1	**Netiek īstenoti LM izstrādātie rīcībpolitikas pasākumi minimālo ienākumu līmeņu pārskatīšanai un noteikšanai**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Bāzes risinājumi nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai ir iestrādāti LM "Plānā minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam", nosakot minimālā ienākuma līmeņa un sociālās palīdzības sniegšanas sliekšņus. Nepieciešams tajā iekļautos pasākumus īstenot vismaz tādā apmērā, kādā tie ir noteikti. Kaut arī Plāns paredz minimālo ienākumu līmeņa atbalsta instrumentu (GMI, trūcīgas personas statuss, minimālā pensija u.c.) vērtību pārskatīšanu reizi trijos līdz piecos gados, to ir ieteicams darīt jau 2021. gadā, ņemot vērā, ka esošās vērtības ir noteiktas, balstoties uz 2017. gada datiem. Lai varētu ievērot sociālā taisnīguma principus un nodrošināt iedzīvotājiem, kuri nonākuši nelabvēlīgākā situācijā, minimālos dzīves un iztikas apstākļus, nosakot sociālās palīdzības un pakalpojumu apmēru, piemērot minimālās iztikas līmeņu alternatīvos rādītājus, piemēram, minimālā iztikas groza līmeņus dažādām

[114] Pieejams: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/kk-valdibas-deklaracija_1.pdf (sk. 02.05.2020.)

	sociāli demogrāfiskām grupām, kas tiek izstrādāti LM uzdevumā, ņemot vērā šo grupu atšķirīgās vajadzības.
Problēma #2	**Turpina pieaugt pensijas vecumu sasniegušo iedzīvotāju nabadzības līmenis: pensiju indeksācija nav pietiekami efektīvs instruments pensiju saņēmēju ienākumu palielināšanai**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Pensiju aprēķināšanas un indeksācijas metodika kopš 2017. gada ir pilnveidota, piemērojot darba stāža koeficientus. Tāpat ir plānots palielināt līdz 100% iemaksu algas indeksu esošo 50% vietā. Taču, ņemot vērā esošo zemo pensiju līmeni un 1995. gadā pieņemtajā Pensiju reformas koncepcijā nosprausto mērķi, ka minimālā pensija ir vienāda ar 20% no vidējās bruto algas apmēra (pieņemot, ka iztikas minumums veidos apmēram 20% no vidējās bruto algas), nepieciešami plašāki pensiju palielināšanas pasākumi. Pirmkārt, jānodrošina adekvāts minimālās pensijas līmenis, jo minimālo pensiju noteikšanas mērķis pēc būtības ir absolūtās nabadzības apkarošanas instruments šajā grupā. Pānā minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam sākotnēji minimālā valsts pensiju aprēķina bāze tika noteikta 99 EUR apmērā, pēcāk samazinot to uz 80 EUR. Taču, arī piemērojot šo metodiku, minimālās pensijas apmērs nesasniedz 20% no vidējās bruto algas valstī. Tāpēc ieteikums, pārskatot minimālā ienākuma līmeni, kā to paredz minētais dokuments ne retāk kā reizi piecos gados, ņemt vērā Pensiju reformas koncepcijā izvirzīto mērķi attiecībā uz minimālās pesnijas apmēru, salāgojot to ar finanšu ilgtspēju. Otrkārt, šajā kontekstā ieteicams izvērtēt iespēju pārskatīt pensiju finansēšanas modeli, kas šobrīd balstās uz sociālās apdrošināšanas sistēmu. Ņemot vērā citu valstu pieredzi, iespējams kombinēt valsts pamatbudžeta un valsts sociālās apdrošināšans speciālā budžeta resursus šim mērķim, piemēram, daļu pensijas, kas nav atkarīga no personas veiktajām sociālās apdrošināšanas iemaksām, bet no darba stāža, finansēt no valsts pamatbudžeta, daļu – no speciālā budžeta. Treškārt, ieteicams noteikt iztikas minimuma patēriņa preču un pakalpojumu groza apmēru pensionāriem, ko var pielietot kā alternatīvu rādītāju, nosakot minimālās pensijas aprēķina bāzes vērtību, kas, iespējams, nodrošinātu minimālās pensijas atbilstību minimālās iztikas vajadzību nodrošināšanai šai mērķa grupai.
Problēma #3	**Neraugoties uz īstenotajiem pasākumiem, daudzbērnu ģimeņu nabadzības riska rādītājiem ir tendence pieaugt**
Ieteikumi problēmas risinājumam	2015.-2107. gadu periodā ģimenes ar bērniem ir bijusi viena no galvenajām nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas mērķa grupām. Kopējā šīs grupas situācija ir uzlabojusies. 2017. gada situācijas izpēte liecina, ka daudzbērnu ģimenēm nabadzības riska indekss atkal sācis palielināties, lai dati par ienākumu līmeni rāda, ka tas ir palielinājies. Tas nozīmē, ka 2017. gadā īstenotie pasākumi ar ietekmi uz tiešajiem un netiešajiem daudzbērnu ģimeņu ienākumiem uzlabo kopējo daudzbērnu ģimeņu grupas situāciju, taču nepietiekams ir trūcīgo ģimeņu ar bērniem atbalsts. Daudzbērnu ģimenēm mērķētie pasākumi primāri ir vērsti uz demogrāfiskās politikas mērķu –

	dzimstības palielināšanas - sasniegšanu. Līdz ar to, domājot par turpmākajiem pasākumiem, kas ir vērsti uz šīs mērķa grupas tiešo un netiešo ienākumu palielināšanu, domāt par mehānismiem (t.sk. ienākumu testēšanu un diferencēta atbalsta sniegšanu), kas primāri atbalsta tās ģimenes, kuras ir trūcīgas un maznodrošinātas. Tas, protams, paredz arī salāgot demogrāfijas politikas (ģimenes atbalsta politikas) un nabadzības mazināšanas rīcībpolitikas pasākumus.
Problēma #4	**Bezdarbnieku nabadzības riska indekss ir divas reizes augstāks nekā vidējais rādītājs un septiņas reizes augstāks nekā strādājošajiem**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Bezdarbnieka pabalsta apmēra lielās variācijas, arvien striktākie nosacījumi bezdarbnieka pabalsta piešķiršanai, tā izmaksas perioda un apmēra samazināšana, visdrīzāk palielinās šīs grupas nabadzības līmeni nākotnē. Lai motivētu šo iedzīvotāju grupu reintegrēties darbā tirgū, kas arvien biežāk nozīmē arī nepieciešamību iegūt jaunu vai papildu profesionālo kvalifikāciju, savukārt nereti nākas gaidīt līdz konkrēto apmācību sākumam, piemēram, NVA, ieteicams izvērtēt iespēju šīm personām nodrošināt gaidīšanas laikā materiālo atbalstu, ja aprēķinātais bezdarbnieka pabalsta apmērs ir mazāks par minimālā ienākuma līmeni valstī attiecīgajā gadā. Šis rādītājs izvēlēts tāpēc, minimālā ienākuma līmeņa aprēķina metodika, ņemot vērā Latvijas demogrāfisko un sociāli ekonomisko situāciju, tika noteikta koncepcijā „Par minimālā ienākuma līmeņa noteikšanu", kuras mērķis bija „noteikt metodoloģiski pamatotu un sociālekonomiskajai situācijai atbilstošu minimālā ienākuma līmeni, kas kalpotu par atskaites punktu sociālās drošības sistēmas jomu (valsts sociālie pabalsti, sociālā apdrošināšana, sociālā palīdzība) ietvaros noteikto atbalsta pasākumu pilnveidošanai." Šāda materiālā atbalsta piešķiršanas nosacījums būtu personas apliecināta gatavība (reģistrēšanās mācībām) iesaistīties mācībās ar mērķi iekļauties darba tirgū, ja apmācības nav iespējams uzsākt no personas neatkarīgu iemeslu dēļ.
Problēma #5	**Personu ar invaliditāti nabadzības rādītājiem saglabājas tendence pieaugt**
Ieteikumi problēmas risinājumam	2017. gadā personu ar invaliditāti nabadzības riska indekss pieauga par 2,7 procentpunktiem, sasniedzot 62,8%. Jāņem vērā, ka personu ar invaliditāti grupa ir ļoti daudzveidīga, raugoties gan no vecuma, gan traucējumu veida, gan arī invaliditātes smaguma. Neraugoties uz to, ka personām ar invaliditāti I grupas invaliditāti ir augstāki atvieglojumi, 42% šai grupai piederīgo ienākumi 2017. gadā bija zem nabadzības riska sliekšņa, kas ir pieaugums par 11,7 procentpunktiem attiecībā pret iepriekšējo gadu. Primāri ir jāīsteno LM izstrādātajā "Plānā minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam" paredzētais atbalsts – valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta personām ar invaliditāti pārskatīšana un šī pabalsta ikgadēja indeksācija ar patēriņa cenu indeksu.
Problēma #6	**Visa veida monetārā atbalsta (pabalsti, minimālā alga, minimālie uzturlīdzekļi, pensiju indeksācija) pasākumi ir vāji – palielinājums ir pārāk mazs, lai palielinātu konkrēto grupu, kas ir pakļautas augstākiem**

	nabadzības riskiem un ienākumu nevienlīdzībai, ienākumus un uzlabotu to kopējo situāciju
Ieteikumi problēmas risinājumam	Ņemot vērā sistēmiskos cēloņus (t.sk. ierobežotos sociālā budžeta resursus, joprojām augsto ēnu ekonomikas īpatsvaru, nedeklarētās nodarbinātības līmeni), risinājumu virzieni, pirmkārt, ir diferencēta un sociālās grupas un pat konkrētas personas (ģimenes/ mājsaimniecības) vajadzībās balstīta sociālā palīdzība. Kaut arī diferencēta, iespējams, arī ienākumu testēta pieeja, rada augstāku administratīvo slogu, ierobežotu resursu apstākļos tā var būt piemērotāka, jo universālie (uz visiem iedzīvotājiem vai sociālajai grupai piederīgajiem) rīcībpolitikas pasākumi iedzīvotāju materiālās situācijas uzlabošanai un atbalstam, kā parāda Izvērtējumā veiktā analīze, ne vienmēr sasniedz iedzīvotāju grupas ar zemiem ienākumiem. Otrkārt, turpināt stiprināt darbspējīgos iedzīvotājus, atbalstot pieaugušo izglītības pasākumus, darba un ģimenes dzīves apvienošanu, attīstot sociālās un finanšu pratības kompetences, paplašinot slimību profilakses pasākumus, lai pēc iespējas samazinātu situācijas, kad iestājas sociālās apdrošināšanas gadījumi un personas ienākumu būtiska samazināšanās.
Problēma #7	**Nepietiekama dažādu mērķa grupu informētība par tai pieejamajiem atvieglojumiem, sociālo palīdzību un sociālajiem pakalpojumiem**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Lai novērstu situācijas, kad sociālajām grupām paredzētie atvieglojumi tiek izmantoti nepilnīgi, kā tas ir, piemēram, aizsargātā lietotāja gadījumā, nepieciešams pēc iespējas automatizēt pakalpojumu saņemšanas sistēmas. Šāda pieeja jau ir ieviesta attiecībā uz trūcīgām un maznodrošinātām personām, par kurām pašvaldību sociālais dienests sniedz ziņas elektrības tirdzniecības pakalpojuma sniedzējam, kuram ir tiesības apgādāt ar elektroenerģiju aizsargātos lietotājus. Tāpat šāda automatizēta informācijas sistēma ir plānota atvieglojumu piemērošanai sabiedriskā transporta jomā, taču tā joprojām nav ieviesta.
Problēma #8	**Reģionu vidū joprojām izceļas Latgales reģions ar būtiski augstākiem nabadzības un sociālās atstumtības rādītājiem nekā vidēji Latvijā**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Vislielākais iedzīvotāju īpatsvars, kas dzīvo zem minimālā ienākumu līmeņa, ir Latgales reģionā (2015. gadā 17,1%, 2016.gadā – 16,1%, taču 2017. gadā tas sasniedzis līdz šim augstāko līmeni – 22,3%). Latgalē ir arī augstākais nabadzības riska indekss – 44%. Sociālās palīdzības izpratnē reģions jau šobrīd saņem lielāku palīdzību, raugoties no pabalstos izmaksātajiem finanšu resursiem. Taču, kā to parāda Izvērtējuma datu analīze, sociālās palīdzības pabalstu apmērs ir nepietiekams, lai ietekmētu nabadzības un sociālās atstumtības rādītājus. Pabalstu palielinājums nespēj izlīdzināt plaisu starp vidējo algu valstī un minimālajiem ienākumu līmeņiem, 2017. gadā tā turpināja palielināties. Tāpēc vienīgais risinājums ir turpināt atbalstīt Latgales reģionā tautsaimniecības attīstību un mazināt bezdarba rādītājus.

2. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā izvērtējums

Izvērtējuma otrā nodaļa ir strukturēta četrās sadaļās. Pirmās sadaļas ietvaros ir sniegts izvērsts nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā analīzes ietvara raksturojums, balstoties uz starptautisko pieredzi. Tas ietver, pirmkārt, nevienlīdzības transporta jomā jēdziena definējumu un izvērsumu, no kura, otrkārt, izriet indikatoru saraksts, kas tiek analizēti, lai novērtētu sabiedriskā transporta sistēmas darbību un nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā. Treškārt, nodaļa ietver arī pārskatu par ES valstīs īstenotajām iniciatīvām sabiedriskā transporta pieejamības ierobežojumu mazināšanai.

Otrās sadaļas ietvaros ir analizēti Latvijas politikas plānošanas dokumenti un tiesību akti tiktāl, lai raksturotu pašreizējo situāciju nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības problēmu apzināšanā un mazināšanā, iekļaujot nozares ekspertu viedokļu analīzi saistībā ar nepieciešamajiem uzlabojumiem, veidojot un īstenojot sabiedriskā transporta politiku. Tiesību aktu analīzi papildina pārskats par valsts un pašvaldību sniegto atbalstu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai un atbalstu dažādām iedzīvotāju grupām, t.sk., nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautajām iedzīvotāju grupām. Sadaļas noslēgumā aplūkotas Latvijā īstenotās iniciatīvas (projekti) sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošanai.

Trešās sadaļas ietvaros tika analizēti dažādi statistikas dati, sekundārie datu avoti (transporta un citu nozaru pētījumi), kas ļauj novērtēt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu un nevienlīdzību Latvijā, un šī Izvērtējuma ietvaros veiktās ekspertu interviju un gadījumu izpētes dati, lai raksturotu, pirmkārt, cik lielā mērā Latvijā šobrīd tiek vākta un ir pieejama informācija, kas ļauj izvērtēt nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā indikatorus atbilstoši starptautiskajai praksei, otrkārt, analizēt attiecīgo indikatoru dinamiku kopš 2008. gada, ja iespējams, un, treškārt, papildināt konstatēto problēmu izvērsumu ar citu pētījumu datiem un šajā Izvērtējumā iegūto informāciju par to, kā Latvijas iedzīvotāji, uzņēmēji un pašvaldības risina problēmas, kas izriet no ierobežojumiem sabiedriskā transporta pieejamībā vietējā, reģionālajā un nacionālajā līmenī.

Ceturtās sadaļas ietvaros, pirmkārt, ir sniegts analīzes gaitā iegūto secinājumu kopsavilkums, aplūkojot katras šī Izvērtējuma mērķiem definētās nabadzības un sociālās atstumtības riska grupas situāciju attiecībā uz pieejamību sabiedriskajam transportam un pasākumi, kas šobrīd mērķēti uz pieejamības veicināšanu. Otrkārt, ceturtajā sadaļā ir identificētas galvenās problēmas saistībā ar politikas plānošanu un īstenošanu, kas vērsta uz sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanu Latvijā un, treškārt, vērtējot problēmu risināšanas iespējas, balstoties uz starptautisko praksi, sniegti priekšlikumi sabiedriskā transporta politikas plānošanai ar mērķi mazināt iedzīvotāju sociālās atstumtības risku, kas izriet no transporta pieejamības problēmām.

2.1. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā jēdziena definējums un to raksturojošie rādītāji ES līmenī

2.1.1. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā definējums

Nevienlīdzības sabiedriskā transporta nozarē analīzes jēga izriet no apstākļa, ka sabiedriskajam transportam ir būtiska loma sociālās atstumtības mazināšanā, it sevišķi mazāk aizsargātajām iedzīvotāju grupām. Sabiedriskais transports ir viena no tām pakalpojumu jomām, kas gan ES, gan Latvijas nacionālajā līmenī tiek definēta kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums. Šāds statuss nozīmē, ka tā ir **saimnieciskā darbība, ko tirgus dalībnieki vieni paši bez valsts atbalsta sniegt nespēj, tāpēc pakalpojums tiek sniegts sabiedrības interesēs, vienlaikus nodrošinot, ka tas ir bez diskriminācijas pieejams visiem iedzīvotājiem**[115], jo sabiedriskā transporta pakalpojumi būtiski ietekmē citu pamata pakalpojumu (izglītības, veselības u.tml.) pieejamību, kā arī nokļūšanu uz darbu un sociālās attiecības. Jāņem vērā, ka, vērtējot sabiedriskā transporta pieejamību, šī joma tiek aplūkota kā vienots veselums, t.i., nenodalot atsevišķi transporta ietekmi uz katru no ekonomiskās un sociālās dzīves jomām (t.i., bez detalizēta pārskata, kā tas ietekmē darba, izglītības, veselības, citu valsts iestāžu pakalpojumu pieejamību u.tml.). Kā atzīst starptautiskie eksperti, vāja piekļuve transportam vienādi ierobežo personas piekļuvi iespējām sevi nodrošināt un saņemt pakalpojumus, un kā ierobežojumu kopums veido „nabadzības slazdu"[116] un kavē personas dalību sociālajā un politiskajā dzīvē, kā arī lēmumu pieņemšanā, kas ietekmē viņu ikdienas dzīvi[117].

Lai izvērsti raksturotu **nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā**, iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības ir apskatāmas vienoti ar pastāvošām iespējām tās īstenot, un, gadījumā, ja vajadzību sasniegšana ir kaut kādā mērā ierobežota, jāsaprot ierobežojumu pakāpe un ilgums noteiktā laika posmā, un tā rezultātā radušās sekas, t.i., personas dzīves kvalitātes līmeņa kritums.

Runājot par nevienlīdzību transporta jomā, uzmanība, pirmām kārtām, tiek vērsta uz mazāk aizsargāto iedzīvotāju grupām. Redzams, ka šīs grupas raksturojums nav viendabīgs, attiecīgi tās vajadzības attiecībā uz sabiedrisko transportu ir atšķirīgas (nokļūšana darbā, izglītības, ārstniecības iestādē u.tml.), un transporta pieejamības problēmas ietekmē šīs grupas atšķirīgi. Tādējādi, lūkojoties uz pārvietošanās vajadzībām caur sociālās atstumtības prizmu, nepieciešama arī transporta un labklājības jomu sadarbība[118].

Sabiedriskā transporta pieejamība nav tikai izveidots maršruta tīkls, kurā ar pietiekamu, iedzīvotāju vajadzībām atbilstošu regularitāti kursē sabiedriskā transporta līdzekļi. Jēdziens savā plašākajā, šobrīd ES un starptautiski pielietotajā nozīmē iekļauj arī vides pieejamību līdz sabiedriskā transporta

[115] Pieejams: https://www.fm.gov.lv/lv/sadalas/komercdarbibas_atbalsta_kontrole/normativie_akti/es_normativie_akti/visparejas_tautsaimnieciskas_nozimes_pakalpojumi/ (sk. 04.12.2019.)
[116] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.)
[117] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 04.03.2020.)
[118] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Executive summary. Pieejams: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU(2015)540351(SUM01)_EN.pdf (sk. 06.01.2020.)

pieturvietai, t.i., apkārtējās vides infrastruktūras attīstības līmeni. Tāpat, sekojot jaunāko tehnoloģiju ieviešanai un to izmantošanas iespējām transporta nozarē, ES līmeņa ziņojumos uzmanība tiek vērsta uz to, ka sociālo atstumtību var izraisīt arī pamata digitālo prasmju trūkums, kura rezultātā indivīds nevar piekļūt informācijai par sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem, biļešu iegādi u.tml.[119].

Apkopojot **dažādus ar transportu saistītus sociālās atstumtības aspektus**, sociālie zinātnieki un politikas veidotāji kopumā nosauc vismaz septiņas kategorijas[120], tomēr ņemot vērā sākotnējo izmantotās klasifikācijas izveidošanas laiku (2000. gads), mūsdienās atsevišķi būtu izdalāma vēl viena, kā rezultātā zemāk uzskaitīti astoņi aspekti:

- **Fiziskā atstumtība** – fiziskās barjeras, kuras rada transportlīdzekļa dizains, piemērotība personām ar invaliditāti vai informācijas par kursēšanas laikiem trūkums, kas apdraud piekļūšanu transporta pakalpojumiem;
- **Ģeogrāfiskā atstumtība** – dzīvošana lauku apvidos vai pilsētas vides perifērijā var ierobežot piekļuvi transporta pakalpojumiem;
- **Atstumtība no iestādēm** – attālums līdz tuvākajām iestādēm vai organizācijām, kas sniedz dažādus pakalpojumus, piemēram, tirdzniecības vietas, izglītības iestādes, ārstniecības iestādes vai izklaides vietas var traucēt piekļuvi tām;
- **Ekonomiskā atstumtība** – augstas braukšanas/ pārvietošanās izmaksas var atturēt vai ierobežot nokļūšanu uz darbu un tādējādi negatīvi ietekmē personas ienākumus;
- **Laika resursu trūkuma radīta atstumtība** – apvienojot personas dažādās vajadzības attiecībā uz laika resursiem, piemēram, darbam, mājsaimniecības un bērna pieskatīšanas pienākumiem, samazinās laiks, kuru iespējams atvēlēt pārvietošanās vajadzībām;
- **Baiļu radīta atstumtība** – bailes par personīgo drošību var atturēt personu no iziešanas publiskajā telpā un sabiedriskā transporta izmantošanas;
- **Vietas atstumtība** – nepietiekama fiziskā drošība vai vides infrastruktūras nepietiekams nodrošinājums var atturēt noteiktas iedzīvotāju grupas no piekļuves publiskajai telpai;
- **Informācijas līdzekļu radīta atstumtība** – rada nepietiekamas digitālās prasmes apstākļos, kad informācija par sabiedriskā transporta maršrutiem, kursēšanas laikiem, biļešu iegādi, reģistrāciju u.tml. ir pieejamas digitālajā vidē.

Jāatzīmē, ka atkarībā no starptautiskās institūcijas misijas vai pārskata veidotāju specializācijas dažādi ziņojumi akcentē plašāku vai šaurāku iepriekš nosaukto sociālās atstumtības transporta jomā aspektu spektru, piemēram, uz ekonomisko jautājumu risināšanu orientētas institūcijas vairāk uzsver transporta nozīmi nodarbinātībā un adekvātu ienākumu nodrošināšanā[121].

Vērtējot no iedzīvotāju perspektīvas, **sabiedriskā transporta jomas analīzē pastāv četras dimensijas**: (1) telpiskums – iespējas nokļūt kaut kur; (2) laiks – iespējas nokļūt nepieciešamajā vietā nepieciešamajā laikā; (3) finansiālās iespējas – iespējas segt pārvietošanās izmaksas; un (4) personīgie faktori – personas fiziskās un garīgās spējas izmantot/ lietot pieejamos pārvietošanās līdzekļus (vai arī

[119] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 04.03.2020.)
[120] Turpat, p.15.
[121] Turpat, p.16.

kādu trūkumu dēļ ierobežotas iespējas izmantot pārvietošanās līdzekļus)[122]; aptverot visas šīs dimensijas, tiek runāts par sabiedriskā transporta pieejamību, kas nozīmē cilvēku iespējas saņemt viņiem nepieciešamos pakalpojumus saprātīgā laika posmā, par saprātīgu cenu un ar saprātīgu piepūli[123].

Praksē sabiedriskā transporta pieejamību vērtē no iespējas sabiedrības locekļiem piekļūt šādiem pakalpojumiem: darbam, izglītības, veselības aprūpes iestādēm, pārtikas veikaliem, sociālām, kultūras un sporta aktivitātēm, kā arī transporta ietekmei uz attālinātām (trūcīgām) apdzīvotajām vietām, kas ietver šo apdzīvoto vietu sociālās izmaksas, kas izriet no vājiem savienojumiem ar citiem reģioniem/ apdzīvotajām vietām[124]. Izrietoši, iespējams definēt trīs sociālās un transporta atstumtības iedzīvotāju grupas, lai dažādu autoru piedāvātās klasifikācijas atšķiras, aptverto gan šaurāku, gan plašāku personu loku[125]:

- iedzīvotāji, kas atrodas sociāli neaizsargātā stāvoklī (iedzīvotāji ar zemiem ienākumiem, bezdarbnieki, iedzīvotāji ar zemām prasmēm, vientuļie vecāki, etniskās minoritātes, seniori);
- iedzīvotāji, kuriem ir neizdevīgs stāvoklis attiecībā uz transporta pieejamību (mājsaimniecībā nav automašīnas, lauku teritorijas, attālinātas teritorijas, personas ar invaliditāti);
- citas grupas (sievietes, studenti, bērni).

Ņemot vērā iepriekš minētos aspektus un turpinot konceptualizēt transporta pieejamības problemātiku, pēdējo gadu laikā starptautiskie eksperti sākuši lietot arī jēdzienu **„transporta nabadzība”** (*transport poverty*), ko definē kā situāciju, kurā, indivīdam apmierinot savas vajadzības, nākas saskarties ar vismaz vienu no ierobežojumiem vai stāvokļiem[126]:

- nav pieejami tādi transporta veidi, kas atbilstu indivīda fiziskajām vai garīgajām iespējām vai stāvoklim;
- pieejamie transporta veidi nesasniedz tos gala mērķus, kuros indivīds var sasniegt savas ikdienas vajadzības, lai saglabātu saprātīgu dzīves kvalitāti;
- transporta izdevumi veido tik lielu daļu no mājsaimniecības ienākumiem, ka atlikums ir uzskatāms par zemu ienākumu līmeni;
- indivīdam jāpavada ceļā ievērojamu laika daļu, kas var novest pie laika trūkuma vai sociālās izolētības;
- pieejamie transporta veidi vai apstākļi ir bīstami, nedroši vai indivīdam neveselīgi/ veselības stāvokli apdraudoši.

---

[122] www.ricerchetrasporti.com (2001). Social exclusion and the provision of public transport. Pieejams: http://test.ricerchetrasporti.it/wp-content/uploads/downloads/file_459.pdf (sk. 06.01.2020.)
[123] Office of the Deputy Prime Minister (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. Pieejams: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf (sk. 06.01.2020.)
[124] Turpat.
[125] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 06.01.2020.)
[126] Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. (2016). „Transport poverty and its adverse social consequences”, *Transport*. doi: http://10.1680/jtran.15.00073 citēts pēc ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility”. *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.), p.15.

Šī definīcija, kas izmantota Starptautiskā transporta foruma (*The International Transport Forum*) sagatavotajā ziņojumā, kas strādā transporta politikas attīstības jomā, bet administratīvi ir saistīts ar OECD, ietver daudzveidīgas ar transportu saistītu ierobežojumu dimensijas, ar kurām sastopas indivīdi: pārvietošanās iespēju trūkums, neesoši vai vāji transporta pakalpojumi (jo īpaši ar motorizētiem transporta veidiem), grūtības sasniegt vajadzīgās un vēlamās aktivitātes ar pieejamo transporta veidu palīdzību un nesamērīgi negatīva transporta ārējo apstākļu ietekme[127].

Tādējādi politikas plānošanā, runājot par pakalpojumu pieejamību, kas izriet no iedzīvotāju iespējām pārvietoties, t.sk. ar sabiedrisko transportu, ir svarīgi nodrošināt, ka politikas plānošana notiek pēc pieejamībā balstītas pieejas (*accessibility-based approach*), kas tiek pretstatīta vienkāršotam iedzīvotāju pārvietošanās jeb mobilitātes principam. Pieejamībā balstīta pieeja paredz gan pieejamības rādītāju salīdzināšanu dažādu apdzīvoto vietu starpā ar mērķi nodrošināt tos līdzvērtīgi augstā kvalitātē, kā arī transporta politikas sasaistīšanu ar citām politikas jomām, īpaši, mājokļa politiku. Pieejamībā balstītas politikas veidošanas pamatā ir nepieciešamība izprast iedzīvotāju vajadzības, lietotāju tipus un definēt pieejamības kritērijus[128], jo pastāv risks, ka daudzos lauku apvidos (it īpaši ar nozīmīgu iedzīvotāju teritoriālo izkliedi, kas ļoti sadārdzina tradicionālos sabiedriskā transporta pakalpojumus) ierobežotā transporta infrastruktūra paaugstina to iedzīvotāju sociālo izolētību, kuriem nav savas personiskās automašīnas[129]. Starptautiskā literatūrā lietotie transporta pieejamības indikatoru definējuma principi sniegti nākamajā sadaļā.

Starptautiskā transporta foruma dalībnieki atzīst, ka **sabiedriskā transporta pakalpojumu subsidēšanai ir skaidrs pamatojums, ņemot vērā sociālās iekļaušanas un līdztiesības apsvērumus**. Galvenais atbalsta arguments tam ir uzskats, ka sabiedriskā transporta pieejamība par pieņemamu cenu ir sociālo ieguldījumu veids, kas ļauj visneaizsargātākajiem indivīdiem palielināt savu cilvēka un sociālo kapitālu, nodrošinot piekļuvi darba vietām, veselības aprūpei, izglītības iestādēm utt. Citi argumenti, kas atbalsta subsīdijas, balstās uz mobilitātes jēdziena kā cilvēka pamattiesībām, un tādējādi sabiedriskā transporta pieejamība ir apskatāma kā pilsoņa tiesības. Vienlaikus aktīvas ir diskusijas par to, kāds ir adekvāts sabiedriskā transporta subsīdiju apjoms, ko bieži vien ierobežo valstu valdību fiskālie ierobežojumi[130].

Ņemot vērā dažādās konkurējošās vajadzības un ierobežotos resursus, sabiedriskā transporta subsīdiju shēmām jāatrod iespējas radīt mazāku apgrūtinājumu valsts finansēm, tādējādi ir meklējami efektīvi subsīdiju piešķiršanas mehānismi un jāpierāda, ka subsīdijas nodrošina tādas pārvietošanās vajadzības, kā rezultātā iedzīvotājiem pieejami labāki iztikas līdzekļi (un kas pārsniedz ceļa laiku ietaupījumu). Pasaulē pastāv dažādas pieejas, kādā veidā tiek piešķirtas sabiedriskā transporta subsīdijas – tieši tās iedalot pārvadātājam vai izsniedzot iedzīvotāju mērķa grupām. Pirmajā gadījumā pastāv izaicinājums pārliecināties, vai piešķirtā subsīdija tiešām vērsta uz nabadzības mazināšanu, jo tā var mazināt

[127] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.), p.15.
[128] ITF (2019). "Improving Transport Planning and Investment Through the Use of Accessibility Indicators", *International Transport Forum Policy Papers*, No. 66, OECD Publishing, Paris. (sk. 04.03.2020.)
[129] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 04.03.2020.)
[130] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.), p.32.

pārvadātāja vēlmi būt finanšu efektīvam. Gadījumā, kad subsīdijas tiek piešķirtas lietotājiem, mērķtiecīgas subsīdijas ir labāk piemērotas nekā vispārīgas, lai panāktu līdzsvaru starp finansiālajām iespējām un transporta pieejamības nodrošinājumu. Tomēr subsīdiju mērķauditorijas atlase nav uzskatāma par vienkāršu. Daudzos gadījumos subsīdijas tiek piešķirtas vienkārši viegli identificējamām grupām, kuras tiek uzskatītas par neaizsargātām vai kurām bieži ir maz resursu (piemēram, vecāka gadagājuma cilvēki, studenti). Sakarā ar pietiekami biežu neatbilstību starp šīm kategorijām un zemāko ienākumu grupām, šādas subsīdiju shēmas ir izraisījušas kļūdas gan sociālā iekļaušanā, gan atstumtībā, zaudējot ievērojamus resursus, lai subsidētu nabadzīgo iedzīvotāju pārvietošanos, vienlaikus atstājot daļu nabadzīgo iedzīvotāju bez atbalsta. Tādējādi vismaz līdztiesības ziņā šādā veidā izstrādātas subsīdiju programmas ir uzskatāmas par vāji mērķētām[131]. Līdzīgi kā subsīdiju noteikšana, būtisks sabiedriskā transporta pieejamības elements ir pamatota izmaksu aprēķināšana un pārvadājuma maksas noteikšana[132] katram transporta veidam, kas atbalsta gan ilgtspējīgas mobilitātes, gan sociālās integrācijas mērķus[133].

Balstoties uz šo starptautisko atziņu par nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā pārskatu, Latvijas sabiedriskā transporta politikas analīzē (sk. turpinājumā 2.2. sadaļu) uzmanība tika pievērsta šādiem aspektiem:

- **sociālās atstumtības dimensijas**, kuras atzītas par aktuālām saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību Latvijā gan politikas plānošanas dokumentu, gan tiesību aktu, gan ekspertu interviju līmenī;
- **pieejamībā balstītas pieejas principu ievērošana** Latvijas sabiedriskā transporta politikas plānošanā;
- **sabiedriskā transporta subsīdiju/ dotāciju politika** Latvijā;
- **sociālās un transporta atstumtības iedzīvotāju grupas**, kas definētas Latvijas transporta politikas plānošanas dokumentos un tiesību aktos;
- dati un **informācija, kas tiek izmantota iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību noteikšanā** un transporta pieejamības izvērtēšanā, institūcijas, kuru rīcībā ir minētie dati, un iespējas dažādiem resoriem apmainīties savā starpā ar informāciju par iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām.

Vērtējot Latvijas politikas plānošanas dokumentos un tiesību aktos minētos aspektus, turpinājumā, balstoties uz ekspertu intervijām, gadījumu izpēti un sekundāro datu avotiem, tika izvērtēts, cik lielā mērā pieeja, kas tiek lietota politikas plānošanā, ļauj noteikt iedzīvotāju reālās pārvietošanās vajadzības, novērtēt sabiedriskā transporta jomā potenciāli pastāvošu nevienlīdzību (īpaši, telpas, finanšu un drošības jomā) un vai pastāv kādi rīcības virzieni, kuriem politikas plānošanā līdz šim nav pievērsta pietiekama uzmanība.

2.1.2. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā analīzes indikatori

Ja, lūkojoties uz monetāro nevienlīdzību un sociālo atstumtību, nevienlīdzību veselības aprūpes pieejamības un mājokļa jomā, kā arī bērnu un senioru nabadzību, redzams, ka ES līmenī ir izstrādāti

[131] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 04.03.2020.), p.32-33.
[132] Turpat, p. 33.
[133] Turpat, p.11-12.

vienoti indikatori, kuri tiek iegūti pēc vienotas metodoloģijas visās ES valstīs apsekojuma EU-SILC ietvaros[134], tad nevienlīdzība sabiedriskā transporta jomā šo indikatoru starpā nav iekļauta. EU-SILC apsekojuma moduļu saraksts rāda, ka pēdējo desmit gadu laikā ir bijuši divi mēģinājumi ietvert kādu nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā raksturojošu mērījumu[135] – 2012. gadā caur pieejamību pamata pakalpojumiem (t.sk. sabiedriskajam transportam[136]), 2014. gadā – caur materiālo nenodrošinātību (sabiedriskā transporta lietošanu[137]), t.i., lietojot atšķirīgu pieeju, un neviena no abām pieejām līdz šim nav izmantota atkārtotu mērījumu veikšanai.

Otrs potenciālais datu avots ES līmenī ir iedzīvotāju mobilitātes pētījumi, tomēr, kā atzīst EUROSTAT, tie šobrīd nav iekļauti Eiropas vienotās statistiskās sistēmas ietvarā. Tomēr, pieaugot nepieciešamībai uzraudzīt pasažieru mobilitātes attīstību saistībā ar ES transporta politiku, EUROSTAT darba kārtībā ir saskaņotas metodoloģijas pasažieru mobilitāti novērtēšanai izstrāde[138], balstoties uz pētījumiem, kas līdz šim īstenoti dažādās ES valstīs, tostarp Latvijā[139]. Tomēr, atzīstot nepieciešamību mērīt ES valstu pilsoņu mobilitāti, izmantoto argumentu starpā nevienlīdzība transporta pieejamības jomā nav akcentēta, kas visdrīzāk ir saistīts ar to, ka vadlīnijas tiek piesaistītas, pirmām kārtām, ar Eiropas Komisijas 2011. gada Baltās grāmatas par transportu *(European Commission 2011 Transport White Paper*) indikatoriem. Arī sociāli demogrāfisko jautājumu uzskaitījumā specifiski, sociālās atstumtības risku atklājoši indikatori, piemēram, ienākumu līmenis, spēja segt noteiktus izdevumus vai veikt iekrājumus, veselības stāvokļa dēļ radušies pārvietošanās ierobežojumi, nav minēti (iespējamo piederību mērķa grupai iespējams aptuveni noteikt pēc vecuma, izglītības līmeņa, nodarbinātības un etniskās piederības). Saskaņā ar EUROSTAT vadlīnijām, uzmanība tiek vērsta uz iedzīvotāju pārvietošanās attālumu un ilgumu, pretstatot pārvietošanos pilsētu un lauku vidē, izmantoto transporta līdzekļu veidu (t.sk., izmantoto degvielu), nedēļas dienu, kad notiek pārvietošanās (darba dienas vai brīvdienas), un brauciena mērķi, nodalot darba un mācību braucienus, iepirkšanos, darījuma uz izklaides braucienus, kā arī braucienus, ar mērķi pavadīt citu personu, taču dažādu pakalpojumu saņemšana privātiem mērķiem ir apvienota vienā grupā, kurā ietilpst sadzīves, veselības aprūpes, banku un citus komercpakalpojumu saņemšanu[140].

---

[134] Sk. indikatoru sarakstu: Social Protection Committee Indicators Sub-group (2015). "Portfolio of EU Social Indicators for the Monitoring of Progress Towards the EU Objectives for Social Protection and Social Inclusion." Luxembourg: Publications Office of the European Union. Pieejams: https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=756&langId=en (sk. 03.06.2020.)

[135] EU-SILC moduļu saraksts pieejams šeit: https://ec.europa.eu/eurostat/web/income-and-living-conditions/data/ad-hoc-modules (sk. 03.06.2020.)

[136] Sk. indikatoru sarakstu šeit: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R1157&from=EN (sk. 03.06.2020.)

[137] Sk. indikatoru sarakstu šeit: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0112&from=EN (sk. 03.06.2020.)

[138] EUROSTAT (2018). *EU Transport Statistics. Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics*. Pieejams: https://circabc.europa.eu/sd/a/298539df-bfa2-4a23-8128-79d028c33f1e/Microsoft%20Word%20-%20Passenger%20Mobility%20Guidelines%20December%202018_reviewed%20NO%20COMMENT%20BOXES.docx.pdf (sk. 26.03.2020.)

[139] Latvijā CSP 2017. gadā veica apsekojumu "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", informācija pieejama: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate (sk. 15.06.2020.)

[140] EUROSTAT (2018). *EU Transport Statistics. Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics*. Pieejams: https://circabc.europa.eu/sd/a/298539df-bfa2-4a23-8128-79d028c33f1e/Microsoft%20Word%20-%20Passenger%20Mobility%20Guidelines%20December%202018_reviewed%20NO%20COMMENT%20BOXES.docx.pdf (sk. 26.03.2020.)

Tādējādi, lai novērtētu sabiedriskā transporta pieejamību, starptautiskā praksē tiek lietotas dažādas metodikas, kas vērš uzmanību uz atšķirīgiem pieejamības aspektiem, t.sk., tādiem, kas parāda nevienlīdzību pakalpojuma saņemšanas iespējās. Apkopojums par indikatoriem, kuri tiek lietoti sabiedriskā transporta pieejamības novērtējumā dažādās valstīs, sniegts 2.1. tabulā, norādot indikatora tipu, sniedzot tā aprakstu un mērīšanas piemērus. Indikatori ir sakārtoti pēc to komplicētības, sākot ar salīdzinoši vienkāršāko infrastruktūrā balstīto pieeju un noslēdzot ar viskomplicētāko – lietderībā balstīto pieeju. Redzams, ka katra indikatoru grupa ir piemērotāka noteiktu mērķu un rādītāju definēšanai[141]. Šis indikatoru pārskats Izvērtējuma turpinājumā ir izmantota kā bāze, lai klasificētu Latvijā pieejamos datus, t.sk., pievēršot uzmanību katra indikatora veida spējai parādīt, vai pastāv nevienlīdzība iedzīvotāju iespējās piekļūt sabiedriskajam transportam un cik lielā mērā tā ir izteikta.

2.1. tabula. Transporta pieejamības indikatoru pārskats

Indikatora tips	Apraksts	Piemēri
Infrastruktūrā balstīts	Indikators ļauj novērtēt sabiedriskā transporta infrastruktūras kvalitāti. Novērtēšanai tiek izmantoti rādītāji, kas kvantitatīvi parāda novēroto vai imitēto transporta sistēmas darbību. Šie rādītāji potenciāli var atspoguļot arī atšķirības starppersonu līmenī (piemēram, piekļuve sabiedriskajam transportam atšķiras atkarībā no sociālās grupas). Uz infrastruktūru balstītos rādītājos ir tendence ignorēt pieejamības līdztiesības aspektu/ nevienlīdzību transporta pieejamībā, piemēram, tie nenorāda, vai transporta uzlabošana patiešām atbilstu dažādu grupu piekļuves vajadzībām.	Sastrēgumu līmeņi, braukšanas laiki, vidējais pārvietošanās ātrums, ceļa izmaksas, sabiedriskā transporta tuvums
Atrašanās vietā balstīts	Indikatori, kas mēra iespēju skaitu, kuras var sasniegt no fiksētas vietas, izmantojot noteiktu režīmu noteiktā laikā. Tie potenciāli var atspoguļot arī individuālās īpašības, ja izmantotie dati tiek attiecīgi diferencēti (piemēram, pēc darba vietu skaita, kas cilvēkiem pieejami noteiktā vecuma diapazonā vai ienākumu grupā).	Darba vietu skaits vai citas iespējas, kuras var sasniegt 30 vai 60 minūšu laikā no noteiktās vietas ar automašīnu vai sabiedrisko transportu.
Uz personu balstīts	Rādītāji, kas analizē pieejamību detalizētā individuālā līmenī, pamatojoties uz laika-telpas ģeogrāfiju (t.i., individuālā/ mikrolīmenī).	Rādītāji, kas parāda ceļojuma ilgumu atkarībā no transportlīdzekļa veida/ esamības īpašumā dažādos dienas laikos; piekļuvi noteikta veida darbiem atkarībā no izglītības līmeņa. Dati (*big data*), kas ļauj sasaistīt vietas, kurās dzīvo trūcīgie iedzīvotāji, ar viņu braucienu galamērķiem, lai

[141] ITF (2019). "Improving Transport Planning and Investment Through the Use of Accessibility Indicators", *International Transport Forum Policy Papers*, No. 66, OECD Publishing, Paris. (sk. 04.03.2020.)

Indikatora tips	Apraksts	Piemēri
		piedāvātu atbilstošu sabiedrisko transportu*
Lietderībā balstīts	Rādītāji, kas mēra sociālos ieguvumus cilvēkiem, rodas no piekļuves telpiski izkaisītām iespējām.	Logsum indikators – patērētāja pārpalikums („gatavība maksāt") dažādos transporta plānošanas scenārijos.

Avots: Geurs, K. (2018), "Transport Planning with Accessibility Indices in the Netherlands", Discussion Paper, International Transport Forum, Paris, https://www.itf-oecd.org/transport-planning-accessibility-indices-netherlands citēts pēc ITF (2019). "Improving Transport Planning and Investment Through the Use of Accessibility Indicators", *International Transport Forum Policy Papers*, No. 66, OECD Publishing, Paris. (sk. 04.03.2020.); * Papildināts ar: World Bank (2018). *Transforming Transportation 2018: Realizing Sustainable Mobility for All in the Digital Era*. Pieejams: http://live.worldbank.org/transforming-transportation-2018

Analizējot transporta pieejamību ienākumu nevienlīdzības kontekstā, Starptautiskā transporta foruma dalībnieki 2017. gadā norāda, ka pieejamības raksturošanai **svarīgi ir nodrošināt tādus datus, kas ļauj noteikt mājsaimniecību izdevumus transportam dažādās iedzīvotāju ienākumu grupās un iedalījumā pēc mājsaimniecību tipiem, apmierinātību ar esošajiem transporta pakalpojumiem, kā arī identificēt mājsaimniecību lēmumus attiecībā uz transporta izdevumiem, kas izriet no transporta alternatīvu trūkuma** (pārmērīgi tēriņi transportam vai atteikšanās no pārvietošanās)[142]. Ja politikas veidotāju rīcībā ir dati, kas raksturo atrašanās vietā balstītu pieejamību kombinācijā ar mājokļa un transporta pieejamību, tad šādi dati sniedz īpaši vērtīgu ieskatu transporta nabadzības sociālās atstumtības dimensijā dažādu iedzīvotāju grupu un apdzīvoto vietu vidū[143].

Starptautiskajā transporta forumā atzīts, ka, tā kā augstāk minētie indikatori ir dažādas komplicētības pakāpes, politikas veidotāji tiecas izmantot vienkāršākos mērus, jo tie ir ātri un viegli aprēķināmi, un iekļaujami kā atskaites punkti dažāda līmeņa dokumentos. Tomēr vienlaikus šie indikatori var nepietiekami atklāt transporta nabadzību un ar to saistīto sociālo atstumtību, tāpēc politikas veidotājiem ir ieteicams veicināt saliktāku indikatoru veidošanu, kas aptver pēc iespējas plašāku transporta nabadzības dimensiju spektru[144].

Apkopojot nodaļā aplūkot informāciju, kādi indikatori tiek izmantoti vai tiek rekomendēti izmantot transporta pieejamības problēmu un iedzīvotāju vajadzību attiecībā uz pārvietošanos noteikšanai, un šo jautājumu sasaistei ar nevienlīdzību un sociālo atstumtību, redzams, ka noteikta un vienota pieejama nepastāv ne ES, ne arī plašākā starptautiskā mērogā. Tomēr, kā vienu no atslēgas komponentiem indikatoru izvēlē, raugoties no nevienlīdzības aspekta, var minēt mājsaimniecības izdevumus par transportu, kuri nedrīkst radīt pārmērīgu slogu tās budžetam, attiecīgi šis rādītājs izmantojams arī Latvijas situācijas analīzē. Citādi Izvērtējuma izstrādē izmantojamie dati būtu atlasāmi pēc to atbilstības 2.1.1. nodaļā minētajiem aspektiem, kāda veida sociālā atstumtība var rasties piemērotu pārvietošanās līdzekļu (transporta) trūkuma dēļ, kā arī izejot no apsvēruma, ka dati var spēt raksturot apmēru, kādā sociālā atstumtība ar viena vai otra politikas instrumenta palīdzību tiek mazināta

[142] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.), p.15.
[143] Turpat, p.27.
[144] Turpat, p.28.

(piemēram, cik daudz iedzīvotāju izmanto sabiedriskā transporta maksas atvieglojumus). Būtiski ir arī saprast, cik plaši datu avoti ir pieejami Latvijas transporta politikas veidotāju un viņu sociālo partneru rīcībā, cik sistemātiski tie tiek izmantoti t.sk. transporta pieejamības veicināšanai visām iedzīvotāju grupām.

2.1.3. ES valstu iniciatīvas transporta pieejamības ierobežojumu mazināšanai

Kopš 2000. gadu sākuma ES ir izstrādājusi visaptverošu noteikumu kopumu, kas attiecas uz pasažieru tiesībām visos transporta veidos. Daudzos Eiropas projektos galvenā uzmanība ir pievērsta vecāka gadagājuma cilvēku un cilvēku ar invaliditāti transporta vajadzībām. Tāpat sabiedriskā transporta kvalitātes uzlabošana ir galvenais ES finansēto pētījumu mērķis attiecībā uz visiem vietējā un reģionālā transporta veidiem (piemēram, dzelzceļu un autobusu), kā arī tālsatiksmes pakalpojumiem (piemēram, dzelzceļu, gaisu, jūru un iekšzemes ūdensceļiem). Mērķis ir izstrādāt pasākumus, lai sasniegtu transporta efektivitātes, ilgtspējības un vienlīdzīgas piekļuves mērķus, un noteikt inovācijas mērķus tehnoloģiju, organizācijas un lēmumu atbalsta sistēmu ziņā. Sasniedzot mērķus par augstas kvalitātes sabiedrisko transportu, arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta lietotāju vajadzību un uzvedības, kā arī tehnoloģiju un vadības sistēmu analīzei, kā arī jaunu transporta pakalpojumu koncepciju izstrādei[145].

Runājot par konkrētiem risinājumiem sabiedriskā transporta pieejamības veicināšanā, starptautiskajā literatūrā atrodama virkne labās prakses piemēru, kas attiecas uz pilsētu sabiedriskā transporta lietošanas veicināšanu (t.sk. iedzīvotāju pārsēšanos no privātā transporta līdzekļa uz sabiedrisko transportu, ierobežojot privātā transporta lietošanu pilsētas centrā, paaugstinot stāvvietu maksu pilsētas centrā u.tml.), pārsēšanās braucienu savstarpējās koordinācijas instrumentu ieviešanu, vienoto biļešu ieviešanu, kā arī dažādu elektronisko biļešu ieviešanu[146]. Šo iniciatīvu mērķis ir padarīt sabiedrisko transportu laika, telpas un ērtību ziņā atbilstošāku lietotāju vajadzībām, t.sk. pieejamu tādām iedzīvotāju grupām, kas ikdienā saskaras ar grūtībām iekļūt transporta līdzeklī.

Kā atsevišķa iniciatīvu daļa, kas vērsta uz sabiedriskā transporta **pieejamības veicināšanu finanšu izteiksmē**, ir pilnīga **sabiedriskā transporta braucienu atbrīvošana no samaksas**, t.i., braucienu par brīvu ieviešana. Šādu pieeju kopš 2012.-2013. gada īsteno Tallinas pilsēta. Iniciatīvai bija daudzveidīgi mērķi, sākot ar sociāliem, t.i., veicināt pilsētas iedzīvotāju mobilitāti, vides aizsardzības mērķi, kas saistīti ar privātā transporta kustības samazinājumu pilsētā, kā arī ekonomiskie un fiskālie mērķi, kuri balstījās uz apsvērumu, ka šāda transporta politika piesaistīs pilsētai iedzīvotājus no apkārtnes, rosinās iedzīvotāju iepirkšanos un pakalpojumu izmantošanu, kas tādējādi pozitīvi atsauksies uz ekonomiku un pilsētas budžetu. Tomēr līdz 2017. gadam ir veikti tikai atsevišķi novērtējumi, kas raksturotu mērķu sasniegšanu, sabiedrības ieguvumus un iniciatīvas izmaksas. Līdzšinējie novērtējumi rāda, ka ir iespējams runāt par sociālo mērķu sasniegšanu, taču nav pietiekamas informācijas, kas ļautu atzīt, ka programma ir devusi ieguldījumu arī līdztiesības mērķu sasniegšanā. Blakus tam pastāv bažas, ka šī iniciatīva nav dzīvotspējīga ilgstošākā laika posmā, jo pašvaldības budžetam var trūkst resursu sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes uzturēšanai, novecojušo transporta līdzekļu nomaiņam

[145] IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 04.03.2020.), p.42.
[146] Sk. labās prakses piemēru datu bāzi un publikācijas vietnē, kas apkopo pilsētu iniciatīvas: https://www.centreforcities.org/case-study-library/case-studies-improving-transport/ (sk. 18.03.2020.)

u.tml. pasākumiem, kas ir citas nozīmīgas sabiedriskā transporta pieejamības dimensijas, kas prasa būtiskus finanšu ieguldījumus[147].

Kopš 2018. gada 1. jūnija Igaunijā 11 no 15 apriņķiem tika ieviests **bezmaksas sabiedriskais transports vietējās nozīmes autobusu maršrutos**. Bezmaksas transports ir ieviests Valgas, Veru, Viljandi, Pelvas, Jerva, Jegevas, Tartu, Austrumviru, Hijūmā un Sāremā apriņķos, kā arī maršrutos, ko apkalpo bezpeļņas Ziemeļigaunijas Sabiedriskā transporta centrs Rietumu apgabalā (Lēnes apriņķī). Tā kā atsevišķi maršruti, jo īpaši tie, kas šķērso apgabalu robežas, joprojām ir braucieni par maksu, uz autobusiem ir izvietotas norādes, kurš maršruts ir bezmaksas. Tomēr četros apgabalos – Rietumviru, Harju (Tallinas apkārtne), Raplas un Pērnavas apgabali – ir izvēlējušies pagaidām neieviest bezmaksas autobusu transportu. Dažādas ieinteresētās puses ir izteikušas bažas par izmaksu lietderību, praktiskām īstenošanas problēmām un negodīgu attieksmi. Piemēram, tā kā tika prognozēts, ka Harju apriņķī ap Tallinu bezmaksas transporta ieviešana varētu paaugstināt pasažieru skaitu par 40 procentiem, tad bezmaksas transports netika piedāvāts atbilstošas nozares jaudas trūkuma dēļ. Vērtējot jauno politiku, izskanēja bažas par potenciāli nevienlīdzīgu attieksmi pret pasažieriem tāpēc, ka vairāki autobusu maršruti apvieno savienojumus pāri novadu robežām. Šo līniju izslēgšana no bezmaksas sabiedriskā transporta shēmas nozīmētu negodīgu attieksmi un neatbilstu mērķim palielināt pārvietošanās iespējas lauku iedzīvotājiem[148].

Salīdzinot Igaunijas paažieru pārvadājumu autobusos izmaiņas dažādos apriņķos 2018. un 2019. gadā, kas iegūti ar Igaunijas Autopārvadātāju uzņēmumu asociācijas (*Union of Estonian Automobile Enterprises*) palīdzību, redzams, ka 2019. gadā Igaunijas iedzīvotāji ir veikuši vairāk kā 2,9 miljonus braucienu vairāk nekā 2018. gadā (vidējais pieaugums par 15%), savukārt, salīdzinot ar 2017. gadu, pārvadāto pasažieru skaits ir pieaudzis par 4,8 miljoniem. Aplūkojot apriņķu līmenī, redzams, ka pasažieru skaits ir pieaudzis ne tikai tajos apriņķos, kuros ir ieviests bezmaksas transports vietējas nozīmes autobusu maršrutos (visvairāk – Valgas (+30%), Viljandi (+26%) un Sāremā apriņķos (+21%)), bet arī tajos apriņķos, kuros saglabāta brauciena maksa, visvairāk – Harju (Tallinas apkārtne) (+21%) un Raplas apriņķos (+17%). Turklāt dažos Austrumigaunijas apriņķos, kuros pieejams bezmaksas sabiedriskais transports, pasažieru pārvadājumu intensitāte no 2018. uz 2019. gadu pieaugusi maz. Saskaņā ar Igaunijas Autopārvadātāju uzņēmumu asociācijas sniegto informāciju visaktīvākie reģionālo vietējo pasažieru pārvadājumu lietotāji ir vecāka gadagājuma iedzīvotāji, un daļa iedzīvotāju ir nomainījuši braucienu ar privāto automašīnu uz bezmaksas sabiedrisko transportu. Tāpat ir novērojamas dažādas pakalpojuma sniegšanas grūtības, piemēram, bezmaksas transports ir kļuvis tik pieprasīts, ka dažos apriņķos ir kritusies pakalpojuma kvalitāte, piemēram, autobusi ir pārpildīti. Valsts dotāciju apmērs vietējiem autobusu pārvadājumiem ir pieaudzis no 21,8 miljoniem 2017. gadā līdz 49,2 miljoniem 2020. gadā[149].

[147] Hess, D.B. (2017). „Decrypting fare-free public transport in Tallinn, Estonia." *Case Studies on Transport Policy*. 5(4), pp.690-698. Pieejams: http://www.hesstonia.com/wp-content/uploads/2018/12/Decrypting-fare-free-public-transport-in-TallinnEstonia.pdf (sk. 18.03.2020.)

[148] Modijefsky, M. (2018). "Estonia launches the largest free public transport scheme in the world." Pieejams: https://www.eltis.org/discover/news/estonia-launches-largest-free-public-transport-scheme-world (15.06.2020.)

[149] Igaunijas Autopārvadātāju uzņēmumu asociācijas (*Union of Estonian Automobile Enterprises*) sniegta informācija uz pieprasījumu par bezmaksas sabiedriskā transporta darbības rezultātiem (nav publicēta).

Nākamā būtiskā diskusiju tēma ir **sabiedriskā transporta ģeogrāfisko un fizisko pieejamību laikā un telpā**, kuras ietvaros viens no aktuālakajiem virzieniem ir lauku iedzīvotāju, kā arī citu mērķa grupu pārvietošanās iespēju pilnveidošana. Papildus tam, ka lauku apvidos iedzīvotāju blīvums ir zemāks, lai sabiedriskā transporta pārvadājumi būtu rentabli, lauku iedzīvotāju pārveitošanās vajadzību dažādība, sabiedrības novecošanās un iedzīvotāju koncentrēšanās pilsētās vēl vairāk sadārdzina paasažieru pārvadājumu veikšanu lauku teritorijās, kā rezultātā transporta subsīdijām patērētie līdzekļi pieaug un saglabāt pakalpojuma kvalitāti paliek avrien grūtāk. Izmaksu sadārdzināšanās parasti noved pie sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoma samazināšanas. Tādējādi vairākas pasaules un ES valstis ir spiestas meklēt dažādus risinājumus, kā saglabāt pakalpojumu, pieaugot ārējās vides izaicinājumiem[150].

Apkopojot iniciatīvas, kuras dažādās ES valstīs tiek piemērotas, lai veicinātu transporta laika un telpas pieejamību dažādām iedzīvotāju grupām, kopumā var minēt trīs galvenos iniciatīvu tipus: (1) formālie un neformālie apvienotie braucieni, kad pasažieri sastarpēji koordinē un organizē transporta līdzekli kopīgam braucienam, t.sk. izmantojot sociālos tīklus un mobilās lietotnes; (2) pašvaldības/ kopienas transporta pakalpojumi (piemēram, sociālā dienesta organizēts transports, skolēnu autobuss); (3) sabiedriskais transports pēc pieprasījuma[151].

Apvienotie braucieni (*ride-sharing*) tiek definēti kā pārvietošanās iespēja, kurā divas vai vairākas personas, kas ceļo uz vienu un to pašu galamērķi vai maršrutu līdz galamērķim, dalās ar brauciena izmaksām taksometrā, autobusā, privātā automašīnā vai ar citu tamlīdzīgu trnasporta līdzekli[152]. Šis modelis ietver arī apvienotos braucienus strādājošajiem, kurus organizē viņu darba devējs[153]. Starptautiskā prakse rāda, ka apvienotie braucieni var būt gan formāli, gan neformāli. Formālos apvienotos braucienus sniedz sabiedrisks vai privāts, taču formāli apstiprināts pakalpojuma piedāvātājs par noteiktu samaksu (piemēram, vienkāršākais pazīstamais un izplatītais piemērs ir taksometrs), savukārt neformālie apvienotie braucieni notiek tad, kad autovadītājs privāti vienojas par pasažieriem, jo ir savstarpēji pazīstami un pieder pie viena kontaktu loka. Starptautiskās literatūras apskats norāda uz virkni izaicinājumu, veidojot publisku (formālo) apvienoto braucienu politiku. Viens no šķēršļiem ir saistīts ar neformālo apvienoto braucienu pieejamību, paļaujoties uz ģimenes locekļiem, draugiem vai kaimiņiem, kā rezultātā iedzīvotāji nevēršas pie formāliem pārvadātājiem pat tad, ja šāds pakalpojums ir pieejams. Pētījumi, kas veikti, lai izprastu iedzīvotāju izvēli par labu neformālajiem, nevis formālajiem apvienotajiem braucieniem, ir parādījuši vairākus šķēršļus, piemēram, formālo transportlīdzekļu vadītāju ierobežoto piedāvājumu, braucienu uzticamību un

[150] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis*. Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.)

[151] Bosetti, S. (2018). „New mobility approaches to fight transport poverty and improve accessibility in european cities and reģions. Analysis and understanding of the mobility needs of vulnerable user groups". *CIVITAS FORUM 2018*. Pieejams: https://hireach-project.eu/HiReach_Presentation%20CIVITAS%20FORUM%20Umea_v1_20180920_SB.PDF (sk. 18.03.2020.)

[152] Payyanadan, R., Lee, J. (2018). "Understanding the ridesharing needs of older adults", *Travel Behaviour and Society*, 13(2018), pp. 155-164. Pieejams: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X1730193X?via%3Dihub (18.03.2020.)

[153] Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final Report". Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf (sk. 26.03.2020.)

pieejamību, pakalpojuma darba laika elastīgumu un apdzīvoto vietu pārklājumu, pakalpojumu biežumu, izmaksas un uzticēšanos pakalpojuma sniedzējam[154].

Kā minēts iepriekš, izplatīts formālo apvienoto braucienu piemērs daudzās pasaules valstīs ir taksometra pakalpojumi, tomēr, blakus tiem, dažādās valstīs (t.sk., ES) ir pieejami arī daudzveidīgāki formālo apvienoto braucienu pakalpojumu piemēri[155]. Piemēram, **Beļģijā, Briseles reģionā** pastāv kolektīvais taksometra pakalpojums, kurš darbojas naktīs nedēļas nogalē, lai aizpildītu sabiedriskā transporta trūkumu. Pasažieri apvienojas kolektīvā braucienā par fiksētu samaksu, un starpību, kas rodas starp taksometra skaitītāja datiem un pasažieru maksāto fiksēto tarifu, sedz reģiona vadība (no publiskā budžeta). **Dānijā** darbojas apvienoto braucienu operators, kura pakalpojumus iespējams pasūtīt caur tiešsaites platformu, kurā transporta līdzekļa īpašnieks paziņo datumu, brauciena sākuma punktu un galapunktu, un, ja tas atbilst pasažiera vajadzībām, viņš piesakās braucienam. Ja transporta līdzeklī ir vairākas sēdvietas, vairākiem pasažieriem ir iespējams apvienoties vienā braucienā. Brauciena izmaksas tiek sadalītas pasažieru starpā, un noteiktu samaksas procentu saņem tiešsaistes platformas turētājs. **Francijā** apvienoto braucienu definīcija transporta jomas tiesiskajā regulējumā ir iekļauta 2015. gadā. Saskaņā ar to, apvienotais brauciens ir tāda pārvietošanās, kurā viena transporta līdzekļa izmantošanā apvienojas autovadītājs un viens vai vairāki pasažieri un kurā daļu brauciena transporta līdzekļa vadītājs veic par saviem līdzekļiem (saviem mērķiem) bez cita apsvēruma kā tikai izmaksu dalīšana. Starpniecības pakalpojumi, kuri savieno transporta līdzekļu vadītājus ar potenciālajiem pasažieriem, netiek iekļauti transporta profesiju kategorijā. Papildus tam tiek atzīts, ka škērslis formālo apvienoto braucienu kā pakalpojuma attīstībai ir neskaidrības, kādu tiesisko regulējumu piemērot pakalpojumam, lai to nošķirtu no citiem maza apmēra un uz individuālo pieprasījumu balstītiem pasažieru pārvadājumiem. Savukārt, lai gan **Lielbritānijā** nepastāv īpašs apvienoto braucienu tiesiskais regulējums, nacionālajā un vietējā līmenī notiek dažādas iniciatīvas, lai veicinātu apvienotos braucienus, it īpaši to iedzīvotāju starpā, kas strādā maiņu darbu. Kā viens no piemēriem minama *CarShare UK* organizācija, kas dibināta 1998. gadā un kuras pakalpojumus izmanto arī darba devēji, lai orgnaizētu, lai organizētu kopīgas maiņas, un kas tiecas apvienot atsevišķu uzņēmumu īstenotās apvienoto braucienu shēmas. Lielbritānija ir viena no tām valstīm, kurā, veicinot apvienotos braucienus ar *CarShare UK* palīdzību, uzmanība tiek pievērsta kopumā iedzīvotājiem, kuriem nav privāta transporta līdzekļa, un lauku vai attālinātos reģionos dzīvojošajiem valsts iedzīvotājiem. Visos gadījumos, ja persona vēlas izmantot apvienotā brauciena pakalpojumu, viņai ir jāreģistrējas pakalpojuma mājas laikā, kur tiek savienoti pieprasījumi un piedāvājumi[156].

Papildus aplūkotajiem piemēriem daudzās ES valstīs apvienotie braucieni netiek īpaši normatīvi regulēti, tādējādi tie pastāv kā neformāli pakalpojumi vai individuālas iniciatīvas, un vienošanās par apvienoto braucienu bieži notiek, izmantojot dažādus tiešsaistes rīkus. Šādos gadījumos bieži tiek

[154] Payyanadan, R., Lee, J. (2018). "Understanding the ridesharing needs of older adults", *Travel Behaviour and Society*, 13(2018), pp. 155-164. Pieejams: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X1730193X?via%3Dihub (18.03.2020.)

[155] Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final Report". Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf (sk. 26.03.2020.)

[156] Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. et al. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. ANNEX III – Country Reports". Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf (sk. 26.03.2020.)

izsvērts, ka, ja transporta līdzekļa vadītājs (īpašnieks) negūst papildu peļņu par apvienoto braucienu un dalītās izmaksas sedz tikai reālos ceļa izdevumus, tad pakalpojums saglabā savu privātās iniciatīvas formu bez nepieciešamības pakļauties formāliem noteikumiem vai kādam papildu tiesiskajam regulējumam. Vienlaikus arī šajā jomā ES dalībvalstis izstrādā jaunas iniciatīvas, lai tiesību aktos noteiktais saskanētu ar jauno pakalpojumu sniegšanas kārtību un dažādām iedzīvotāju privātajām iniciatīvām. Piemēram, lai gan **Zviedrijā** nav īpašu tiesību aktu, kas piemērojami apvienotajiem braucieniem un kopumā regulējums atļauj tos veikt bez komerciāla nolūka, tomēr 2015. gadā Zviedrijas valdība izveidoja komisiju, lai izvērtētu, kā tiesību aktus par taksometru pakalpojumiem un apvienotajiem braucieniem iespējams pielāgot jaunajai realitātei. Komisija izvērtē, vai un kādos gadījumos taksometra skaitītāja izmantošana ir obligāta, vai var izveidot jaunu definīciju par taksometriem līdzīgu saimniecisko darbību, un izskata noteikumus par privāto personu koplietošanas automašīnām[157].

Starptautiskie transporta jomas eksperti tomēr atzīst, ka mūsdienu tehnoloģiju attīstība maina jēdziena "sabiedriskais transports" izpratni, tāpēc apvienotie braucieni (un dalīšanās ar privāto transportu) nākamajos gados tiek uzlūkoti par būtisku alternatīvu sabiedriskā transporta piedāvājumā. Tāpēc politikas veidotājiem un valstu vadībai turpmākajos gados būs jāpārskata esošo nozares tiesisko regulējumu, ņemot vērā šos jaunos pārvietošanās pakalpojumus, it īpaši, lai saglabātu privātuma un drošības standartus[158].

Jāmin, ka iepriekš aplūkotie apvienoto braucienu piemēri vērš uzmanību uz pakalpojuma pieejamību galvenokārt pilsētvidē, tomēr iepriekš tika minēts, ka, raugoties no iedzīvotāju izvietojuma un pārvietošanās viedokļa, būtiski ir attīstīt elastīgus pasažieru pārvadājumu piedāvājumus arī lauku apvidos. Aplūkojot iespējamo literatūru par apvienotiem braucieniem saistībā ar lauku teritorijām, redzams, ka pēdējos gados (2018.-2020. gads) vairākās ES dalībvalstīs tiek īstenoti projekti, ar mērķi pētīt un stimulēt dažādu alternatīvu transporta veidu attīstību, t.sk., apvienotos braucienus. Projektu pieteikumi un mērķi vēlreiz apstiprina faktu, ka daudzās ES un EEZ valstīs lauku apvidu teritorijās pastāv iedzīvotāju pārvietošanās ierobežojumi, un vispārīga interese ir apkopot labās prakses piemērus un pilotēt to piemērošanas iespējas dažādās projektu partnervalstīs[159]. Labās prakses piemēru publikācijas rāda, ka biežāk piedāvātie risinājumi tomēr klasificējami kā transports pēc pieprasījuma, nevis apvienotais brauciens.

Saskaņā ar starptautiska konsultantu uzņēmuma „L.E.K. Consulting" apkopojumu, **sabiedriskais transports pēc pieprasījuma** sastopams aptuveni 40 pasaules pilsētās, g.k., ES un EEZ valstīs, ASV,

---

[157] Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. et al. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. ANNEX III – Country Reports". Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf (sk. 26.03.2020.)

[158] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis.* Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.)

[159] Sk. piemēram: Lorenzini, A., Ambrosino G., Finn B. (2019). "Smart rural transport areas (SMARTA) project". Pieejams: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump2019_d4_lorenzini_andrea_memex.pdf (sk. 26.03.2020.); European Network for Rural Development (bez datuma). "Smart Villages and Rural Mobility". Pieejams: https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd_publications/smart-villages_brief_rural-mobility.pdf (26.03.2020.); Joining forces of public transport and ride-sharing: UITP (bez datuma). Pieejams: https://www.uitp.org/news/joining-forces-public-transport-and-ride-sharing-uitp-coordinates-new-project-ride2rail (26.03.2020.)

Austrālijā un atsevišķās citās valstīs[160]. Sabiedriskais transports pēc pieprasījuma definējams kā subsidētā (sabiedriskā) transporta veids, kas uzņem dažādus pasažierus noteiktā apvidū, balstoties uz tuvākā pieejamā transporta principu vai uz iepriekšējas pasūtīšanas principu, un parasti tiek piemērots situācijās, kad regulāriem un biežiem pasažieru pārvadājumiem ir nepietiekams pieprasījums. Sabiedriskais transports pēc pieprasījuma ļauj nodrošināt iedzīvotājiem nepieciešamo pārvietošanos, atkarībā no organizācijas var tikt arī labāk pielāgots iedzīvotāju vajadzībām (gadījumā, ja ir iespējams elastīgi mainīt laiku, cikos transports tiek piedāvāts pasažieriem), samazināt „tukšo" braucienu daudzumu, kāds rodas, regulāri nodrošinot sabiedrisko transportu vietās ar zemu pieprasījumu, nodrošināt pasūtītājam piemēroti aprīkotu transporta līdzekli, tādējādi samazinot sabiedriskā transporta izmaksas gan lietotājam, gan no valsts budžeta nepieciešamo subsīdiju apmēru[161].

Transports pēc pieprasījuma tiek uzskatīts par īpaši piemērotu veidu lauku teritorijām, jo tas ir elastīgs un spēj pielāgoties vietējām vajadzībām. Lai gan maksa par braucienu var būt dārgāka nekā "parastajā" sabiedriskajā transportā, starptautiskā pieredze liecina, ka gan privātā autotransporta lietotāji, gan esošie autobusu lietotāji ir gatavi izmantot šos pakalpojumus par augstāku maksu nekā spēkā esošie regulāro autobusu pārvadājumu tarifi. Tomēr starptautiskie eksperti uzskata, ka pakalpojumiem, kas mērķēti uz pielāgošanos pieprasījumam, vajadzētu būt daļai no plašākas, multimodālas risinājumu paketes, kas papildina regulārus sabiedriskā transporta pakalpojumus[162].

Starptautiskā literatūrā jēdziens "transports pēc pieprasījuma" tiek interpretēts divējādi. Plašākā nozīmē tas ietver arī maršrutu plānošanu atbilstoši mērķa grupu vajadzībām, balstoties uz maršrutu tīkla plānošanas programmnodrošinājuma iespējām un jauniem datu par iedzīvotāju reālo pārvietošanos iespējām[163]. Šaurākā nozīmē tas ietver iepriekš minēto pakalpojumu, kur transports tiek nodrošināts tad, ja persona (personu grupa) ir pieteikusi tādu vajadzību. Tomēr redzams, ka plašākā definīcija pēc pielietotajiem praktiskajiem risinājumiem, skatoties no gala patērētāja perspektīvas, ir ļoti līdzīga šaurākajai pieejai.

Principā pastāv divi veidi, kā organizēt uz pieprasījumu orientētus pārvadājumus: "no durvīm līdz durvīm" vai "iepriekš noteikti" pieturvietu punkti, abos gadījumos nosakot, ka pakalpojums tiek nodrošināts tikai tad, ja ir pieprasījums. Transporta pēc pieprasījuma sistēma nodrošina elastīgus pakalpojumus, kas ietver kolektīvā transporta pielāgošanu faktiskajām klientu vajadzībām: gan autobusu maršruti, gan pieturas, kurās notiek apstāšanās un pašažieru uzņemšana, un pakalpojuma laiks ir elastīgi pielāgots, pamatojoties uz pasažieru pieprasījumu. Parasti transports pēc pieprasījuma, kuru apkalpo mazas ietilpības transporta līdzekļi, ir nozīmīga daļa no lielākas multimodālo pakalpojumu ķēdes, tā var nodrošināt gan vietējo mobilitāti, gan savienojumus ar citiem parastajiem transporta veidiem (piemēram, regulāro, ietilpīgo autobusu tīklu, dzelzceļa pakalpojumiem). Taču, lai šie risinājumi būtu efektīvi, ir jāveic pētījumi un visas iedzīvotāju grupas aptverošas konsultācijas ar

[160] L.E.K. Consulting (2019). „On-Demand Public Transport. Key Learnings from Global Pilots." Special Report. Pieejams: https://www.lek.com/sites/default/files/insights/pdf-attachments/On-demand-public-transport.pdf (sk. 18.03.2020.)
[161] Turpat.
[162] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis.* Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.)
[163] Turpat.

vietējiem iedzīvotājiem, kas ļautu pareizi novērtēt reālo pakalpojuma pieprasījumu, kā arī jāattīsta instrumenti labākai to koordinācijai[164].

Aplūkjot dažādus valstu piemērus, kā vienu no tādiem var minēt **Norvēģiju**, kuras valdība 2007. gadā uzsāka iniciatīvu, kurā tika piešķirti finanšu līdzekļi jaunu sabiedriskā transporta risinājumu izstrādei Norvēģijas lauku rajonos. Reaģējot uz to, dažās Norvēģijas reti apdzīvotās vietās tika izstrādāti dažādi transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu modeļi. Lai gan piedāvātie pakalpojumi atšķiras, aplūkojot tos pēc mērķa grupām (piemēram, tikai pirmspensijas, pensijas vecuma personas vai personas ar invaliditāti), biežuma un elastīguma, tomēr visi no tiem prasa, lai potenciālie pasažieri iesniegtu pieprasījumu par pakalpojumu pa tālruni vismaz divas stundas iepriekš. Kā viens no pašvaldību ieviestajiem risinājuma piemēriem, ir noteikta kursēšanas maršruta izstrādāšana šādam transportam pēc pieprasījuma, kurš konkrētajā dienā un laikā notiek tikai tad, ja līdz noteiktam laikam ir saņemts pieprasījuma zvans no pasažieriem, un atbilstoši saņemto zvanu/ pieprasījumu daudzumam, reisā tiek norīkots transporta līdzeklis ar visatbilstošāko vietu skaitu (piemēram, vieglā automašīna vai minibuss). Savukārt citas, plašāka reģiona pašvldības pielietotais risinājums paredz nedaudz atšķirīgu pieeju, proti, tika noteikts, ka sabiedriskā transporta izbraukums no pašvaldības centra notiek ik stundu, ja to pieprasa vismaz divas stundas iepriekš, taču vienlaikus pieeja paredz, ka autobusam ir noteiktas pieturas, kurās notiek pasažieru uzņemšana/ nogādāšana, un atkarībā no tā, no kuras pieturas laikā pasažieris ir pieteicis savu braucienu, plānošanas centra darbinieki viņam paziņo precīzu laiku, cikos autobuss tajā ieradīsies, vienlaikus veicot optimālu plānošanu atbilstoši saņemtajiem pieprasījumiem, kādā maršrutā notiks konkrētais reiss[165].

Kā rāda **Īrijas** piemērs[166], transporta pēc pieprasījuma pakalpojuma izveidošanas sākotnējais mērķis var būt tieši vērsts uz sociālās atstumtības mazināšanu un sociālās izolētības novēršanu apvidos, kur citām mērķa grupām (piemēram, skolēniem) tiek nodrošināts nepieciešamais transports. Tādā gadījumā sākotnēji pakalpojuma mērķa grupa bija gados vecāki iedzīvotāji, personas ar invaliditāti un citas mazaizsargātas iedzīvotāju grupas. Tomēr laika gaitā iespējama pakalpojuma paplašināšanās un tā vēršana uz daudzveidīgākām mērķa grupām. Šobrīd aplūkotajā labās prakses piemērā, kas darbojas Īrijas dienvidos, plašā reģionā, kuru veido daudzi mazi ciematiņi un lauku apvidi starp divām lielpilsētām, darbojas gan regulāriem pasažieru pārvadājumi, kurus papildina transports pēc pieprasījuma, kuram raksturīgs elastīgs maršruta tīkls, t.i., lai gan ir noteikta provizoriska maršruta struktūra, tā ik dienu tiek pielāgota aktuālajam dienas pieprasījumam un galvenokārt ir orientēta uz sociālo nepieciešamību. Transports pēc pieprasījuma, tāpat kā regulārie pasažieru pārvadājumi, tiek finansēti gna no braukšanas biļešu ieņēmumiem, gan no publiskā finansējuma dotācijām. Tomēr, nosakot braukšanas biļetes cenu, tiek ņemts vērā mērķis, tādējādi galvenais apsvērums ir braukšanas maksas pieejamība sociālās atstumtības riska grupām. Noteiktas iedzīvotāju grupas, galvenokārt veci cilvēki, personas ar invaliditāti un vēl dažas grupas, tiek pilnībā atbrīvotas no braukšanas maksas. Papildu tam sociālās atstumtības riska grupām, iepriekš saskaņojot ar centrālo plānošanas biroju, tiek piedāvāti sociālās iekļaušanas braucieni. Transporta pēc pieprasījuma organizēšanai darbojas piecu

[164] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis.* Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.)
[165] Turpat.
[166] Sk. labās prakses piemēra aprakstu: https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Ring-a-Link.pdf (sk. 26.03.2020.)

cilvēku birojs (uz apvidu, kurā dzīvo aptuveni 140 tūkstoši iedzīvotāju), kas nodrošina klientu apkalpošanu, kā arī braucienu pieteikšanai iespējams izmantot tiešsaistes rīkus.

Kā rāda **Beļģijas** Valonijas reģiona piemērs[167], transports pēc pieprasījuma var būt organizēts krietni šaurākā spektrā, t.i., tikai pasažieru nogādāšanai līdz tuvākajai regulārā sabiedriskā transporta pieturai, turklāt pastāv ierobežojumi, cik bieži lauku iedzīvotāji var izmantot šo pakalpojumu gada ietvaros (šī piemēra gadījumā tās ir astoņas reizes gadā). Pakalpojuma sniegšanu orgnaizē un apmaksā vietējās pašvaldības atšķirīgi (piemēram, iepērkot privātu pakalpojuma sniedzēju, pašvaldības uzņēmums, nevalstiskās orgnaizācijas, sociālie taksometri u.tml.), pakalpojuma sniedzēji var būt gan apmaksāti autovadītāji, gan brīvprātīgie. Lai saņemtu pakalpojumu, pasažierim ir jāveic vietas rezrevācija 24 stundas pirms brauciena. Pasažierim ir jāmaksā par katru braucienu, tomēr reģiona vadība vairumā gadījumu dotē pakalpojuma sniegšanu.

Papildus iepriekš minētajam starptautiskie eksperti norāda, ka, lai gan mūsdienās ir ierasts, ka preču piegādes (kravas), pasts un pasažieri pārvietojas atsevišķi, tomēr, meklējot dažādas alternatīvas pasažieru pārvadājumiem, reģionos ar īpaši zemu iedzīvotāju blīvumu kravas vai pasta transporta pakalpojumu apvienošana ar pasažieru pārvadājumiem var būt izvērtējams risinājums. Dažās valstīs pasta pakalpojumu operators ir arī galvenais autobusu pārvadājumu uzņēmums. Pasta pakalpojumu un pasažieru pārvadājumu kombinēšana varētu būt piemērota, jo īpaši gadījumos, kad iedzīvotāju teritoriālais izvietojums atgādina lineāru koridoru. **Lielbritānijā** tika veikti daži eksperimenti par pasta mikroautobusu izmantošanu pasažieru pārvadājumu maršrutos, kas savieno vietējos šķirošanas centrus un savākšanas punktus. Lai gan lielākā daļa šo pakalpojumu ir pārtraukti, tie varētu sniegt idejas alternatīvu iespēju attīstībai transportam pēc pieprasījuma[168].

Vēl viena ideja pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā, kas darbojas dažos Lielbritānijas reģionos, ir brīvprātīgo nodrošināti mikroautobusu pārvadājumi. Viens no ierobežojošiem faktoriem var būt nepieciešamība nodrošināt, ka iespējams pieņemt darbā pietiekami daudz brīvprātīgo, lai nosegtu vajadzības pēc pakalpojumiem, un ka brīvprātīgos var aizstāt laika gaitā (piemēram, daudz brīvprātīgā darba var veikt iedzīvotāji, kas ir pensionējušies, taču ir pietiekami aktīvi savā vecumā). Citos gadījumos var būt svarīgi kultūras faktori, t.i., tas, cik lielā mērā valstī ir attīstīta tradīcija veikt brīvprātīgo darbu sabiedrības labā[169].

Vērtējot dažādas inovācijas sabiedriskā transporta jomā, t.sk., transportu pēc pieprasījuma un līdzīgus, starptautiskie eksperti norāda, ka jaunās koncepcijas neatcels vajadzību pēc sabiedriskā transporta pakalpojumu subsidēšanas, it sevišķi, lai nodrošinātu pakalpojumus lauku apvidos, bet tās var apturēt vienības izmaksu pieaugumu šo pakalpojumu sniegšanai. Finansējuma ilgtspējība joprojām ir būtiska, lai atbalstītu ekonomisko aktivitāti un veicinātu sociālo taisnīgumu arī lauku apvidos. Šajā kontekstā ir pārskatāmi ne tikai esošie tiesību akti, bet arī pieaug citu tiesību aktu saskaņošanas nozīme,

[167] Sk. labās prakses piemēra aprakstu: https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-FlexiTec.pdf (sk. 26.03.2020.)
[168] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis.* Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.), p. 14.
[169] Turpat, p. 54.

piemēram, izglītības iestāžu un darba stundu elastīgums, tostarp attālinātais darbs, var palīdzēt saskaņot lietotāju vajadzības un transporta pakalpojumu pieejamību[170].

Papildus aplūkotajiem labās prakses piemēriem dažādās ES un EEZ valstīs, kas mērķēti uz labāku iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību nodrošināšanu, lai paaugstinātu izpratni par sabiedriskā transporta pieejamības nozīmi iedzīvotāju sociālās atstumtības mazināšanā un sociālā politikā kopumā, Starptautiskā transporta foruma dalībnieki ir vērsuši uzmanību uz vēl vienu aspektu. Foruma dalībnieki ir atzinuši, ka nepieciešams ieviest arī savstarpēju mājokļu un transporta politikas koordinēšanu abu šo jomu nesaraujamo attiecību un to nozīmīgās lomas iedzīvotāju labklājībā dēļ. Tiek uzsvērts, ka īpaši svarīgi ir iekļaut ar transportu saistītos rādītājus (ceļā patērēto laiku un izmaksas), jo īpaši, lai nokļūtu uz darbu, mājokļu kvalitātes novērtējuma definīcijās, kuras izmanto, izstrādājot un novērtējot sociālās un pieejamu mājokļu programmas[171].

Izvērtējot šajā nodaļā aplūkoto materiālu, Latvijas situācijas izvērtējumā uzmanība ir vēršama ne tikai uz šobrīd īstenoto politiku sabiedriskā transporta jomā, bet arī uz iecerēm, kā risināt situācijas, kas saistītas ar nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā (piemēram, nodrošinot visām iedzīvotāju grupām pārvietošanās iespējas, sabalansējot tās ar saimniecisku resursu plānošanu), analizējot, vai un kādi ārvalstu labās prakses piemēri būtu ieviešami arī Latvijā.

2.2. Politikas plānošanas dokumentu un tiesību aktu analīze saistībā ar nevienlīdzības mazināšanu sabiedriskā transporta pieejamības jomā

2.2.1. Tiesību aktu, politikas plānošanas dokumentu un nozares darbības pārskatu informatīvajos ziņojumos analīzes ietvars

Sabiedriskā transporta jomas izvērtējumam tika atlasīti astoņi spēkā esoši tiesību akti:

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (14.06.2007.);
- Sabiedriskā transporta padomes nolikums (17.12.2013.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 717 „Noteikumi par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu" (21.11.2018.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" (27.06.2017.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 461 „Vienotas sabiedriskā transporta pakalpojumu uzskaites sistēmas izveidošanas, uzturēšanas un attīstīšanas kārtība" (11.08.2015.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" (28.07.2015.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" (28.08.2012.);

[170] ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis.* Paris: OECD Publising. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_ruralareas.pdf (sk. 26.03.2020.), p.14.
[171] ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.), p.11-12.

- Ministru kabineta noteikumi Nr. 634 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" (13.07.2010.).

Politikas plānošanas dokumenti un nozares darbības pārskati informatīvajos ziņojumos tika atlasīti no Politikas plānošanas dokumentu datubāzes pēc iesniedzējinstitūcijas (Satiksmes ministrija), izvērtējot katra dokumentu atbilstību izvērtējuma mērķim, kā arī papildus izmantojot ekspertu intervijās sniegto informāciju par sabiedriskā transporta politikas plānošanas dienaskārtības aktualitātēm. Tāpat analīzei tika atlasīti atsevišķi citu nozaru dokumenti, kuriem ir nozīmīga ietekme uz transporta jomas politiku Latvijā. Citu nozares politikas dokumentu identificēšana notika, balstoties uz atsaucēm, kuras ietvertas transporta nozares dokumentos. Kopumā tika atlasīti 33 dokumenti laika posmā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. janvārim:

- Latvijas Republikas Satiksmes ministrija (2013, 2018). Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (aktualizētas 2018. gadā);
- Plāns pieejamas vides veidošanai Latvijā 2019.-2021. gadam (12.03.2019.);
- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (26.11.2019.);
- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019. gadam (01.10.2013.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019. gadā" (05.11.2019.);
- Informatīvais ziņojums „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) (nozares ietvaros pazīstams kā „Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030. gadam");
- Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018. gadā" (11.12.2018.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai" (11.12.2018.);
- Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022. gadam (06.11.2018.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018. gadā" (02.10.2018.);
- Informatīvais ziņojums „Par apropriācijas pārdali sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai" (11.09.2018.);
- Velosatiksmes attīstības plāns 2018.–2020. gadam (14.08.2018.);
- Informatīvais ziņojums „Par budžeta līdzekļu ekonomiju, ēnu ekonomikas mazināšanu un precīzas uzskaites nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumos" (19.12.2017.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei 2017. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"" (12.12.2017.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei" un rīkojuma projekts „Par apropriācijas pārdali" (05.09.2017.);
- Informatīvais ziņojums "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" (18.07.2017.);
- Informatīvais ziņojums „Transporta un sakaru attīstība Latgales reģionā" (16.05.2017.);

- Informatīvais ziņojums „Par Ministru kabineta 2015. gada 31. marta noteikumu Nr.153 „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" ieviešanu" (04.04.2017.);
- Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023. gadam un atbildes vēstule Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai (20.12.2016.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"" (13.12.2016.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par apropriācijas pārdali" (08.11.2016.);
- Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"" (04.10.2016.);
- Informatīvais ziņojums „Par Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu valsts pasūtījuma koncepcijas 2007.-2016. gadam īstenošanas gaitu" (07.07.2016.);
- Informatīvais ziņojums „Par autoostu sistēmas pilnveidošanu, lai veicinātu sistēmas darbības efektivitāti un izmaksu samazināšanu" (26.04.2016.);
- Informatīvais ziņojums par republikas pilsētas nozīmes maršrutos 2015. gadā papildu nepieciešamo finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai (20.10.2015.);
- Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildi 2014. gadā (02.09.2014.);
- Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju faktiskajiem zaudējumiem 2012. gadā un izlietoto finansējumu (13.01.2014.)
- Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumos radušos zaudējumu kompensēšanu 2013. gadā un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"" (10.12.2013.);
- Informatīvais ziņojums par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos 2013. gadā (05.11.2013.);
- Informatīvais ziņojums par priekšlikumu sabiedriskajā transportā pārvadāto personu ar invaliditāti uzskaitei un identificēšanai (01.10.2013.);
- Informatīvais ziņojums par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nozarē 2013. gadā (10.09.2013.);
- Informatīvais ziņojums par situāciju reģionālajos vietējās nozīmes pasažieru pārvadājumos (25.06.2013.);
- Informatīvais ziņojums par Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu (21.05.2013.).

2.2.2. Politikas plānošanas dokumentu, informatīvo ziņojumu un tiesību aktu analīzes rezultāti sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Izvērtējuma izstrādes brīdī galvenais politikas plānošanas dokuments, kas raksturo transporta politikas plānošanas ietvaru un aktualitāti, bija "Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam". Atšķirībā no atsevišķām citām transporta politikas apakšnozarēm, sabiedriskā transporta jomā specifiski īstermiņa vai vidēja termiņa plāni šajā pamatnostādņu darbības periodā nav izstrādāti[172]. Tā kā šo pamatnostādņu darbības termiņš tuvojas noslēgumam, nākamā perioda pamatnostādnes – Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam – ir izstrādes plānā[173]. Tāpēc sabiedriskā transporta politikas aktualitāšu un turpmākās attīstības kontekstā intervētie eksperti atsaucās uz informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.)[174], kurš, lai gan nav politikas plānošanas dokuments, iezīmē stratēģiski svarīgus sabiedriskā transporta politikas mērķus. Tāpat jānorāda, ka iepriekšējā plānošanas periodā sabiedriskā trnsporta politikas plānošanas jautājumiem arī pastāvēja atsevišķas pamatnostādnes – "Sabiedriskā transporta attīstības pamatnostādnes 2005.-2014. gadam"[175].

Tā kā Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam aptver visu nozari, liela daļa uzmanības dokumentā ir veltīts transporta infrastruktūras attīstībai saistībā ar valsts tautsaimniecības vajadzībām – kravu pārvadājumiem, dažādu satiksmes līdzekļu veidu attīstībai, it sevišķi, dzelzceļam, kas būtu nozīmīgs resurss autoceļu slodzes samazināšanai un ļautu ietaupīt to uzturēšanai nepieciešamos līdzekļus. Attiecīgi sabiedriskā transporta nodrošināšana iedzīvotājiem ir viena, salīdzinoši šaura politikas joma. Tomēr, vērtējot tās vietu politikas veidošanas dienaskārtībā, jāņem vērā, ka transporta pieejamības nodrošināšana iedzīvotājiem kopumā ir saistīta ar autoceļu kvalitātes problemātiku, kuru akcentē Izvērtējuma ietvaros intervētie eksperti. Tāpēc, lai gan pašā politikas dokumentā abu jomu sasaiste nav skaidri iezīmēta, šīs nodaļas turpinājumā tomēr ir aplūkotas divas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ietvertās jomas – autoceļu kvalitāte un sabiedriskā transporta nodrošinājums.

Attiecībā uz transporta pieejamību Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam definē šādu ilgtermiņa vīziju: *"pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību)"*. Līdzīgs formulējums ir izmantots arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, kura 2.pantā ir noteikts, ka likuma mērķis ir *"nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus"*[176]. Tomēr, apskatot abus minētos dokumentus, secināms, ka jēdziens "pieejamība" tiek lietots vispārīgi, bez detalizētas un jēgpilnas tā komponentu izstrādes politikas plānošanas dokumentu vai tiesību aktu līmenī.

---

[172] Saskaņā ar POLSIS transporta nozarē ir izstrādāti šādi spēkā esoši plāni: Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022.gadam (plašs politikas dokuments, kura izstrādē ņemts vērā ar pasažieru pārvadājumu aspekts), Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam, Elektronisko sakaru nozares politikas plāns 2017.-2020.gadam, Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020. gadam, Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam.

[173] 04.03.2020. Ministru kabineta rīkojums Nr. 95 "Par nozaru politiku pamatnostādnēm 2021.-2027. gada plānošanas periodam". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/313037-par-nozaru-politiku-pamatnostadnem-2021-2027-gada-planosanas-periodam (sk. 05.05.2020.)

[174] Nozares eksperti šo dokumentu sauc par „Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030. gadam".

[175] Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/1479 (sk. 26.03.2020.)

[176] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums (sk. 26.03.2020.)

Tā redzams, ka Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam politikas rīcības virziena (apakšmērķa), kas ietver pārvietošanās un sabiedriskā transporta jomu, definējums ir *"nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība, un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā"*. Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnēs minēto, šis apakšmērķis nozīmē nodrošinātu kvalitatīvu, drošu un ar personīgajām automašīnām konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām, ņemot vērā arī administratīvi teritoriālās struktūras sakārtošanu, apdzīvojuma struktūras izmaiņas, pakalpojumu teritoriālo izvietojumu, reģionālās mobilitātes tendences u.c.:

- 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;
- regulāri optimizēt maršrutu kustības sarakstus, pielāgojot tos reālai situācijai;
- nodrošināt reģionālo un vietējo autoceļu kvalitāti;
- uzlabot informācijas pieejamību;
- nodrošināt transportlīdzekļu atbilstību Eiropas tehnisko standartu un vides prasībām, ieviešot ekspluatācijā jaunus, modernus un kvalitatīvus transportlīdzekļus un nodrošinot videi draudzīgu energoresursu izmantošanu;
- nodrošināt pakalpojuma drošību (drošs brauciens, iekāpšana un izkāpšana).

Redzams, ka kopumā šis **apakšmērķis aptver ģeogrāfiskās, fiziskās un vides pieejamības aspektus**, kas ir būtiski, lūkojoties no nevienlīdzības un sociālās atstumtības viedokļa, tomēr šajā dokumentā jēdzieni "atstumtība" vai "nevienlīdzība pieejamībā" nav lietoti, situācijas analīzē izpaliek reģionu vai iedzīvotāju grupu specifiska analīze un ir definēti divi vispārīgi politikas rezultatīvie rādītāji (sk. turpinājumā), kuri neļauj spriest par pakāpi, kādā sabiedriskā transporta piedāvājums spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Tādējādi nav pamata uzskatīt, ka politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju līmenī ir noteikti adekvāti pieejamības mērīšanas kritēriji.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam nosauc tikai divus rezultatīvos rādītājus (proti, (1) pagastu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi sabiedriskā transporta reisi dienā, kas savieno bijušos pagastu administratīvos centrus ar novada centru; (2) novadu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi reisi dienā, kas savieno novadus ar reģiona centru vai galvaspilsētu), ko varētu uzskatīt par jēdziena "pieejamība" atspoguļojumu rezultatīvā rādītāja formā bez atsauces uz starptautiskā vai nacionālā līmenī pieņemtu definīciju. Kā redzams, abu rādītāju vērtība dokumentā ir definēta kā 100% izpilde 2020. gadā, tomēr, lūkojoties no transporta pieejamības dažādo aspektu viedokļa, kas raksturoti 2.1.1. nodaļā, šis rādītājs ir uzskatāms par mazinformatīvu. Tas tāpēc, ka, pirmkārt, nav iespējams runāt par rezultatīvā rādītāja būtisku progresu septiņu gadu laika posmā, ja saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam rezultatīvā rādītāja bāzes vērtība 2014. gadā bija 96%, t.i., tuvu maksimālais vērtībai, un, otrkārt, tāpēc, ka dokumentā nav skatīts, vai samazinās tādu iedzīvotāju īpatsvars, kas norāda, ka sabiedriskais transports nav piemērots viņu pārvietošanās vajadzību apmierināšanai nepiemērota reisu atiešanas/ pienākšanas laika, maršruta plānojuma u.tml. iemeslu dēļ, vai citi dati, kas parāda, ka pieaug iedzīvotāju paradumi paļauties un izmantot sabiedrisko transportu kā pārvietošanās līdzekli.

Savukārt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pants nosaka sabiedriskā transporta organizēšanas principus, kuru starpā minēts pakalpojuma pieprasījums, ko nosaka pēc ekonomiskajiem rādītājiem (izdevumiem un efektivitātes) un pasažieru plūsmas. Netieši par rādītāja "pieejamība" definējumu var uzskatīt citu 6. pantā minēto sabiedriskā transporta organizēšanas principu, un, proti, maršrutu tīkla veidošanas pamatojumu, kas izteikts šādi: *"lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā"*. Tomēr, kā minēts iepriekš, arī šis definējums ir uzskatāms par pārāk vispārīgu, lai varētu pārliecināties par pakalpojuma pieejamību.

Tomēr, aplūkojot vēsturisko dokumentu, "Sabiedriskā transporta attīstības pamatnostādnes 2005.-2014. gadam", redzams, ka **sākotnēji politikas veidošanas dienaskārtībā bija apņemšanās noteikt prasības maršrutu tīkla pieejamībai**, norādot, ka šim jēdzienam būtu jāaptver šādi aspekti: maršrutu tīkla blīvums un intensitāte noteiktām teritorijām, regularitāte, cenu līmenis, maršrutu savietojamība (pārsēšanās iespējas), sasniedzamības rādītājs (piemēram, vidējais attālums līdz sabiedriskā transporta pieturvietai), satiksmes ātrums vai ceļojumā pavadītais laiks. Jānorāda, ka šobrīd aktuālajos dokumentos minēto aspektu piemērotība sabiedriskā transporta politikas plānošanas un īstenošanas novērtējumam nav apskatīta.

Ņemot vērā iepriekš aplūkotos aspektus, secināms, ka šobrīd aktuālie politikas plānošanas dokumenti un spēkā esošie tiesību akti aptver tikai atsevišķus kritērijus, kas raksturo transporta "pieejamību" starptautiskā mērogā. Tādējādi ir pamats uzskatīt, ka sabiedriskā transporta politikas veidošana Latvijā ir balstīta drīzāk uz vienkāršoto mobilitātes principu, nevis uz pieejamībā balstītas pieejas *(accessibility-based approach)* principiem, kuri, kā minēts 2.1.1. nodaļā, apskata arī pieejamības rādītāju salīdzināšanu dažādu apdzīvoto vietu starpā ar mērķi nodrošināt tos līdzvērtīgi augstā kvalitātē, kā arī transporta politikas sasaistīšanu ar citām politikas jomām (sk. šī aspekta izvērsumu nodaļas turpinājumā).

Veicot esošās situācijas izvērtējumu, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ir atzīts, ka **sabiedriskajam transportam valstī ir lielā mērā sociāla funkcija**, lai, neatkarīgi no cilvēka ienākumiem, apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, atkārtojot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pantā minēto maršrutu tīkla veidošanas pamatojumu. Aplūkojot, kādi argumenti tiek lietoti, lai pamatotu sabiedriskā transporta sociālo funkciju, redzams, ka tā tiek saskatīta caur pakalpojuma sniegšanu zem pakalpojuma pašizmaksas, kas tiek veikta, ievērojot iedzīvotāju zemo pirktspēju. Tādējādi, tiek norādīts, ka, lai nodrošinātu pakalpojumu un segtu pārvadātājiem radušos zaudējumus, regulārie sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek dotēti no valsts budžeta un pašvaldību budžetiem. Jāatzīmē, ka, **aplūkojot sabiedriskā transporta darbības finanšu (ekonomiskos) aspektus**, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ietvertais situācijas raksturojums (sk. Pamatnostādņu 1. pielikumu) nesniedz ieskatu, kādas ir biļešu cenas, kādi ir iedzīvotāju izdevumi transportam, uz kādu datu pamata tiek secināts par iedzīvotāju zemu pirktspēju, nav aplūkoti transporta izdevumi dažādu iedzīvotāju sociāli demogrāfisko grupu griezumā u.tml., tādējādi secināms, ka ekonomisko aspektu analīze ietver galvenokārt valsts un pārvadātāju savstarpējo attiecību, bet ne iedzīvotāju perspektīvu

(sk. arī šīs nodaļas turpinājumā sniegto pārskatu par reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumu finanšu aspektiem).

Valsts budžeta dotāciju politiku pārvadātājiem regulē 28.07.2015. Ministru kabineta noteikumi Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu". Saskaņā ar šiem noteikumiem no valsts budžeta tiek segti pārvadātāju zaudējumi par reģionāliem starppilsētu nozīmes pārvadājumiem pa dzelzceļu un ar autobusiem, reģionāliem vietējās nozīmes maršrutiem, kā arī zaudējumi par pilsētu nozīmes maršrutu pārvadājumiem par maršrutu daļu, kas ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, ja šī daļa ir vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma. Bez tam, no valsts budžeta pārvadātājiem kompensē nesaņemtos ieņēmumus (zaudējumus) par to pasažieru kategoriju pārvadāšanu, kam ir tiesības izmantot sabiedrisko transportu ar valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem (sk. sīkāk 2.2.3. nodaļu). No republikas pilsētu pašvaldību budžetiem tiek segti zaudējumi, kas radušies, veicot regulāros pasažieru pārvadājumus pilsētu nozīmes maršrutu tīklā un kompensē zaudējumus par pašvaldības noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem pilsētas sabiedriskajā transportā.

Valsts budžeta dotāciju piešķīruma problemātiku sabiedriskā transporta jomā akcentē arī virkne informatīvo ziņojumu, kas minēti 2.2.1. nodaļā. Šo informatīvo ziņojumu klāsts atklāj divus sabiedriskā transporta politikas dienaskārtības problēmjautājumus. Pirmkārt, raksturo diskursu, kādā tiek aplūkoti pasažieru plūsmas un nepieciešamā valsts dotāciju apmēra jautājumi informatīvo ziņojumu līmenī. Redzams, ka vairāku gadu garumā atkārtojas tendence, kas tika atzīmēta Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam gadījumā, un, proti, lai gan tiek norādīts, ka sabiedriskajam transportam ir sociāla funkcija, informatīvo ziņojumu turpinājumā tiek uzsvērti radušies zaudējumi, sniegts pārskats par pasažieru skaitu, jaunu reisu atvēršanu pēc pieprasījuma vai slēgšanu, taču tādi jautājumi kā, piemēram, cik procentus iedzīvotāju summāri ietekmējis kāds maršruta slēgšanas vai tarifu paaugstināšanas lēmums, aprēķini, kas ietvertu iedzīvotāju ienākumu dimensiju, lemjot par tarifu paaugstināšanu u.tml. aspekti, šo dokumentu tekstā nav aplūkoti[177]. Tāpat informatīvajos ziņojumos potenciālie pasažieru plūsmas samazināšanās reģionālās nozīmes maršrutos iemesli tiek aplūkoti virspusēji. Piemēram, aplūkojot minimālās braukšanas maksas paaugstināšanas reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos uz pilsētām (Rīgu, citām republikas nozīmes pilsētām, reģionālās attīstības centriem) no 2019. gada 1. janvāra efektu, informatīvajā ziņojumā „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā" (05.11.2019.) minēts, ka gada pirmajos astoņos mēnešos iegūtie dati liecina par lielāku pasažieru skaita nekā ieņēmumu apmēra samazinājumu (3,25% un 1,12%), taču šim secinājumam neseko pārskats par to, vai pasažieru skaita samazinājuma iemesls ir bijis tarifu pieaugums (un, ja tam bijusi ietekme, tad cik lielā mērā). Tā vietā

[177] Šī tendence vērojama pēdējo piecu gadu laika posmā, par ko liecina šādu informatīvo ziņojumu saturs: Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā" (05.11.2019.); Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018.gadā" (11.12.2018.); Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei 2017.gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"" (12.12.2017.); Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei" un rīkojuma projekts „Par apropriācijas pārdali" (05.09.2017.); Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildi 2014.gadā (02.09.2014.).

ir sniegts rezumējums, ka pasažieru skaita samazinājums, pateicoties minimālās maksas tarifu pieaugumam, ļauj saglabāt ieņēmumus no pasažieru pārvadājumiem reģionālās nozīmes satiksmē ar autobusiem vismaz 2018. gada apjomā, kā arī informatīvā ziņojuma turpinājumā norādīta virkne vispārēju iemeslu, kas tiek pieņemti par pasažieru skaita samazinājuma cēloņiem. Šo iemeslu vidū ir demogrāfiskā situācija, iedzīvotāju emigrācija un iekšējā migrācija, "nelegālo" pasažieru pārvadātāju pakalpojumi, degvielas cenas un iedzīvotāju labklājība, kā rezultātā daļa pasažieru izvēlas pārvietoties ar privāto automašīnu[178].

Lai gan iepriekš minētie pasažieru samazinājuma iemesli ir uzskatāmi par likumsakarīgiem tiktāl, ciktāl virkne pētījumu apliecina migrācijas un sabiedrības novecošanās ietekmi uz Latvijas iedzīvotāju skaitu, kā rezultātā mainās (arī samazinās) viņu pārvietošanās vajadzības. Tomēr precizējami un plašāk izvēršami būtu argumenti, pirmkārt, kā iekšējā un ārējā migrācija ir ietekmējusi pasažieru skaitu dažādos Latvijas reģionos un, otrkārt, cik liela iedzīvotāju daļa atsakās no sabiedriskā transporta izmantošanas labklājības uzlabošanās ietekmē un cik lielā mērā – laika un izmaksu ziņā piemērota sabiedriskā transporta pieejamības ierobežojumu dēļ (sk. sīkāk Izvērtējuma 2.3.3.-2.3.5. nodaļas).

Attiecībā uz migrācijas ietekmi jāņem vērā, ka Latvijas zinātnieks M. Hazans, kurš nodarbojas ar Latvijas iedzīvotāju migrācijas pētījumiem, ir aprēķinājis, ka visintensīvākā emigrācija pēc ekonomiskās recesijas ekonomiski aktīvo iedzīvotāju vidū (18-64 gadi) bijusi no Rīgas – salīdzinājumā gan ar citiem apdzīvoto vietu tipiem, gan ar citiem reģioniem. Salīdzinoši augstāka emigrācija bijusi arī no citām republikas pilsētām – Daugavpils, Liepājas un Jelgavas. Turklāt kopumā pēckrīzes periodā emigrācija bija intensīvāka no pilsētām, nevis lauku apvidiem. Kopumā M. Hazans secina, ka Rīgas pilsēta, Latgale, Kurzeme un Vidzeme emigrācijas rezultātā pēckrīzes periodā zaudēja proporcionāli vairāk iedzīvotāju nekā Pierīgas reģions un Zemgale. Savukārt visi reģioni un visas republikas pilsētas, izņemot Rīgu un Pierīgu, 2011. – 2014. gadā zaudēja iedzīvotājus arī iekšzemes migrācijas dēļ[179].

Ņemot vērā šos precizējumus un pēdējo piecu gadu laikā izstrādāto informatīvos ziņojumu argumentu vienveidīgumu (t.i., izteikšanu līdzīgiem vai tiem pašiem vārdiem), rodas šaubas, vai sabiedriskā transporta politikas plānošanā iesaistītās institūcijas adekvāti un vismaz vidēja termiņa perspektīvā atkārtoti pārvērtē pasažieru skaita samazinājumu noteicošo faktoru ietekmi, kā arī, saskaroties uz šādām tendencēm, izvēlas atbilstošākos risinājumus gan no finanšu efektivitātes, gan no transporta pieejamības nodrošināšanas viedokļa. Tā kā, saskaroties ar pasažieru skaita samazinājumu pēc braukšanas tarifu paaugstināšanas, informatīvajos ziņojumos nav ietverti novērtējumi par šo abu aspektu savstarpējo saistību, pastāv bažas, vai aplūkotajā laika posmā bija pievērsta pietiekama vērība tam, kā tarifu paaugstināšana ietekmē iedzīvotāju, kas izmanto sabiedrisko transportu, transporta izmaksas, iespējas nokļūt uz darbu un citiem svarīgākajiem galamērķiem. No šī var secināt, ka pēdējo gadu laikā politikas veidotāju diskursā, ciktāl tam var izsekot publiski pieejamajos (2.2.1. nodaļā norādītajos) dokumentos, dažādu iedzīvotāju grupu pārvietošanās iespēju un sabiedriskā transporta pieejamības aspekta padziļinātai analīzei ierādīta maznozīmīga loma.

[178] Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā" (05.11.2019.), sk. 7-8.lpp.. Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/6578

[179] Sk.: Hazans, Mihails (2015). "Emigrācija no Latvijas 21. gadsimtā reģionu, pilsētu un novadu griezumā". Mieriņa I. (red.) *Latvijas emigrantu kopienas: cerību diaspora*. Rīga: Latvijas Universitātes Filozofijas un socioloģijas institūts, 11.-25.lpp.

Otrkārt, minētie informatīvie ziņojumi ilustrē arī sabiedriskā transporta nozares ekspertu, kas intervēti saistībā ar nevienlīdzību transporta jomā Latvijā, identificēto Latvijas politikas veidošanā un budžeta piešķīrumā ierasto kārtību, un, proti, jau sākotnēji katru gadu dotācijas tiekot piešķirtas mazākā apmērā, nekā rāda prognozes, kas balstītas uz iepriekšējo gadu darbības rezultātiem. Tomēr nacionālā līmeņa politikas veidotāji šo sistēmu skaidro ar tādu apsvērumu, ka nav iespējams pilnīgi prognozēt nākamajā gadā nepieciešamo dotāciju apmēru, jo tas ir mainīgs un atkarīgs gan no izejvielu cenu izmaiņām, gan no pasažieru reālās plūsmas. Tādējādi ir ierasts, ka vispirms tiek lemts par sākotnējo dotāciju apmēru gadam, kura izlietojumam tiek sekots, un, atbilstoši prognozēm, cik liels papildu budžeta finansējums būs nepieciešams, tiek lemts par tā piešķīrumu. Savukārt šādas pieejas kritiķi norāda, ka tādējādi tiek palielināts spiediens uz pārvadātājiem nodrošināt pakalpojumu esošā, jau piešķirtā budžeta ietvaros, lai gan tas jau sākotnēji ir nepietiekams, un pieaug administratīvais slogs, kas saistīts ar informatīvo ziņojumu sagatavošanu un formālo procedūru, kas izejama papildu finansējuma pieprasījuma pamatošanai un saņemšanai.

Runājot par valsts dotāciju piešķīrumu vēsturiskā perspektīvā, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ir norādīts, ka šobrīd spēkā esošā dotāciju piešķīruma sistēma (zaudējumu kompensēšana pilnā apmērā) ir spēkā tikai kopš 2008. gada, līdz tam pakalpojumu sniedzējiem piešķirot valsts budžeta dotācijas daļējai zaudējumu kompensēšanai (dotācijas par personu ar invaliditāti pārvadāšanu, dotācijas par politiski represēto personu pārvadāšanu, kompensācijas par akcīzes nodokļa likmes pieaugumu, valsts pasūtījums dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem). Pārejot uz zaudējumu kompensēšanu pilnā apmērā, valsts dotāciju apmērs pakalpojuma sniedzējiem būtiski pieauga, tādā apmērā, ka bija nepieciešama nozares tiesiskā regulējuma pārskatīšana, lai iekļautos šim mērķim piešķirto valsts budžeta līdzekļu apjomā. Tā rezultātā tika atceltas vai atliktas atsevišķas sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasības, kuras nepieciešamas vides drošības uzlabošanai, samazināts pasažieru kategoriju skaits, kuras ir tiesīgas izmantot sabiedrisko transportu ar braukšanas maksas atvieglojumiem u.c., kā arī veikts pārvadājumu apjoma samazinājums. Vērtējot pasažieru pārvadājumu organizēšanas kārtību, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ir **atzīta nepieciešamība paaugstināt esošās sistēmas efektivitāti un veikt sabiedriskā transporta reformu reģionālajos starppilsētu un vietējās nozīmes maršrutos, izveidojot vienu kopēju plānošanas un pārvaldes struktūru visiem sabiedriskā transporta veidiem**.

Raugoties uz identificēto nepieciešamību veidot vienotu reģionālo maršrutu tīklu, jāatzīst, ka šis uzdevums ir definēts arī Sabiedriskā transporta attīstības pamatnostādnes 2005.-2014. gadam, kurās norādīts, ka tas iepriekš nebija veikts pilnā apjomā objektīvu iemeslu dēļ (nebija pabeigta administratīvi teritoriālā un reģionālā reforma, nepietiekams un neprognozējams finansējums sabiedriskajam transportam).

Identificējot nepieciešamību veidot vienotu reģionālo maršrutu tīklu, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam šim nolūkam bija definēts uzdevums *"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)", kas ietvēra šādus galvenos apakšuzdevumus[180]:

- Pilnveidot maršrutu tīklu, lai nodrošinātu 100% sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un administratīvo teritoriju savstarpējo savienojamību visā Latvijas Republikas teritorijā, t.sk.:
    - 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.
    - Ieviest vienotu maršrutu tīklu plānošanu reģionālajiem starppilsētu un vietējās nozīmes maršrutiem.
    - Vienotas biļetes ieviešana vilciena-autobusa maršrutos.
    - Visos reģionālajos autobusu maršrutos, kuri tiek veikti valsts pasūtījuma ietvaros, ieviest pēc vienotiem principiem veidotu tarifu.
    - Ieviest abonementu biļetes reģionālajos autobusu maršrutos.
    - Ieviest bezskaidras naudas norēķinu iespējas sabiedriskajā transportlīdzeklī, sākotnēji tās ieviešot ekonomiski izdevīgajos maršrutos ar nodrošinātu pasažieru plūsmu.
    - Izveidot un ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites sistēmu elektroniskās identifikācijas veikšanai no 2021. gada personām, kurām noteikti braukšanas maksas atvieglojumi.
    - 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.
    - Maršrutu un reisu pārskatīšana un vienota tīkla izveidošana, pārņemot pašvaldību organizētos skolēnu pārvadājumu maršrutus, veicot nepieciešamos grozījumus sabiedriskā transporta maršrutos, lai novērstu dublēšanos ar sabiedriskā transporta maršrutiem.
    - Sabiedriskā transporta pieejamības un pievilcības veicināšana, (1) uzlabojot sabiedriskā transporta infrastruktūru izveidojot multimodālos pārsēšanās punktus, izveidojot „noliec un brauc" parku sistēmu; (2) sasaistot reģionālos sabiedriskā transporta maršrutus ar pilsētu maršrutiem.
- Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta (sliežu transporta) infrastruktūru.

Izskatot augstāk minēto apakšuzdevumu izpildi, informatīvajā ziņojumā "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" (18.07.2017.)[181] norādīts, ka tos

[180] Sk. 2.4. uzdevumu Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, 57.lpp. Tā kā uzdevums ir sadalīts dažādos sīkos apakšuzdevumos, kas ietver ļoti konkrētus un salīdzinoši īsāk laikā veicamus pasākumus, analīzes pamattekstā ir ietverti tikai galvenie no tiem, kas attiecas uz šī Izvērtējuma jomu.
[181] Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084 (sk. 27.03.2020.)

aptverošais virsuzdevums (proti, organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā garantētās minimālās pasažieru pārvadājumu vajadzības) kopumā uzskatāms par izpildītu pilnībā vai atbilstoši plānotajam, neskatoties uz atsevišķo apakšuzdevumu izpildes kavēšanos. Virsuzdevuma izpilde ir pamatota tādējādi, ka:

- Uzdevuma izpildei izveidota darba grupa, kuras darbības rezultātā izstrādāts Sabiedriskā transporta sistēmas izvērtējums[182];
- 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;
- Attiecībā uz tarifu izlīdzināšanu un vienoto biļešu ieviešanu 2015. gada beigās pabeigts tarifu izlīdzināšanas pirmais solis reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos (2015. gadā bija 24 dažādi tarifi) un 2016. gada beigās tiktu veikts tarifu izlīdzināšanas otrais solis.

Vienlaikus, komentējot uzdevuma izpildi, informatīvajā ziņojumā "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" ir uzskaitīta virkne pagastu, kurai nav nodrošināta sasaiste ar novada centru, mīkstinot šo konstatējumu ar to, ka attiecīgajiem pagastiem ir nodrošināta sasaiste ar citu apdzīvotu vietu vai ar novada centru – ar pārsēšanos. Tāpat šajā informatīvajā ziņojumā ir norādīts, ka, meklējot konstatēto problēmu risinājumu, 2017. gadā ir izstrādāti grozījumi Ministru kabineta noteikumos Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kartība maršrutu tīklā", kas paredz 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, t.i., uz to ir nopirkta biļete vai tas ir iepriekš pieteikts pa tālruni vai elektroniski. Pēc būtības, ar šiem grozījumiem ir paredzēts ieviest "transporta pēc pieprasījuma" principa elementus. Informatīvajā ziņojumā norādīts, ka šī principa ieviešana ļautu samazināt zaudējumu kompensāciju apmēru pārvadātājiem, vienlaikus saglabājot iespēju saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus valsts teritorijās, kas ir maz apdzīvotas un kur pieprasījums pēc regulāriem sabiedriskā transporta pārvadājumiem ir salīdzinoši zems.

Neskatoties uz informatīvajā ziņojumā "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" sniegto secinājumu par uzdevuma izpildi, Izvērtējuma autori secina, ka tā sasniegšana ir uzskatāma par daļēju, un virknes apakšuzdevumu izpildi, kā rāda ziņojums, var uzskatīt par formālu un nepietiekamu. Pirmkārt, vērtējot augstāk minētos uzdevumus, jāņem vērā, ka tie ir pamatā tehniski risinājumi, kuru īstenošanas ietekme uz sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanos nav pierādāma, izmantojot politikas rezultatīvos rādītājus, kādi ir definēti Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam. Otrkārt, kā rāda ekspertu interviju rezultāti, reģionālo pārvadājumu maršruta tīkls ir uzskatāms par vienotu tādējādi, ka izmaiņas reģionālās nozīmes

[182] POLSIS nav identificēts informatīvais ziņojums, kurā būtu sniegts pārskats par "Sabiedriskā transporta sistēmas izvērtējuma" rezultātiem.

maršrutu tīklā kopš 2014. gada, izveidojot Sabiedriskā transporta padomi, tiek pieņemtas koleģiāli nacionālā līmenī, kas ļauj izslēgt atšķirīgu pieeju, kas līdz tam tika īstenota, plānošanas reģioniem pastāvīgi apsaimniekojot valsts piešķirtās budžeta dotācijas.

Kopumā, apskatot sabiedriskā transporta politikas dienaskārtību, redzams, ka, ragoties no Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam definēto uzdevumu viedokļa, **visaktuālākā tēma ir valsts dotāciju apmēra samazināšana regulārajiem pasažieru pārvadājumiem** arī tad, ja tas paaugstina iedzīvotāju ģeogrāfiskās atstumtības riskus. Izvērtējumā intervētie eksperti, it sevišķi, reģionālā un vietējā līmeņa eksperti uzsver, ka, finanšu apsvērumiem dominējot pār sociālajiem aspektiem, pieaug varbūtība, ka sabiedriskā transporta pieejamības kritums attālākos lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu vēl vairāk veicinās attiecīgā reģiona depopulāciju.

Vērtējot šī brīža spēkā esošo reģionālo maršrutu tīklu, daļa nacionālā un reģionāla līmeņa ekspertu, kā arī vairums vietēja līmeņa ekspertu norāda, ka tas faktiski tikai daļēji atbilst iedzīvotāju reālajām vajadzībām. Pamatojot savu viedokli, eksperti norāda, ka dažādu valsts iestāžu reģionālās nodaļas vai klientu apkalpošanas centri atrodas atšķirīgās pilsētās, kā rezultātā iedzīvotājiem pat no novada centra ir nepieciešams doties dažādos virzienos, daļā no kuriem ar sabiedrisko transportu ir nokļūt grūti (ar pārsēšanos, patērējot ceļā daudz laika). Eksperti atzīst, ka apmierinošs sabiedriskā transporta savienojums ir ar Rīgu, savukārt citos virzienos – atšķirīgs. Daļa ekspertu norāda, ka šāda situācija kaut kādā mērā ir saistāma ar veidu, kādā tiek veikta regulāro pasažieru pārvadājumu maršruta tīkla pārskatīšana. Piemēram, vietējās satiksmes maršrutu tīkli reģionos tiek pārskatīti situatīvi, atbilstoši pārvadātāju iesniegtajiem datiem par pasažieru plūsmu un iedzīvotāju pieprasījumiem, kas pēc būtības neļauj noteikt, kādā virzienā iedzīvotāji pārvietotos, ja viņus izvēles nebūtu atkarīgas no pastāvošā sabiedriskā transporta maršruta tīkla.

Ņemot vērā, ka politikas plānošanas dokumentos un tiesību aktos noteiktie kritēriji sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai ir vispārīgi, Izvērtējuma ietvaros tika noskaidrots ekspertu viedoklis par to, kādi ir galvenie maršrutu tīkla plānošanā praksē izmantotie apsvērumi. Ekspertu sniegtie vērtējumi rāda, ka pastāv likumsakarīgas atšķirības skatījumā uz to, cik lielā mērā dažādu iestāžu izvietojums un darba laiks tiek ņemts vērā.

Eksperti uzskata, ka kopumā vissvarīgākais kritērijs, kas tiek izmantots maršrutu tīkla plānošanā ārpus pilsētu teritorijām, ir **izglītības iestāžu tīkls**. Kā min nacionālā un reģionālā līmeņa eksperti, sabiedriskā transporta maršrutu tīkla izmaiņas izriet no īstenotās izglītības reformas, izglītības iestāžu slēgšanas, no pašvaldībām iegūstot informāciju, kur turpmāk mācīsies slēgto iestāžu audzēkņi un attiecīgi, kādā maršrutā būs jāveic pārvadājumi. Lai gan eksperti atzīst, ka skolēnu nogādāšana izglītības iestādēs ar sabiedrisko transportu ir nozīmīgs mērķis, tomēr daudzās pašvaldībās joprojām tiek saglabāti arī atsevišķi skolēnu pārvadājumi (autobusi). Kā rāda vietējo ekspertu intervijas, tas notiek, pirmkārt, sabiedriskā transporta maršruta tīkla pārkājuma neatbilstības skolēnu dzīvesvietu izvietojumam dēļ. Otrkārt, daļā pašvaldību pastāv grūtības saskaņot sabiedriskā transporta pienākšanu ar izglītības iestāžu darba laiku, t.i., vietējā līmeņa lēmuma pieņēmēji uzskata, ka, pārvietojoties ar sabiedrisko transportu, skolēns izglītības iestādē nokļūst ar lielu laika rezervi vai ar nozīmīgu nokavēšanos (piemēram, par stundu abos gadījumos). Šādos gadījumos pašvaldība atzinusi par lietderīgāku veikt skolēnu pārvadājumus, kaut gan tas rada lielāku slogu pašvaldību budžetam.

Nākamais kritērijs sabiedriskā transporta maršrutu tīkla plānošanā, tomēr lietots ierobežotākā apmērā, ir **darbavietu izvietojums**. Vienlaikus eksperti norāda, ka iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības saistībā ar darbu ir daudzveidīgas, tāpēc ne vienmēr sasniedzamas. Dažādību rada maiņu darbs, uzņēmumu izvietojums reģionā, uzņēmumā nodarbināto personu skaits, kas nosaka pieprasījumu pēc transporta u.tml. Attiecīgi eksperti atzīst, ka lauku iedzīvotāji samērā bieži dodas uz darbu ar privāto transportu, kurš tiek uzskatīts par ātrāku un ērtāku, kā arī, apvienojoties vairākiem braucējiem, arī lētāku. Tādējādi faktiski ir novērots, ka Latvijas reģionos izplatīti ir neformālie apvienotie braucieni, kā arī darba devēja organizēts transports.

Citu pakalpojumu reģionāls izvietojums (valsts iestādes, ārstniecības iestādes u.tml.) ir mazāk būtiski reģionālas nozīmes maršrutu plānošanas kritēriji, lai gan ekspertu viedoklis par to nozīmi atšķiras. Piemēram, daļa ekspertu atsaucas uz to, ka sabiedriskā transporta pamata funkcijas ir iedzīvotāju nogādāšana uz ārstniecības iestādēm, uz valsts un pašvaldības iestādēm to normālajā darba laikā, tādējādi šie ir nozīmīgi kritēriji pasažieru pārvadājumu plānošanā. Savukārt citi, balstoties uz praksi, uzskata, ka šo iestāžu izvietojums tiek ņemts vērā ierobežotā apmērā. Aplūkojot ekspertu zināšanas par dažādu iestāžu izvietojumu un to atbildības līmeni, redzams, ka faktiski tās nav pietiekamas, lai ārstniecības iestāžu būtu iespējams ņemt vērā maršrutu tīkla plānošanā papildus vispārīgam pieņēmumam, ka kopumā tās ir izvietotas republikas nozīmes pilsētās vai reģionālās nozīmes attīstības centros. Tomēr būtu jāņem vērā, ka veselības aprūpes gadījumā slimnīcas ir iedalītas noteiktos aprūpes un pakalpojumu sniegšanas līmeņos, un, piemēram, slimnīcu, kuras sniedz diennakts neatliekamo medicīnisko palīdzību, izvietojums paredz, ka ne katrā reģionālas nozīmes attīstības centra slimnīcā tiek sniegta neatliekamā medīcīniskā palīdzība. Tas savukārt rada noteiktas vajadzības iedzīvotājiem nokļūt uz/no iestādes. Attiecīgi lauku iedzīvotājiem, kuri ir atkarīgi no reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārklājuma, var būt komplicēti nokļūt šajās slimnīcās (un nokļūt mājās pēc to neplānota apmeklējuma, ja viņi turp nokļuvuši ar NMPD). Daļa ekspertu izprot šo iestāžu tīkla veidošanas sistēmu un atzīst grūtības nodrošināt lauku iedzīvotājiem nepieciešamo transporta pieejamību. Vienlaikus citu ekspertu interviju rezultāti rāda, ka šobrīd detalizētāka problēmas izpratne un attiecīgi – rīcība nav uzskatāma par sabiedriskā transporta politikas dienaskārtības aktualitāti.

Reaģējot uz ekspertu viedokli par dažādu iestāžu izvietojuma ievērošanu, plānojot reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, apskatāma ir Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam noteiktā nozares sasaiste ar citu nozaru plānošanas dokumentiem. Redzams, ka kopumā Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam ir identificēta sasaiste ar šādiem šī Izvērtējuma kontekstā nozīmīgie citu nozaru dokumentiem[183]:

- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013. – 2019. gadam;
- Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2011. – 2017. gadam[184];
- Plānošanas reģionu teritorijas plānojumi.

[183] Dokumentu nosaukumi minēti atbilstoši tam, kā tie definēti Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam. Pilns dokumentu saraksts pieejams Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam 19.-25.lpp.

[184] Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam sniegtā atsauce ir novecojusi un nav aktualizēta. Šobrīd veselības nozares galvenais politikas plānošanas dokuments ir Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam.

Turpinājumā, lai noteiktu sasaistes ar citu nozaru plānošanas dokumentiem raksturu, apskatāmi tie aspekti, kuri minēti Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam. Tā, aplūkojot definēto sasaisti ar **Reģionālās politikas pamatnostādnēm 2013. – 2019. gadam**, redzams, ka izcelti ir šādi aspekti:

- transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i., autoceļi, kas savieno starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, kā arī attīstības centru ielas).
- lauku teritorijās nodrošināt transporta infrastruktūras sakārtošanu un attīstību sasniedzamībai novada ietvaros (t.i., autoceļi, kas savieno pārējo novada teritoriju ar starptautiskas, nacionālas, reģionālas un novadu nozīmes attīstības centriem).

Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam sasaiste ar **Sabiedrības veselības pamatnostādnēm** 2011.-2017. gadam (sk. iepriekš piezīmi par šobrīd aktuālā dokumenta nosaukumu) ir atzīmēts caur mērķi *"samazināt traumatismu un mirstību no ārējiem nāves cēloņiem, t.sk. no ceļu satiksmes negadījumiem"*. Savukārt dokumentā nav aktualizēta nepieciešamība, reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārklājuma izvērtējumā iekļaut tos dokumentus, kas attiecas uz ārstniecības iestāžu tīkla pārklājumu.

Redzams, ka arī aktualizētajā Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam versijā nav minēta šī dokumenta sasaiste ar šādiem dokumentiem:

- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam;
- Plāns pieejamas vides veidošanai Latvijā 2019.-2021. gadam;
- Velosatiksmes attīstības plāns 2018.–2020. gadam;
- "ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādņu 2014.–2020.gadam".

Ņemot vērā, ka Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ir izstrādes procesā, sabiedriskā transporta nozares politikas dienaskārtības aktuālos jautājumus raksturo informatīvais ziņojums „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.), kurā aplūkotie sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijas principi ir ņemti vērā, veicot iepirkumu "Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā". Šeit jāņem vērā, ka iepirkums ir izsludināts, balstoties uz dokumentu, kuram nav konceptuālas un stratēģiskas nozīmes politikas plānošanā Latvijā. Šādu ietveru spēj sniegt tikai politikas plānošanas dokumenti (piemēram, transporta politikas plānošanas pamatnostādnes vai konceptuāls ziņojums) vai tiesību akti. Kā redzams, Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam vēl nebija izstrādātas, tomēr iepirkums paredzēja tādus sabiedriskā transporta organizācijas principus, kuri nebija nostiprināti arī iepirkuma izsludināšanas brīdī spēkā esošos nozari regulējošos tiesību aktos.

Saskaņā ar informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) tā prezentāciju tiek plānota tādu pakalpojumu attīstīšana, lai **sekmētu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu,**

uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu, kas veicinās sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstību un efektīvāku resursu izmantošanu. Informatīvajā ziņojumā identificēts, ka šāds mērķis ir vērsts uz to, lai paaugstinātu pasažieru pārvadājumu rentabilitāti caur tās kvalitātes paaugstināšanu, samazinātu vides piesārņošanu un sastrēgumus, nodrošinātu līdzvērtīgu pakalpojumu sniegšanu visā valsts teritorijā un nodrošinātu mobilitāti visām sabiedrības grupām. Lai šo mērķus sasniegtu, ir noteikti šādi reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas pamatprincipi:

- lielāks uzsvars uz dzelzceļa pārvadājumiem, kas ļaus saīsināt brauciena ilgumu;
- komerciālo/ valsts nedotēto maršrutu veidošana, kur biļetes cenu noteiks pārvadātājs, uzņemoties zaudējumus kā paša risku (g.k. maršrutos, kas savieno reģionālās nozīmes centrus ar Rīgu, kā arī Pierīgas ietvaros, kur autobusa maršruts dublē vilcienu);
- valsts garantēto pakalpojumu apmēru noteikšana (dotējamo maršrutu segmentā);
- bezmaksas sabiedriskā transporta nodrošināšana teritorijās, kurās apdzīvotības blīvums ir mazāks nekā 4 iedzīvotāji uz vienu kvadrātkilometru vai kuros valsts dotāciju segums pār izmaksām ir lielāks par 85% (vai autobusa noslodze ir zem vidēji 2,5 pasažieriem).

Attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu attīstīšanu, informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) norādīts, ka, sākot ar 2021. gadu, reģionālās nozīmes maršrutu tīkls tiks veidots tā, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu (proti, savienojumos ar Rīgu), pārvadājumi pamatā tiks nodrošināti ar vilcieniem, veicot pārvadājumus ar autobusiem vietās, kur vilcieni nekursē, vai organizējot tos kā pārvadājumus, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Tāpat ir plānots, ka lielāka vilcienu kustības ātruma nodrošināšanai, kas to padarītu efektīvāku, tiks samazināts vilcienu pieturu skaits katrā līnijā, un tiks ieviests regulāro intrevālu grafiks, kā rezultātā tiek sagaidīts būtisks vilcienu pārvadājumu apjoma pieaugums.

Informatīvais ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) aprakstītā valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana dotējamo maršrutu segmentā paredz, ka reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls sadalījumu 16 lotēs (maršrutu tīkla daļās), kas balstās uz Latvijas teritorijas spēkā esošo administratīvo iedalījumu, papildus tiek pielāgots katrā novadā dzīvojošo pasažieru plūsmai un pārvietošanās paradumiem, kā arī blakus esošo pagastu/novadu tradīcijām un lielumam, tā rezultātā uzskatot, ka maršrutu tīkls nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību. Valsts garantēto pakalpojumu apmēra noteikšana paredz arī nodrošināt reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumus, izmantojot trīs veida/ kategorijas savienojumus (A, B, C) pēc šāda principa:

- A kategorijas savienojumi – maršruti, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem pa taisnāko ceļu;
- B kategorijas savienojumi – maršruti, kas savieno reģionālās nozīmes attīstības centrus savstarpēji, un maršruti, kas savieno republikas nozīmes pilsētu vai reģionālās nozīmes attīstības centru ar apdzīvotu vietu ar iedzīvotāju skaitu virs 3000 pa taisnāko ceļu;
- C kategorijas savienojumi – visi pārējie maršruti.

Saskaņā ar informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) komerciālo/ valsts nedotēto maršrutu veidošana tiek sākotnēji plānota reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas kursē paralēli vilcieniem Pierīgā un posmā Rīga

– Daugavpils, t.i., ar kuriem tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas. Veicinot pasažieru piesaisti vilcienam, šajos paralēlajos posmos ir paredzēts saglabāt arī autobusu satiksmi, taču bez valsts dotāciju piešķīruma. Informatīvā ziņojuma izstrādes brīdī ir identificēti astoņi komerciālo maršrutu virzieni, nosakot, ka to skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Kā potenciāli nākamie komerciālie/valsts nedotētie maršruti tiek nosaukti vēl četri virzieni, kuros Rīga tiek savienota ar citām republikas nozīmes pilsētām vai reģionālās attīstības centru.

Attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamības veicināšanu, redzams, ka informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) kā jaunināJums tiek apskatīts viens risinājums – bezmaksas braucieni teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu vai sabiedriskā transporta pieprasījumu, savukārt otra potenciālā risinājuma – "transports pēc pieprasījuma" tālāka attīstīšana, kā redzams dokumentā, plānota esošā tiesiskā regulējuma ietvaros. Balstoties uz līdz šim pieejamo datu par pasažieru skaitu dažādos maršrutos analīzi, informatīvajā ziņojumā ir identificēti 20 potenciālie bezmaksas transporta maršruti, taču vienlaikus tiek norādīts, ka to skaits var mainīties. Tā kā jau šobrīd Latvijas tiesiskais regulējums nodrošina iespēju īstenot "transporta pēc pieprasījuma" (jeb "pēc pasūtījuma") ideju, informatīvajā ziņojumā norādīts, ka plānota šī principa izmantošana teritorijās, kurās apdzīvotības blīvums būs augstāks par četriem iedzīvotājiem uz kvadrātkilometru, bet ieņēmumi no pārdotajām biļetēm un nesaņemtie ieņēmumi no pasažieriem, kuriem pienākas braukšanas maksas atvieglojumi, kurus sedz valsts saskaņā ar spēkā esošiem normatīviem aktiem, maršrutā nepārsniegs 15%, proti, plānota tā pielietošana esošā tiesiskā regulējuma ietvaros (sk. turpinājumā sīkāku pārskatu).

Vērtējot informatīvā ziņojuma „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) saturu, nozares eksperti pauž bažas par viena vai otra uzdevuma sasniegšanas iespējām. Apkopojot visus izteiktos piesardzīgos viedokļus, eksperti vērš uzmanību uz to, ka:

- vilcienu satiksmes attīstīšana ir iespējama tādā apmērā, kādu nodrošina dzelzceļa sliežu ģeogrāfiskais pārklājums, un tā pakalpojumu intensificēšanai nepieciešami būtiski ieguldījumi infrastruktūrā;
- maršruti, kurus plānots pārveidot par komerciāliem, vairums ir uzskatāma par vietējas nozīmes pasažieru pārvadājumiem Pierīgas statistiskajā reģionā, kā rezultātā faktiskā iedzīvotāju pieejamība sabiedriskajam transportam varētu samazināties;
- nav veikts vilcienu satiksmes pieejamības telpā izvērtējams, un šī brīža informatīvā ziņojuma redakcija negarantē iespēju visiem iedzīvotājiem saņemt līdzvērtīgu pakalpojumu, tā rezultātā pieaug risks pieaugt skolēnu pasažieru pārvadājumu skaitam un privātā transporta plūsmai uz Rīgu;
- nav identificēta nepieciešamība sasaistīt/ pārskatīt nozares attīstības plānus ar gaidāmo administratīvi teritoriālo reformu, kuras rezultātā var mainīties iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības laikā un telpā, un kas var nest vēl lielāku braucienu izmaksu pieaugumu lauku iedzīvotājiem;
- sagaidāmas grūtības ietekmēt stabilus iedzīvotāju pārvietošanās un transporta lietošanas paradumus, kas rada šaubas, vai instrumenti sabiedriskā transporta pievilcības veicināšanai būs

efektīvi, lai plānotais/ prognozētais privātā transporta lietotāju skaits pārslēgtos un sabiedrisko transportu;
- identificēts mazs skaits vietējās nozīmes autobusu maršrutu, kuros tiks nodrošināts bezmaksas transports[185].

Atzīstot, ka informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) dotais pārskats liecina par politikas veidotāju skatījumu, kādi būtu piemērotākie risinājumi izvirzīto mērķu sasniegšanai, Izvērtējuma autori, ņemot vērā tiem izvirzītos uzdevumus, vērš uzmanību uz vairākiem potenciāli kritiskiem aspektiem. Pirmkārt, lai gan jau šobrīd sabiedriskā transporta attīstība ir lielā mērā pakārtota mērķim samazināt valsts budžeta dotāciju apmēru, tomēr nav sagaidāms, ka plānoto pasākumu īstenošana ļaus sasniegt šo mērķi arī nākotnē, turklāt turpinās iepriekš novērotā negatīvā tendence, ka plānotais (bāzes) valsts budžeta finansējums jau sākotnēji ir mazāks par sagaidāmo pasažieru pārvadājumu zaudējumu apmēru (sk. informatīvā ziņojuma 2.tabulu "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas finansiālā ietekme uz valsts budžetu, milj. euro", salīdzinot plānoto valsts budžeta finasējumu un plānoto kompensējamo zaudējumu apmēru). Tas faktiski nozīmē, ka, ja tiks uzturēts uzdevums samazināt valsts budžeta dotāciju apmēru, pastāv risks, ka instrumenti, kas tiks lietoti šī mērķa sasniegšanai, ietvers tikai informatīvajā ziņojumā plānoto – reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla samazināšanu un/vai daļas pasažieru pārvadājumu nodošanu komercpārvadājumiem, kā rezultātā sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem nākotnē varētu mazināties, nonākot pretrunā ar informatīvajā ziņojumā noteikto mērķi veicināt iedzīvotāju pārsēšanos no privātā uz sabiedrisko transportu. Šāda perspektīva prasa, lai politikas plānotāju uzmanību tiktu vērsta uz dažādo mērķu un risinājumu savstarpējo salāgošanu, kam līdz šim izstrādāto dokumentu līmenī nav atrodami pietiekami skaidri pierādījumi.

Otrkārt, piedāvātie risinājumi šobrīd orientējas galvenokārt uz pasažieru pārvadājumu kvalitātes uzlabošanu Pierīgas reģionā vai kopumā republikas nozīmes pilsētu savienojumam ar Rīgu. Šis apstāklis rada bažas, vai, īstenojot iepriekš aprakstītās ieceres praksē, būs iespēja veltīt vienlīdz lielu vērību arī pārējo reģionu iedzīvotāju iekšējās mobilitātes vajadzībām, t.i., vai šādas Rīgas un Pierīgas reģiona izcelšanas rezultātā citur Latvijā nav sagaidāms nevienlīdzības pieaugums sabiedriskā transporta pieejamības jomā. Šie aspekti informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) nav aplūkoti.

Treškārt, vērtējot iepriekš minēto komerciālo/ valsts nedotēto maršrutu veidošana iniciatīvu, Izvērtējumā veikto ekspertu interviju un gadījumu izpētes dati rāda, ka, papildinot komerciālo reisu skaitu starppilsētu autobusos var rasties risks, ka šāds lēmums skars arī tos iedzīvotājus, kas šobrīd izmanto starppilsētu reisus, lai nokļūtu uz darbu vai iestādēm novada centrā. Tādā gadījumā šiem iedzīvotājiem sabiedriskā transporta pakalpojums varētu kļūt nesamērīgi dārgs. Izvērtējumā iegūtie dati rāda, ka starppilsētu reisu izmantošana mobilitātei raksturīga gadījumos, ja kādā autoceļa posmā nekursē/ nepastāv tāds reģionālās nozīmes maršruts, kas savienotu apdzīvotās vietas ar novada centru

[185] Līdzīgs risks tika saskatīts, ieviešot bezmaksas sabiedrisko transportu Igaunijas reģionālās vietējas nozīmes autobusu maršrutos (sk. 2.1.3. nodaļu), tādējādi secināms, ka debates par šāda riska iespējamību var pavadīt jebkuru līdzīgu iniciatīvu.

un tālākām apdzīvotajā vietām reģiona ietvaros katru darba dienu. Tādējādi pirms jaunu komercreisu maršrutu noteikšanas papildus tiem, kas jau ir identificēti informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.), nepieciešams izvērtēt katra maršruta nozīmi iedzīvotāju reģionālās mobilitātes vajadzību apmierināšanā.

Ceturtkārt, lai gan informatīvais ziņojums „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) paredz finanšu aprēķinus, kā mainīsies pasažieru pārvadājumu zaudējumu apmērs un attiecīgi – valsts budžeta dotācijas apmērs, publiskajā telpā nav pieejami aprēķini/ prognozes un šobrīd aktuāla/ nav spēkā esoša politikas plānošanas dokumenta, kurā būtu nodefinēts sagaidāmais rezultatīvais rādītājs – kāds ir pārvadāto pasažieru skaita pieaugums, kas sasniegtu minētos finanšu rādītājus. Šādi pieņēmumi visdrīzāk ir veikti informatīvajā ziņojumā ietverto zaudējumu aprēķināšanai, attiecīgi tie būtu iekļaujami Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gadam politikas rezultatīvajos rādītājos, ja šajā dokumentā tiks saglabāta informatīvajā ziņojumā piedāvātā sabiedriskā transporta attīstības vīzija.

Piektkārt, saistībā ar iepriekš minēto uzdevumu, un proti, pasažieru pārvadājumu finanšu efektivitātes paaugstināšanu, informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) relatīvi ierobežotā apmērā ir aplūkota nepieciešamība izvērst tādu risinājumu attīstīšanai, kas vērstu uzmanību uz sociālās atstumtības riska mazināšanu lauku apvidu iedzīvotājiem un kuri ietvertu arī ekonomisku pasažieru pārvadājumu organizācijas principus (piemēram, "transporta pēc pieprasījuma" pakalpojuma plašāku attīstīšanu atšķirīgās variācijās, sadarbību ar pašvaldībām u.tml., sk. sīkāk risinājumu piemērus 2.1.3. nodaļā). Ņemot vērā, ka informatīvajā ziņojumā ietverta vīzija nākamajiem 10 gadiem, t.i., ilgākam periodam par nākamā plānošanas posma Transporta attīstības pamatnostādnēm, dokumentā būtu jābūt plašākam nākotnē vērtējamu vai attīstāmu instrumentu spektram. Kā minēts iepriekš, šobrīd dokumentā ir aplūkoti divi risinājumi – bezmaksas braucieni (20 maršrutos) un "transports pēc pieprasījuma" esošā tiesību aktu redakcijā.

Apskatot plānu nodrošināt bezmaksas braucienus mazapdzīvotās teritorijās un stimulēt iedzīvotājus pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu maršrutos, kuru rentabilitātes rādītāji ir ļoti zemi, jāņem vērā, ka, no vienas puses, starptautiskā prakse rāda, ka šādi instrumenti tiek lietoti iedzīvotāju mobilitātes stimulēšanai, tomēr, no otras puses, tie ir visaptverošāki, proti, parasti attiecas nevis uz atsevišķiem maršrutiem, bet gan uz pieejamību visiem pēc konkrētām pazīmēm vai parametriem, piemēram, noteiktām sociāli ekonomiskajām grupām (iedzīvotājiem pensijas vecumā u.tml.) vai konkrētu administratīvi teritoriālo vienību (reģionu vai pašvaldību). Vadoties no informācijas, kāda ir sniegta informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) šī instrumenta izmantošana, vismaz iesākumā, ir plānota šauri, specifiski fokusējoties uz atsevišķiem maršrutiem/ braukšanas virzieniem. Informatīvajā ziņojumā teiktais vedina domāt, ka šāds princips nākotnē tiks pielietots galvenokārt tajos maršrutos, kuros, no pārvadājumu ieņēmumu perspektīvas, būs nepieciešams stimulēt iedzīvotāju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, kamēr citos reģionos ar augstākiem finanšu efektivitātes rādītājiem specifiski stimulējoši atbalsta instrumenti var arī netikt pielietoti. Tomēr, arī šādā šaurā instrumenta pielietojuma perspektīvā lūkojoties, jāņem vērā, ka gaidāmais rezultāts – pasažieru skaita pieaugums – var tikt

sasniegts tikai tad, ja reisa izpilde notiks tādā kārtībā (laikā un telpā), kas atbilst potenciālo pasažieru vajadzībām. Visbeidzot, bezmaksas braucienu kā sabiedriskā transporta pieejamību veicinoša instrumenta izvērtējumu ierobežo fakts, ka tā pielietošanas principi vēl nav noteikti atbilstošos politikas plānošanas dokumentos (gaidāmajās Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam) un tiesību aktos.

Savukārt aplūkojot "transporta pēc pieprasījuma" principu, tā ieviešana Latvijā uzsākta 2017. gadā, kad tika izstrādāti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un 13.07.2010. MK noteikumos Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kartība maršrutu tīklā". Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, pēc būtības, tika veikti, lai papildinātu likumā noteikto sabiedrisko transportlīdzekļu uzskaitījumu ar vieglajiem automobiļiem.

Saskaņā ar grozījumu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā anotāciju[186], minētie grozījumi bija nepieciešami, lai nodrošinātu adekvātas ietilpības un ekonomisku transporta līdzekli pasažieru pārvadājumiem teritorijās ar zemu apdzīvotības blīvumu. Tiek norādīts, ka šajās teritorijās bieži vērojami zemi pārvadājumu rentabilitātes rādītāji sakarā ar mazu autobusu piepildījumu, turklāt pieprasījums pēc noteikta reisa nav vienmērīgs. Tāpēc zaudējumu kompensācijām paredzēto nepietiekamo valsts budžeta līdzekļu dēļ mazapdzīvotās lauku teritorijās aizvien biežāk tiek pielietots risinājums slēgt sabiedriskā transporta reisus un maršrutus, kā rezultātā noteiktai iedzīvotāju daļai netiek nodrošinātas pārvietošanās iespējas. Tomēr, apzinoties nepieciešamību nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus, anotācijas turpinājumā minēts, ka situācijas, kad sabiedriskā transporta reiss kopumā vai tā daļa tiek izpildīta bez neviena pasažiera, var tikt novērstas, izveidojot sabiedriskā transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma. Likuma grozījumu izstrādes brīdī tika plānots, ka, ieviešot uz pieprasījumu balstītu sabiedriskā transporta reisu izpildi, būs iespējams samazināt zaudējumu kompensāciju apmēru pārvadātājiem, vienlaikus saglabājot iespēju saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus valsts teritorijās, kas ir maz apdzīvotas un kur pieprasījums pēc regulāriem sabiedriskā transporta pārvadājumiem ir salīdzinoši zems. Tika plānots, ka šādus reisus, kuru ietvaros pārvietošanās vajadzības tiks nodrošinātas 1-3 pasažieriem, varētu izpildīt ar vieglo automašīnu. Tā kā Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā vieglā automašīna nebija minēta kā pieļaujamais sabiedriskā transportlīdzekļa veids, līdz ar to grozījumi paredzēja likuma papildināšanu, ietverot sabiedrisko transportlīdzekļu uzskaitījumā vieglos automobiļus (M1 kategorija). Pakārtoti grozījumi tika veikti arī "Autopārvadājumu likumā" attiecībā uz komercpārvadājumos izmantojamo transportlīdzekļa tipu.

Lai ieviestu paredzēto risinājumu – pakalpojumu pēc pieprasījuma, tika veiktas arī nepieciešamās izmaiņas 13.07.2010. Ministru kabineta noteikumos Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" un 28.08.2012. Ministru kabineta noteikumos Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". Grozījumu veikšanas laiks (2017. gada nogale) noteica, ka pēc būtības jaunā sistēma varētu sākt darboties ar 2018. gadu. Tomēr šī Izvērtējuma veikšanas brīdī redzams, ka "transports pēc pieprasījuma" pieejams tikai dažos

[186] Pieejams: http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/79DB6ACB0E4ECB4EC22581400022B9ED?OpenDocument (sk. 30.03.2020.)

maršrutos. Viens no identificētajiem piemēriem atrodams Zemgales reģionā. Sabiedriskā transporta padomes 2020. gada 17. janvāra sēdē izskatītais ziņojums par ar reisu (reisa daļu) izpildes pēc pieprasījuma rezultātiem rāda[187], ka, ieviešot reisu daļu pēc pieprasījuma, tiek samazināts autobusu nobraukums un samazināti izdevumi sabiedriskā transporta nodrošināšanai. Tajā pašā laikā, redzams, ka pasažieru skaits posmos pēc pieprasījuma krītas. Ņemot vērā šos rezultātus un nepietiekamos valsts budžeta līdzekļus sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, Sabiedriskā transporta padome nolēma, ka sadarbībā ar plānošanas reģioniem tiks turpināts darbs pie maršrutu tīkla optimizācijas un tajos maršrutu reisos (vai to posmos), kur izpildīsies priekšnosacījumi transporta pēc pieprasījuma ieviešanai. Tomēr, kā rāda informatīvais ziņojums "Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019.gadā" (05.11.2019.), esošā kārtība, kādā iespējams īstenot pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma", neļauj šādu risinājumu pielietot pilnīgi visos maršrutu reisos ar ļoti zemu rentabilitāti (t.i., ar 90% valsts dotācijas īpatsvaru).

Starptautiskās prakses piemēri (2.1.3. nodaļa), Izvērtējumā veikto ekspertu interviju dati, kā arī atsevišķu reģionu izstrādāti dokumenti[188] rāda, ka principu "transports pēc pieprasījuma" būtu iespējams un nepieciešams Latvijā izmantot plašāk par šobrīd pastāvošo modeli. Vienlaikus redzams, ka tā iedzīvonāšana līdz 2019. gada nogalei bijusi gausa, attiecīgi turpmākajā izvērtējuma gaitā ir aplūkoti iespējamie šķēršļi šī principa plašākai ieviešanai. Tā ekspertu intervijas rāda, ka viens no iespējamajiem šķēršļiem "transporta pēc pieprasījuma" principa darbības paplašināšanai Latvijā ir plašākas informācijas trūkums – vairums intervēto vietējo ekspertu, t.sk., atsevišķi Sabiedriskā transporta padomes locekļi, nebija informēti par Latvijas tiesību aktos veiktajiem grozījumiem, ar kuriem šis princips tika ieviests Latvijā, un kopumā neidentificēja šo risinājumu kā labas prakses piemēru. Runājot par šī principa plašāku ieviešanu, eksperti, kas bija par to informēti, kritizēja šobrīd spēkā esošo Latvijas tiesisko regulējumu par to, ka "transporta pēc pieprasījuma" principu nav iespējams ieviest plašāk, piemēram, izveidojot maršrutus uz vietām, kur regulārie pasažieru pārvadājumi jau ilgāku laiku ir slēgti vai virzienos kur pieprasījums ir situatīvs un mainīgs, piemēram, periodiski atjaunojas iedzīvotāju skaits attālās un mazapdzīvotās vietās, kas vēlētos izmantot sabiedrisko transportu. Eksperti saskata, ka šīm iedzīvotāju grupām būtu piedāvājams "transports pēc pieprasījuma". Potenciālas šādas vajadzības varētu rasties ģimenēs ar skolas vecuma bērniem, kuriem jānokļūst izglītības iestādē, taču, kuriem pieaugot, šī vajadzība atkal mainītos, tāpēc sabiedriskā transporta pakalpojums būtu atkal atbilstoši pielāgojams, pārskatāms vai atceļams. Papildu tam redzams, ka "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānā 2030" ir iezīmētas teritorijas, kurās nākotnē būtu attīstāms "transporta pēc pieprasījuma" pakalpojums, un tas rāda, ka šī dokumenta autori ir identificējuši pakalpojumu kā nozīmīgu instrumentu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai (sk. 2.2.5. nodaļu).

Reaģējot uz izteikto tiesību aktu normu kritiku, nacionālā līmeņa eksperti norāda, ka plašāka iespēja veidot "transporta pēc pieprasījuma" pakalpojumu Latvijas tiesiskajā regulējumā šobrīd nav plānota

[187] Sabiedriskā transporta padome (17.01.2020.) "Kārtējās sedes protokols Nr.1: „Par darba kārtības 3A. punktu. Par reisu pēc pieprasījuma izpildes rezultātiem"". Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/STPProt_17012020_nr.1.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-padomes-k%25C4%2581rt%25C4%2593j%25C4%2581s-s%25C4%2593des-protokoli (sk. 30.03.2020.)

[188] Sk. "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānu 2030", ko reģions 2017. gadā ir izstrādājis transporta un mobilitātes jomā.

tāpēc, ka, pirmkārt, tiek uzskatīts, ka šādu maršrutu veidošana prasa papildu administratīvo kapacitāti kvalitatīvai pakalpojuma nodrošināšanai – normatīvo aktu izstrādei, pietiekšanās sistēmas izveidošanai un uzturēšanai, maršrutu plānošanai u.tml., un, otrkārt, tiek prognozētas grūtības šo potenciāli mainīgo iedzīvotāju pieprasījumu regulēt līgumos ar pārvadātājiem.

Kā vēl viens šķērslis "transporta pēc pieprasījuma" pakalpojuma ieviešanai Latvijā būtu identificējama iedzīvotāju informētības vai gatavības trūkums iepriekš paziņot par nepieciešamo transportu, t.i., pieprasīt pakalpojumu, par ko netieši liecina gan Sabiedriskā transporta padomē identificētais pasažieru skaita kritums posmos pēc pieprasījuma, gan atsevišķu citu novadu pieredze, īstenojot līdzīga nosaukuma, taču atšķirīgu pakalpojumu Vidzemes plānošanas reģiona INTERREG programmas pilotprojektā „Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos" (sk. sīkāk 2.2.5. nodaļu). Tomēr, ņemot vērā, ka "transports pēc pieprasījuma" lauku apvidos ir viens no risinājumiem, kas veicina vides un pakalpojumu pieejamību un mazina sociālo atstumtību, būtu jāturpina izvērtējums, kādā veidā tas ir attīstāms Latvijā, lai, sabalansējot pakalpojuma nodrošināšanas un labas pārvaldības prasības, veicinātu sabiedriskā transporta pieejamību iedzīvotājiem.

Nākamais aktuālais Latvijas sabiedriskā transporta politikas dienaskārtības jautājums, kā rāda ekspertu intervijas, ir **vides pieejamības nodrošināšana** – drošas vides radīšana, lai ar transportu kopumā un sabiedrisko transportu varētu pārvietoties visas iedzīvotāju grupas, īpašu uzmanību vēršot uz personām ar kustību traucējumiem (personām ar invaliditāti). Šis apstāklis saskan arī ar "transporta nabadzības" definīcijā minēto ierobežojumu, ka personai pieejamie transporta veidi vai apstākļi ir bīstami, nedroši vai veselības stāvokli apdraudoši. Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un informatīvajos ziņojumos par sabiedriskā transporta nozares attīstību šī aspekta īstenošana tiek tieši saistīta, pirmkārt, ar kvalitātes prasību izvirzīšanu pārvadātāju lietotajam autotransportam, un, otrkārt, nozares eksperti intervijās pirmajam aspektam pievieno arī autoceļu infrastruktūras kvalitātes jautājumus.

Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam esošās situācijas raksturojumā norādīts, ka *"transporta pakalpojumu kvalitātes, pieejamības un uzticamības paaugstināšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sistēmā tiek ieviesti mūsdienīgi informāciju tehnoloģiju risinājumi informācijas apmaiņai, datu analīzei un pasažieru informēšanai. Īpaša uzmanība tiek pievērsta sabiedriskā transporta līdzekļu un infrastruktūras kvalitātei, lai nodrošinātu iespēju pārvietoties pasažieriem ar īpašām vajadzībām"*. Prasība sabiedriskā transporta līdzekļu kvalitātei, kā rāda ekspertu intervijas, tiek uzturēta reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumu iepirkumā, kuru 2019. gadā izsludināja Autotransporta direkcija par pasažieru pārvadājumu veikšanu 2021.-2030. gadā. Vērtējot iepirkuma prasības, eksperti atgādina, ka gadījumā, ja norit maršrutu tīklu optimizācija valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšanai, šim mērķim būtu jābūt salāgotam arī prasībām, kas izvirzītas regulāro pasažieru pārvadājumu iepirkumā, atgādinot, ka augstākas kvalitātes prasības nozīmē arī augstākus pārvadātāja izdevumus un, zaudējumu gadījumā, augstākas valsts budžeta dotācijas.

Nākamais fiziskās vides pieejamības aspekts, kuri bieži min Izvērtējumā intervētie eksperti, ir **autoceļu un ielu kvalitāte** – gan no autoceļu seguma viedokļa, kas ietekmē iedzīvotāju pārvietošanās iespējas gan ar sabiedrisko, gan ar privāto transportu, gan no drošības aspekta, kas ietver arī pieturvietu

izvietojumu un komfortu, to piemērotību, lai transporta līdzeklī varētu iekāpt personas ar kustību traucējumiem, vecāki ar bērnu ratiņiem u.tml., autoceļa malu (ietvju) labiekārtošanu, lai iedzīvotāji varētu nokļūt uz/no pieturvietas, autoceļu un ielu šķērsošanas iespējām.

Intervētie eksperti atzīst, ka ar ES fondu līdzekļu, kā arī valsts un pašvaldību budžeta atbalstu pēdējo gadu laikā ir būtiski uzlabojusies transporta infrastruktūra tā, lai tā būtu pieejama visām iedzīvotāju grupām, t.sk., personām ar invaliditāti. Tāpat ieguldījumi tiek veikti, lai attīstītu dažādus digitālos risinājumus informācijas par maršrutu tīkliem un atiešanas laikiem iegūšanai, biļešu iegādei u.tml. Vienlaikus, izvirzot par mērķi digitālo risinājumu tālāku attīstību, iztrūkst datu analīzes par iedzīvotāju grupām, kuras šobrīd izmanto attiecīgos resursus, un par iedzīvotāju grupām, kuras neizmanto digitālos resursus, lai saprastu, vai pēdējā gadījumā netiek radīti kādi informācijas pieejamības šķēršļi, kas nākotnē var veicināt personu "izkrišanu" no informācijas aprites un tādējādi informatīvo atstumtību.

Nozīmīgākā kritikas daļa transporta infrastruktūras attīstības kontekstā tika veltīta autoceļu stāvoklim ārpus pilsētām. Vietējā līmeņa eksperti akcentēja, ka neapmierinošā grants autoceļu kvalitāte lauku apvidos (īpaši lietus un sniega iespaidā rudenī un pavasarī) **veicina iedzīvotāju ģeogrāfisko, kā arī ekonomisko atstumtību**. Pasliktinoties autoceļu stāvoklim, tos nepieciešams uz laiku slēgt vai samazināt transporta līdzekļa masu, kuriem ļauts pa tiem pārvietoties, kā rezultātā sabiedriskais transports var nepienākt lauku apdzīvotajās vietās, pārvadātājiem pieaug autotransporta remonta izmaksas, tās pieaug arī iedzīvotājiem, kuri izmanto privāto autotransportu. Eksperti uzskata, ka autoceļu zemās kvalitātes dēļ veidojas apburtais loks – ja kādi regulārie pasažieru pārvadājumu reisi nenotiek tāpēc, ka autobuss nevar izbraukt maršrutā paredzēto ceļa, iedzīvotāji meklē citus risinājumus, kā nonākt savos ierastajos galamērķos, attiecīgi ar laiku šajos reisos samazinās pasažieru skaits, reisa rentabilitāte krītas līdz tam, ka nepieciešams augsts valsts dotācijas īpatsvars, kā rezultātā maršruts tiek slēgts.

Jānorāda, ka **autoceļu uzturēšanas problemātika** ir pietiekami izvērsti aplūkota arī Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, un viens no politikas un darbības rezultātiem paredz *"samazinātu valsts autoceļu ar asfalta segumu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī garums par 57%, salīdzinot ar 2012. gadu"*. Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam sniegtajā situācijas raksturojumā norādīts, ka autoceļu tīkla blīvums Latvijā ir vērtējams kā pietiekošs, tomēr atzīts, ka to tehniskais stāvoklis kopumā ir neapmierinošs un neatbilst ekonomiskas, drošas, komfortablas un videi draudzīgas satiksmes vajadzībām. Autoceļu blīvums par pietiekamu atzīts tāpēc, ka tas kopumā nodrošina pieejamību no jebkuras apdzīvotas teritorijas līdz tuvākajam administratīvajam centram, savieno administratīvos centrus savā starpā, kā arī ar valsts galvaspilsētu. Situācijas vērtējumam pievienotā tabula rāda, ka 2011. gadā galvenie un reģionālie autoceļi, kuri veido mazāko daļu no autoceļu kopgaruma, ir ar asfalta seguma, taču vietējie autoceļi, kuru kopgarums divas reizes pārsniedza galveno un reģionālo autoceļu kopgarumu, aptuveni 80% gadījumu bija ar šķembu un grants segumu. Atzīstot neapmierinošo autoceļu tehnisko stāvokli, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam tiek norādīts, ka autoceļu stāvokļa pasliktināšanās vērojama kopš neatkarības atjaunošanas, ko uzskatāmi parāda valsts autoceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo asfalta segumu apjoma izmaiņas, kas konstatētas, katru gadu apkopojot segumu inspekciju rezultātus.

Atbilstoši informatīvajā ziņojumā "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" konstatētajam, 2018. gadā tika veiktas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, secinot, ka Autoceļu attīstības jomā valsts budžeta finansējums nav piešķirts plānotajā apjomā. Līdz ar to pārskata perioda laikā ir mainītas prioritātes – finansējums pirmkārt piešķirts valsts galveno autoceļu sakārtošanai, tādēļ situācija attiecībā uz valsts autoceļu tehnisko stāvokli ir izmainījusies. Ja galveno autoceļu stāvoklis ir uzlabojies, tad ierobežotais finansējums valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem nav ļāvis apturēt šo ceļu stāvokļa pasliktināšanos. Izrietoši, tika veikta gan Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2017.-2023. gadam aktualizācija, gan tika veikta sasniedzamo rezultātu autoceļu jomā korekcija ar mērķi plānotos rezultātus sasniegt līdz 2023. gadam, vienlaikus meklējot iespējas piesaistīt papildu finansējumu. Balstoties uz informatīvo ziņojumu "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" tika aktualizētas arī atbilstošo rezultatīvo rādītāju vērtības.

Vērtējot līdzekļu trūkumu autoceļu uzturēšanai Latvijā, akcentējama ir nepieciešamība meklēt risinājumus reģionālo un vietējo autoceļu atjaunošanai un uzturēšanai. Autoceļi pēdējos gados vismaz par 75% tiek uzturēti un attīstīti, izmantojot ES fondu līdzekļus, un tomēr vēl joprojām to stāvoklis nav pietiekami labs[189]. Izvērtējumā intervētie nacionālā līmeņa transporta jomas eksperti norāda, ka neapmierinošās situācijas risināšanai, Satiksmes ministrija ir rosinājusi grozījumus likumā "Par autoceļiem", kas paredz, ka konkrētu apjomu valsts vietējo autoceļu nodot pašvaldību apsaimniekošanā. Tiek atzīts, ka jau šobrīd valsts maksā pašvaldībām mērķdotācijas par ceļu uzturēšanu (būve, apsaimniekošana), taču pašvaldības šos līdzekļus mēdz izlietot dažādi – gan plānotajam mērķim, gan citiem mērķiem, gan arī sastopamas situācijas, kad pašvaldība iedalītos līdzekļus vispār nav izlietojusi. Izvērtējuma izstrādes brīdī minētais priekšlikums par likuma grozījumiem nav vēl apspriests plašākā ieinteresēto pušu lokā.

Apkopojot politikas dokumentu un tiesību aktu saistībā ar sabiedriskā transporta jomu, redzams, ka kopumā tajos ir aplūkoti trīs transporta pieejamības aspekti. Pirmais ir **ģeogrāfiskā pieejamība** – pasažieru pārvadājumu maršruti, kas nodrošina apdzīvoto vietu savienošanu ar lielākiem centriem, otrs aspekts ir **fiziskā un vides pieejamība** – drošas vides radīšana visu iedzīvotāju grupu mobilitātei, t.sk., sociālas atstumtības riskam pakļauto personu mobilitātei, trešais, skatīts galvenokārt no valsts dotāciju pieejamības reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumiem, aspekts ir **ekonomiskā pieejamība**.

Lai gan transporta nozares attīstības dokumentos identificētie mērķi ir nozīmīgi no sabiedriskā transporta pieejamības viedokļa visām iedzīvotāju grupām, tomēr to sasniegšana ir kavēta, un vairāk kā desmit gadu ilgā posmā to sasniegšana no viena politikas plānošanas perioda tiek pārvirzīta uz nākamo plānošanas posmu.

Informatīvajos ziņojumos, kas izskatīti MK pēc Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020. gadam, dominē pasažieru pārvadājumu finanšu aspektu apskats. Tādējādi secināms, ka tie (ārpus pasažieru plūsmas statistikas) praktiski neietver iedzīvotāju mobilitātes un transporta pieejamības

[189] Kanels, Juris (2020). "Iestāšanās Eiropas Savienībā ietekme uz transporta rīcībpolitikas attīstību Latvijas Republikā". Promocijas darbs. Rīga: Latvijas Universitāte, Sociālo zinātņu fakultāte, Politikas zinātnes nodaļa. Pieejams: https://www.szf.lu.lv/fileadmin/user_upload/LU.LV/Apaksvietnes/Fakultates/www.szf.lu.lv/Petnieciba/Promocijas_darbi/J._Kanels_Promocijas_darbs.pdf (sk. 06.04.2020.), 194.lpp.

rādītāju analīzi, un proti, aplūkotie dati raksturo pārvadāto pasažieru skaitu, ieņēmumus un izdevumus, un valsts budžeta dotācijas, bet izpaliek analīze par pakāpi, kādā sabiedriskā transporta piedāvājums spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, kas ir definētas jēgpilnāk par Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam noteikto politikas rezultatīvo rādītāju – pagastu un novadu īpatsvaru, kuriem ir nodrošināts savienojums divas reizes dienā ar augstāka līmeņa administratīvo centru. Jāņem vērā, ka pamatnostādnēs definētais rādītāja vērtība jau 2014. gadā, t.i., politikas plānošanas perioda sākumā, bija tuvu maksimālai vērtībai. Kā piemēri iespējamām politikas rezultatīvo rādītāju modifikācijām, lai iegūtu vērtējumu par sabiedriskā transporta pieejamību no iedzīvotāju skatu punkta, būtu uzskatāmi uz iedzīvotāju aptaujām balstāmi rādītāji, kuri ļauj noteikt, piemēram, tādu iedzīvotāju īpatsvars, kas norāda, ka sabiedriskais transports nav piemērots viņu pārvietošanās vajadzību apmierināšanai (un politikas mērķa rezultatīvais rādītājs ietvertu šāda iedzīvotāju īpatsvara samazināšanos), vai citi dati, kas parāda, ka pieaug iedzīvotāju paradumi paļauties un izmantot sabiedrisko transportu kā pārvietošanās līdzekli. Vēl viens problemātisks aspekts saistībā ar Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020. gadam un vēlākajiem informatīvajiem ziņojumiem ir tā, ka visa Latvijas teritorija tiek apskatīta kā vienots veselums, bez reģionu vai apdzīvoto vietu, vai iedzīvotāju sociālo grupu specifikas, un nevienlīdzība sabiedriskā transporta piekļuvē dažādos griezumos netiek analizēta.

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka, kaut arī transporta nozares politikas dokumenti atzīst sabiedriskā transporta saistību ar sociālu mērķu sasniegšanu, atsevišķu sociālās atstumtības riskam biežāk pakļauto mērķa grupu vajadzības transporta jomā netiek identificētas. Piemēram, lai gan tiek minēta nepieciešamība nodrošināt dažādu apdzīvoto vietu savienojamību ar novadu centriem vai lielākiem reģionālajiem centriem, lauku iedzīvotāji kā sociālās atstumtības riskam pakļauta mērķa grupa politikas dokumentu līmenī nav identificēta. Tāpat arī politikas rezultātu līmenī netiek definēti mērķi, kādi situācijas uzlabojumi būtu panākami atsevišķu sociālās atstumtības riska grupu jomā, kā arī netiek monitorēts, vai ieguldījumi sabiedriskā transporta infrastruktūrā palīdz veicināt sociālās atstumtības mazināšanos (piemēram, vai pieaug personu ar invaliditāti sabiedriskā transporta izmantošanas īpatsvars, jaunajā plānošanas posmā – vai plānotās sabiedriskā transporta organizēšanas izmaiņas veicinās iedzīvotāju pārsēšanos uz sabiedrisko transportu un vai pieaugs iedzīvotāju mobilitāte).

Tā kā, saskaroties ar pasažieru skaita samazinājumu gan kopumā, gan pēc braukšanas tarifu paaugstināšanas, informatīvajos ziņojumos nav ietverti dati, kas ļautu pārliecināties, ka dokumentu autoru sniegtie pasažieru skaita samazināšanās iemeslu skaidrojumi ir pamatoti un vai ir pietiekami rūpīgi analizēts tas, kā tarifu paaugstināšana ietekmē iedzīvotāju, kas izmanto sabiedrisko transportu, transporta izmaksas, iespējas nokļūt uz darbu un citiem svarīgākajiem galamērķiem.

Izvērtējuma izstrādes brīdī tuvojās noslēgumam Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam darbības periods, un nākamā perioda pamatnostātņu melnraksts vēl nebija publiski pieejams. Tādējādi par turpmāko sabiedriskā transporta politiku ir iespējams spriest indikatīvi, balstoties tikai uz informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.). Tajā ietvertā informācija rāda, ka arī nākotnē sabiedriskā transporta politikas būtisks elements ir valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšana, vienlaikus cenšoties panākt augstāku sabiedriskā transporta pievilcību iedzīvotājiem, lai tādējādi veicinātu pārsēšanos no privātā

uz sabiedrisko transportu. Informatīvajā ziņojumā ir uzskaitīta virkne jaunu sabiedriskā transporta organizācijas principu, kas vērsta uz šo mērķu sasniegšanu, tomēr Izvērtējuma izstrādes brīdī tie vēl nebija nostiprināti ne nozares politikas plānošanas dokumentos, ne tiesību aktos. Šo pasākumu indikatīvā analīze rāda, ka pastāv bažas, vai, pirmkārt, politikas veidošanā pietiekami lielā mērā tiek ņemtas vērā reģionu vajadzības (liela daļa uzmanības ir veltīta Rīgas un Pierīgas reģionu savienojumiem), otrkārt, vai vajadzība mazināt budžeta dotācijas tiks salāgota ar iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, vai, treškārt, lēmumi noteiktus starppilsētu maršrutus pārveidot par komerciāliem/ valsts nedotētiem reisiem nemazinās lauku iedzīvotāju iespējas nokļūt uz darbu vai citiem nozīmīgiem galamērķiem, ja šim nolūkam līdz šim ir izmantots starppilsētu autobuss, un vai, ceturtkārt, pietiekami liela uzmanība tiek veltīta alternatīvu, finanšu efektīvitāti uzlabojošu sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstībai.

Attiecībā uz pēdējo aspektu redzams, ka šobrīd tāda starptautiski pierādīta, finanšu efektivitāti uzlabojoša instrumenta kā, piemēram, transporta pēc pieprasījuma, ieviešana Latvijā notiek gausi, kā arī šī instrumenta stiprināšana šobrīd, t.i., iepriekš minētā informatīvā ziņojuma ietvaros nav atzīta par nākotnes sabiedriskā transporta politikas aktualitāti. Informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) norādīts, ka pakalpojums "transports pēc pieprasījuma" tiks izmantots esošā tiesību aktu noteiktajā kārtībā, savukārt atsevišķos maršrutos ar zemu pārvadājumu intensitāti ieviešot bezmaksas braucienus (šobrīd 20 maršrutos). Ņemot vērā informatīvā ziņojuma statusu, nākamā plānošanas posma Transporta attīstības pamatnostādnēs būtu plašāk izvēršama vīzija par sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanu un tā finanšu efektivitātes paaugstināšanu mazapdzīvotās teritorijās, izvēršot datos balstītu monitoringu par situācijas pozitīvajām/ negatīvajām izmaiņām. Tā, piemēram, pamatnostādnēs būtu precizējama bezmaksas braucienu loma, jo šī instrumenta izmantošana, vismaz iesākumā, ir plānota šaurāk, nekā rāda starptautiskā prakse, kur šādi instrumenti parasti attiecas nevis uz atsevišķiem maršrutiem, bet gan uz pieejamību visiem iedzīvotājiem, kas atbilst konkrētām pazīmēm vai parametriem, piemēram, noteiktām sociāli ekonomiskajām grupām (iedzīvotājiem pensijas vecumā u.tml.) vai konkrētu administratīvi teritoriālo vienību (reģionu vai pašvaldību). Tāpat būtu plašāk izvērtējumas arī pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" attīstības iespējas, jo šādi risinājumi, kā rāda ārvalstu pieredze (sk. arī 2.1.3. nodaļu) visdrīzāk būs nākotnē jāizskata kā nozīmīga alternatīva sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanai Latvijā.

Politikas plānošanas dokumentu transporta jomā plašāka analīze, ko veicis J. Kanels, parāda, ka Latvija savos nozares dokumentos gan sarunu periodā par valsts iestāšanos ES, gan arī šī brīža ES politikas plānošanas periodā nacionālās prioritātes formulē ievērojami šaurāk. J.Kanels norāda, ka transporta nozares plānošanas dokumentos praktiski nav minēti tādi tās darbībai svarīgi jautājumi, kā konkurences regulēšana, cenu noteikšana par transporta pakalpojumiem, inovāciju veicināšana u.tml. tādējādi autors secina, ka nacionālās politikas plānošanas un attiecīgi nozares tiesiskā regulējuma veidošanā ES ir daļēja ietekme uz Latvijā pieņemtajiem lēmumiem, tomēr šī ietekme ir uzskatāma par selektīvu, par ko liecina fakts, ka nacionālajos plānošanas dokumentos ne visi vienotajam ES tirgum svarīgi jautājumi atrod savu atspoguļojumu[190]. Jāatzīst, ka J.Kanels neskata, cik lielā mērā nacionālā

[190] Kanels, Juris (2020). "Iestāšanās Eiropas Savienībā ietekme uz transporta rīcībpolitikas attīstību Latvijas Republikā". Promocijas darbs. Rīga: Latvijas Universitāte, Sociālo zinātņu fakultāte, Politikas zinātnes nodaļa. Pieejams:

līmeņa transporta jomas plānošanas dokumentos aplūkotie jautājumi, kas attiecināmi uz transporta saistību ar sociālo atstumtību, atbilst ES aktualitātēm, kas dotu papildu skatījumu blakus šajā Izvērtējumā aplūkotajiem jautājumiem.

2.2.3. Valsts noteiktie atvieglojumi dažādām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai

Šīs nodaļas ietvaros ir aplūkoti tādi valsts noteiktie atvieglojumi iedzīvotājiem sabiedriskā transporta saņemšanai, kas tieši ietekmē konkrētu sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju grupu pārvietošanās iespējas. Tiesību akts, kas šobrīd valsts līmenī nosaka šādus atvieglojumus, ir 27.06.2017. Ministru kabineta noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi". Šo noteikumu 2. punktā ir nosauktas **septiņas iedzīvotāju kategorijas, kuri noteikumos noteiktajā kārtībā ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus**. 27.06.2017. Ministru kabineta noteikumu Nr.371 2. punktā norādīts, ka iedzīvotāju (pasažieru) kategoriju, kurām piešķirti atvieglojumi, definējums balstās uz to „sociālo statusu". Atbilstoši noteikumiem atvieglojumus sabiedriskā transporta pakalpojumiem saņem:

- bērni, kas saskaņā ar Vispārējās izglītības likumu nav uzsākuši pamatizglītības apguvi (t.i., pirmsskolas vecuma bērni);
- ārpus pilsētas teritorijas dzīvojošie vispārējās pamatizglītības iestādēs (1.-9. klase) izglītojamie;
- ārpus pilsētas teritorijas dzīvojošie vispārējās vidējās izglītības iestādēs (klātienes 10.-12. klase) izglītojamie;
- personas ar I vai II grupas invaliditāti, personas līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un persona, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti;
- bāreņi un bez vecāku gādības palikuši bērni, kuri atrodas audžuģimenēs, aizbildnībā, bērnu aprūpes institūcijās vai mācās vispārējās un profesionālajās izglītības iestādēs, kā arī augstskolās un koledžās līdz 24 gadu vecuma sasniegšanai;
- politiski represētās personas un nacionālās pretošanās kustības dalībnieki;
- daudzbērnu ģimenes locekļi, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu „Latvijas Goda ģimenes apliecība „3+ Ģimenes karte"".

Valsts noteikto atvieglojumu sabiedriskajam transportam apkopojums tajā formātā, kādā to paredz Izvērtējuma darba uzdevums (mērķa grupa, atvieglojuma veids un apmērs), ir sniegts turpinājumā 2.2. tabulā. Redzams, ka kopš 27.06.2017. MK noteikumu Nr.371 stāšanās spēkā, divas reizes tas ir grozīts, lai palielinātu atbalsta apmēru daudzbērnu ģimenes locekļiem, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu „Latvijas Goda ģimenes apliecība „3+ Ģimenes karte"". Autotransporta direcijas dati par valsts noteikto atvieglojumu izmantošanu sīkāk aplūkoti 2.3.3. nodaļā.

https://www.szf.lu.lv/fileadmin/user_upload/LU.LV/Apaksvietnes/Fakultates/www.szf.lu.lv/Petnieciba/Promocijas_darbi/J._Kanels_Promocijas_darbs.pdf (sk. 06.04.2020.), 194.-195.lpp.

2.2. tabula. Nacionālā līmeņa sabiedriskā transporta atvieglojumi

Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz tiesību aktu
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 4.punkts, 6.punkts	1) Bērni, kas saskaņā ar Vispārējās izglītības likumu nav uzsākuši pamatizglītības apguvi 2) Bāreņi un bez vecāku gādības palikuši bērni, kuri atrodas audžuģimenēs, aizbildnībā, bērnu aprūpes institūcijās vai mācās vispārējās un profesionālajās izglītības iestādēs, kā arī augstskolās un koledžās līdz 24 gadu vecuma sasniegšanai	Braukšanas maksa	Bezmaksas braucieni, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Pieejami vortālā likumi.lv[191]
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 5.punkts	Personas ar I vai II grupas invaliditāti, personas līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un persona, kas pavada personu ar I grupas invaliditāti vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti	Braukšanas maksa	Bezmaksas braucieni, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 7.punkts	Politiski represētās personas un nacionālās pretošanās kustības dalībnieki, uzrādot nacionālās pretošanās kustības dalībnieka apliecību	Braukšanas maksa	Bezmaksas braucieni, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas	Ārpus pilsētas teritorijas dzīvojošie vispārējās	Braukšanas maksas kompensācija;	1) 100% par braukšanas izdevumiem, kas saistīti ar braucieniem mācību gada laikā no	Turpat

[191] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi

Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz tiesību aktu
atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 9. punkts, 11. punkts	pamatizglītības iestādēs (1.–9. klase) izglītojamie	pasažieri biļeti iegādājas par pilnu maksu, un braukšanas izdevumus viņiem pašvaldības noteiktajā kārtībā sedz no attiecīgās pašvaldības budžeta vai saskaņā ar normatīvajiem aktiem par pašvaldību savstarpējo norēķinu kārtību	dzīvesvietas līdz izglītības iestādei un atpakaļ attiecīgās novada pašvaldības administratīvajā teritorijā, ja izmanto sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas un reģionālās nozīmes maršrutos 2) 50% apmērā par braukšanas izdevumiem, kas saistīti ar braucienu mācību gada laikā no dzīvesvietas līdz izglītības iestādei, kura atrodas cita novada vai republikas pilsētas pašvaldības administratīvajā teritorijā, un atpakaļ, ja izmanto sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes maršrutos	
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 10. punkts, 11. punkts	Ārpus pilsētas teritorijas dzīvojošie vispārējās vidējās izglītības iestādēs (klātienes 10.–12. klase) izglītojamie	Braukšanas maksas kompensācija; pasažieri biļeti iegādājas par pilnu maksu, un braukšanas izdevumus viņiem pašvaldības noteiktajā kārtībā sedz no attiecīgās pašvaldības budžeta vai saskaņā ar normatīvajiem aktiem par pašvaldību savstarpējo norēķinu kārtību	50% apmērā par braukšanas izdevumiem, kas saistīti ar braucieniem mācību gada laikā no dzīvesvietas līdz: 1) izglītības iestādei un atpakaļ attiecīgās novada pašvaldības administratīvajā teritorijā, ja izmanto sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas un reģionālās nozīmes maršrutos; 2) izglītības iestādei, kura atrodas cita novada vai republikas pilsētas pašvaldības administratīvajā teritorijā, un atpakaļ, ja izmanto sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes maršrutos	Turpat

Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz tiesību aktu
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 8. punkts, ar grozījumiem, kas veikti ar 14.08.2018. MK noteikumi Nr. 524 "Grozījumi Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi""	Daudzbērnu ģimenes locekļi, kas izmanto valsts īstenoto atbalsta programmu "Latvijas Goda ģimenes apliecība "3+ Ģimenes karte"", uzrādot Latvijas Goda ģimenes apliecību "3+ Ģimenes karte" un personu apliecinošu dokumentu	Braukšanas maksas atvieglojumi	50% apmērā no brauciena biļetes pilnas cenas; 40% apmērā no abonementa biļetes cenas, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat; grozījumi[192]
Vēsturiskā redakcija līdz 14.08.2018. grozījumiem	Daudzbērnu ģimenes locekļiem, uzrādot Latvijas Goda ģimenes apliecību "3+ Ģimenes karte" un personu apliecinošu dokumentu; bērni līdz 15 gadu vecumam personu apliecinoša dokumenta vietā var uzrādīt skolēnu apliecību	Braukšanas maksas atvieglojumi	25% apmērā no brauciena biļetes pilnas cenas un 20% apmērā no abonementa biļetes cenas, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat (vēsturiskā redakcija, kas bija spēkā līdz 31.08.2018.)
Vēsturiskā redakcija līdz grozījumiem 22.08.2017. MK noteikumi Nr. 492 "Grozījumi Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi""	Daudzbērnu ģimenes locekļiem, uzrādot personu apliecinošu dokumentu un Latvijas Goda ģimenes apliecību "3+ Ģimenes karte"	Braukšanas maksas atvieglojumi; atvieglojumu nepiemēro, ja tiek iegādāta abonementa biļete	25% apmērā no biļetes cenas, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat (vēsturiskā redakcija, kas bija spēkā 01.07.2017. – 31.08.2017.)
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas	Daudzbērnu ģimenes locekļiem, kas apmeklē:	Braukšanas maksas atvieglojumi	90% apmērā no brauciena biļetes pilnas cenas, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas	Turpat

[192] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/301079-grozijumi-ministru-kabineta-2017-gada-27-junija-noteikumos-nr-371-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi-

Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz tiesību aktu
atvieglojumu noteikumi", 2.punkts, 8.[2] un 8.[3] punkts, ar grozījumiem, kas veikti ar 14.08.2018. MK noteikumi Nr. 524 "Grozījumi Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi""	1) vispārējās pamatizglītības un vidējās izglītības iestādes, uzrādot Latvijas Goda ģimenes apliecību "3+ Ģimenes karte" un personu apliecinošu dokumentu vai skolēna apliecību 2) vispārējās, profesionālās, augstākās vai speciālās izglītības iegūšanu, bet ne ilgāk kā līdz 24 gadu vecuma sasniegšanai, uzrādot Latvijas Goda ģimenes apliecību "3+ Ģimenes karte" un personu apliecinošu dokumentu vai studenta apliecību		pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	
27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", 2. punkts un 8.[4] punkts, ar grozījumiem, kas veikti ar 14.08.2018. MK noteikumi Nr. 524 "Grozījumi Ministru kabineta 2017. gada 27. jūnija noteikumos Nr. 371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi""	Daudzbērnu ģimenes locekļiem 4. maijā, 11. un 18. novembrī iepriekš minētajām mērķa grupām	Braukšanas maksas atvieglojumi	100% apmērā, izmantojot sabiedrisko transportlīdzekli, kas pārvadā pasažierus reģionālās nozīmes maršrutā	Turpat

Aplūkojot personu loku, kurām valsts līmenī piešķirti atvieglojumi, redzams, ka lietotais kritērijs atbilst sociālā statusa definīcijai. Tādējādi, akcentējot nevienlīdzības aspektu, ir pamats secinājumam, ka šāda pieeja mazina iespēju piešķirt sabiedriskā transporta atvieglojumus tieši zemāko ienākumu grupām, tādējādi mazinot ienākumu atšķirību radīto nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamībā. Lai gan, balstoties uz nabadzības indikatoru analīzi, var uzskatīt, ka daļēji definētās sociālā statusa grupas ir pakļautas arī lielākam nabadzības riskam (piemēram, daudzbērnu ģimenes locekļi, personas ar invaliditāti), tomēr fakts, ka atvieglojumu piešķiršanā netiek ņemti vērā indivīda faktiskie ienākumi, ir šķērslis apgalvot, ka atvieglojumi ir tieši mērķēti ienākumu nevienlīdzības radīto seku mazināšanai. Šī Latvijā īstenotā atvieglojumu politika atšķiras no ES līmenī definētās politikas labās prakses mērķēt atvieglojumus iedzīvotājiem no zemākajām ienākumu grupām. Jāatzīmē, ka šobrīd arī pastāv šķēršļi līdzīgas politikas ieviešanai Latvijā, jo tā prasa maznodrošinātā statusa līmeņa noteikšanu valsts līmenī, kas būtu atskaites punkts atvieglojumu piešķiršanai.

Raugoties no Izvērtējuma izstrādes viedokļa, jāatzīmē, ka šobrīd aktuālie 27.06.2017. MK noteikumi Nr.371 ir spēkā divus ar pusi gadus, tādējādi no analīzes viedokļa būtiski ir vēl četri vēsturiskie dokumenti, kas regulē valsts piešķirto atvieglojumu sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā. Tie ir:

- Ministru kabineta noteikumi Nr. 153 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (31.03.2015.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 872 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (04.08.2009.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 700 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kam ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (30.06.2009.);
- Ministru kabineta noteikumi Nr. 677 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kam ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla pamata maršrutos" (02.10.2007.).

27.06.2017. MK noteikumu Nr.371 anotācijā ir minēts, ka to izstrādes iemesls ir tehniskie un finanšu šķēršļi 31.03.2015. MK noteikumu Nr. 153 minēto normu, kas paredzēja jaunasatvieglojumu saņēmēju uzskaites kārtības ieviešanu. Proti, šī norma noteica, ka, sākot no 2017. gada 1. jūlija, atvieglojumu saņēmējiem būs iespēja izmantot bez maksas sabiedrisko transportu tikai, veicot vienlaicīgu elektornisku identifikāciju un apmaksu par braucienu ar norēķinu iestādes izsniegtu norēķinu līdzekli. Aktualizējot normas redakciju atbilstoši pašreizējām iespējām, veicamo grozījumu apjoms pārsniedza vairāk kā pusi no noteikumu apjoma, tāpēc Satiksmes ministrija sagatavoja jaunu Ministru kabineta noteikumu projektu[193]. Iepriekš 31.03.2015. MK noteikumu Nr. 153 izstrāde tika pamatota ar nepietiekami nodrošinātu atvieglojumu adminsitrēšanas kontroles mehānismu un pārvadātājiem uzlikto administratīvo slogu[194].

[193] Satiksmes ministrija (2017). Ministru kabineta noteikumu projektu: "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi", „Grozījumi Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumos Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu"" un „Grozījumi Ministru kabineta 2012. gada 28. maija noteikumos Nr. 599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" sākotnējās ietekmes apvienotais novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi (Sadaļa "Anotācijas"; sk. 30.03.2020.)

[194] Pārresoru koordinācijas centrs (2015). Ministru kabineta noteikumu projekta „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/273557-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (Sadaļa "Anotācijas"; sk. 30.03.2020.)

Vēsturiskie noteikumi, kas regulēja valsts noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojuma saņemšanas nosacījumus laika posmā 01.01.2016. – 30.06.2017. un 01.09.2009. – 31.12.2015., proti, 31.03.2015. Ministru kabineta noteikumi Nr. 153 „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos”[195] un 04.08.2009. Ministru kabineta noteikumi Nr. 872 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos”[196], bija definējuši sešas atvieglojumu mērķa grupas – visas šobrīd spēkā esošās grupas, izņemot daudzbērnu ģimeņu locekļus. Jāatzīmē, ka, lai gan 04.08.2009. Ministru kabineta noteikumu Nr. 872 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos”, izstrādes pamatojums bija 2009. gadā noslēgtā administratīvi teritoriālā reforma un no tās ietekmēto tiesību aktu grozījumi[197], vienlaikus tie mazliet mainīja mērķa grupu definējumu, kurām ir tiesības saņemt valsts atvieglojumus sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanai. Kā redzams 02.10.2007. Ministru kabineta noteikumos Nr. 677 “Noteikumi par pasažieru kategorijām, kam ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla pamata maršrutos”, nedaudz atšķirīgi tika definētas izglītības iestāžu audzēkņu grupas, atsevišķi tika definēta mērķa grupa *“bērni ar garīgās vai fiziskās attīstības traucējumiem un īpašām vajadzībām, kuri mācās speciālajās izglītības iestādēs vai speciālajās izglītības klasēs vai kuri integrēti vispārējās izglītības iestādēs”* un atvieglojumi tika piešķirti arī *“sociālās aprūpes iestādēs pastāvīgi dzīvojošām personām”*[198]. Izvērtējot šos mērķa grupu definējumus, redzams, ka vairumā gadījumu tie valstī īstenoto izglītības un sociālo nozaru reformu rezultātā ir (vai tuvāko gadu laikā – pilnībā būs) zaudējuši aktualitāti.

Attiecībā uz citām sociālās atstumtības riska grupām, kuru situācijas izvērtējums attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību jāveic šī Izvērtējuma ietvaros, redzams, ka **noteikta veida (situatīvu) palīdzību nodrošina dažādas citas valsts pārvaldes institūcijas, un šo palīdzību regulē atsevišķi tiesību akti**.

Tā 12.10.1999. MK noteikumi Nr.351 „Noteikumi par materiālo palīdzību personām, kuras tiek atbrīvotas no brīvības atņemšanas iestādēm” nosaka kārtību, kādā **personām, kuras tiek atbrīvotas no brīvības atņemšanas iestādēm,** t.i., bijušajiem ieslodzītajiem, tiek sniegta materiālā palīdzība – segta braukšanas maksa līdz dzīvesvietai vai darbavietai u.c. Saskaņā ar šo noteikumu 2. punktu brīvības atņemšanas iestādes administrācija personu tās atbrīvošanas dienā nodrošina ar naudu braukšanas biļetes iegādei atbilstoši minimālajai braukšanas maksai vai ar biļeti braukšanai uz to izvēlēto dzīvesvietu vai darbavietu, par kuru pirms atbrīvošanas bija informēta brīvības atņemšanas iestādes administrācija; gadījumā, ja personas izvēlētā dzīvesvieta ir ārpus Latvijas, brīvības atņemšanas iestādes administrācija naudu braukšanas biļetes iegādei atbilstoši minimālajai braukšanas

[195] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/273557-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (sk. 30.03.2020.)
[196] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/195934-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (sk. 30.03.2020.)
[197] Satiksmes ministrija (2009). Ministru kabineta noteikumu projekta „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos”. Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/194402-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kam-ir-tiesibas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (Sadaļa “Anotācijas”; sk. 30.03.2020.)
[198] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/164858-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kam-ir-tiesibas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-pamata-marsrutos (sk. 30.03.2020.)

maksai vai ar biļeti braukšanai līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai valstī, ar kuru Latvijai ir sauszemes robeža.

2.2.4. Pašvaldību noteiktie atvieglojumi dažādām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai

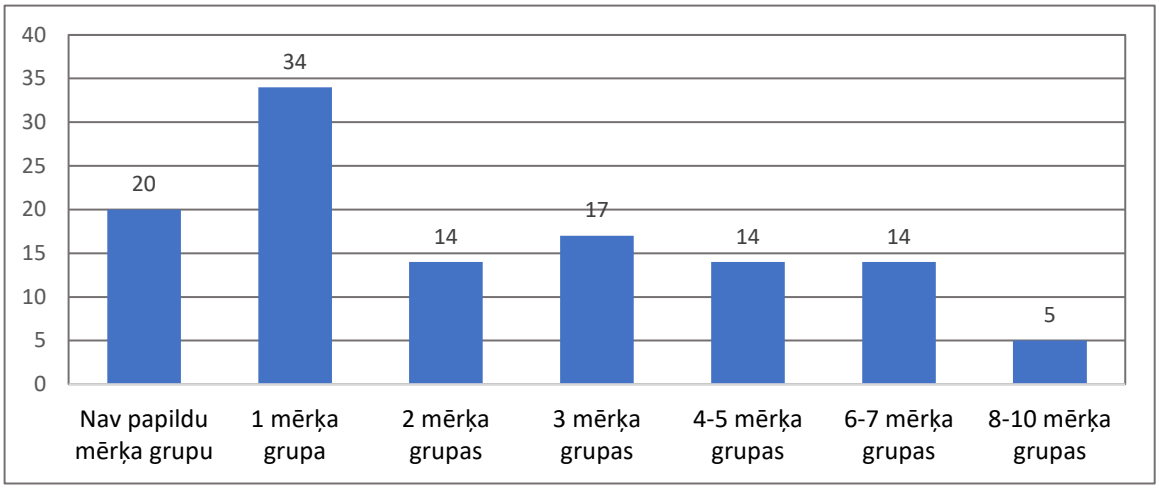
Ņemot vērā, ka pašvaldības savās teritorijās ir tiesīgas noteikt papildu iedzīvotāju mērķa grupas sabiedriskā transporta maksas atvieglojumu saņemšanai, turpinājumā ir apkopoti dati, kas raksturo pašvaldību ieguldījuma apmēru. Šim nolūkam, balstoties uz vortālā *likumi.lv* un pašvaldību interneta vietnēs publiski pieejamiem saistošajiem noteikumiem un pašvaldību sniegto papildu informāciju pēc Izvērtējuma darba grupas pieprasījuma, tika analizēti 119 pašvaldību (9 republikas pilsētas un 110 novadi) saistošie noteikumi par pieejamajiem atvieglojumiem dažādām iedzīvotāju grupām sabiedriskā transporta jomā. Pašvaldību saistošo noteikumu apsekojuma rezultāti detalizēti par katru administratīvo vienību ir apkopoti 9. pielikumā. Svarīgi ir ņemt vērā, ka apkopojums attiecas uz laika posmu līdz 2020. gada 12. martam, t.i., līdz brīdim, kad valstī tika izsludināta ārkārtas situācija, pēc kuras vairākas pašvaldības (piemēram, Rīgas pilsēta) uz laiku samazināja atvieglojumu mērķa grupu skaitu, lai ierobežotu iedzīvotāju pārvietošanos[199].

Kā minēts metodoloģijas sadaļā 1. pielikumā, kvantitatīvi apkopojot pašvaldību noteiktos atvieglojumus dažādām mērķa grupām, tika uzskaitīti tikai tie atvieglojumi, kuri piešķirti papildus valsts noteiktajiem, jo visas pašvaldības nodrošina skolēnu pārvadāšanu vai pārvadāšanas izdevumu kompensēšanu, tādējādi, ietverot šādus atbalsta veidus uzskaitījumā, iegūtie dati attēlotu sniegto atbalstu lielāku, nekā tas faktiski tiek sniegts. Tomēr, ja pašvaldības paredz skolēnu pārvadājumus pilsētu teritorijās, kurās kursē sabiedriskais transports, šis atbalsts ir uzskaitīts, jo papildina valsts līmenī noteikto atvieglojumu mērķa grupas.

Kopumā aplūkojot 118 pašvaldības, par kurām bija iegūta informācija (izņemot Kuldīgas novadu, kuram netika identificēti spēkā esoši pašvaldības saistošie noteikumi attiecībā uz transportu), redzams, ka 98 jeb **83% pašvaldību tika noteikta vismaz viena papildu mērķa grupa transporta pakalpojumu saņemšanai** (neņemot vērā apjomu, cik plaši pieejams ir atbalsts). 34 pašvaldībās tika piešķirts atvieglojums vienai mērķa grupai, 14 pašvaldībās – divām mērķa grupām, 17 pašvaldībās – 3 grupām un vēl 33 pašvaldībās – 4-10 mērķa grupām (sk. 2.1. attēlu). Te jāņem vērā, ka mērķu grupu skaits tika noteikts pēc būtības, nevis pēc pašvaldību saistošajos noteikumos doto nosacījumu numerācijas. Šis apstāklis jāņem vērā, vērtējot, piemēram, situāciju Rīgā, kur saistošie noteikumi uzskaita 22 punktus, taču būtībā vairāki no tiem attiecas uz vienu un to pašu mērķa grupu tikai ar papildus nosacījumiem, kuri ir pārāk niansēti, lai tiktu iekļauti šajā apskatā. Tāpēc, izvērtējot nosauktās grupas pēc būtības, tika noteikts, ka Rīgā ir 10 atsevišķas iedzīvotāju kategorijas, kurām piešķirti sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumi.

[199] Izvērtējuma Starpziņojuma sagatavošanas brīdī minētie grozījumi bija stājušies spēkā un nav zināms to darbības faktiskais ilgums.

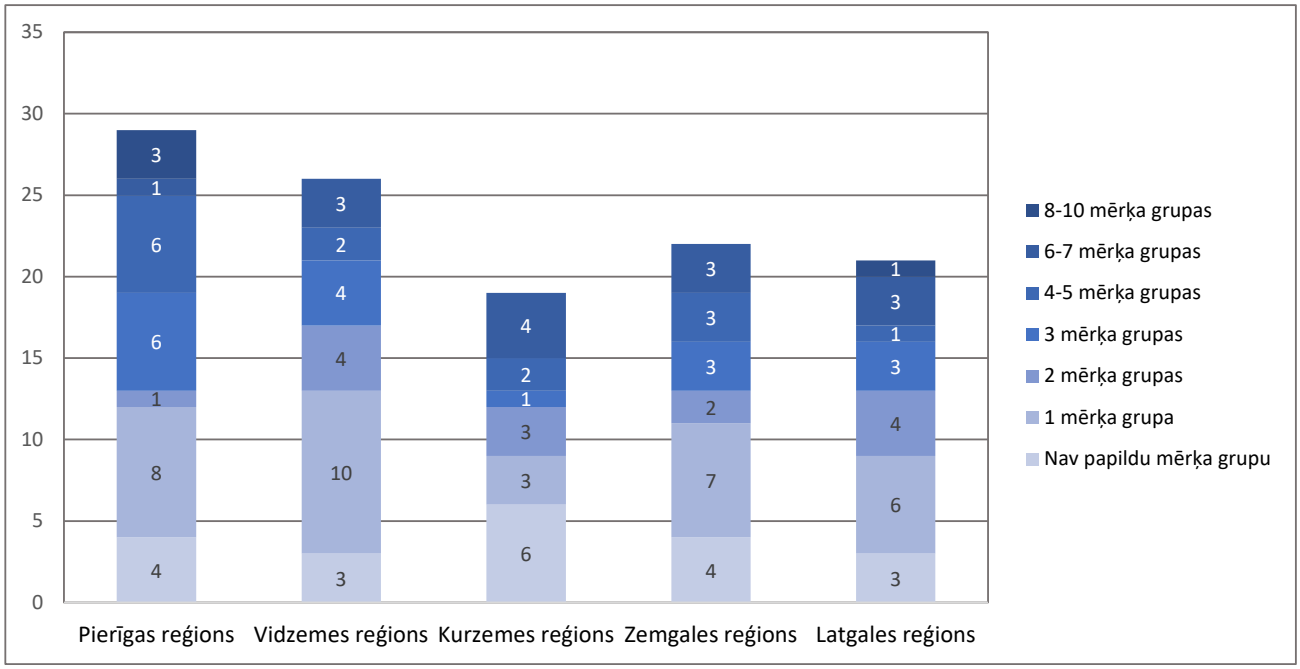
2.1. attēls. Transporta atvieglojumu mērķa grupu skaits pašvaldību saistošajos noteikumos



Avots: autoru aprēķini, apkopojot spēkā esošos pašvaldību saistošos noteikumus

Aplūkojot transporta atvieglojumu mērķa grupu skaitu reģionu griezumā (ieskaitot reģionos esošās republikas nozīmes pilsētas), redzams, ka reģionos lietotajai politikai nav novērojamas kopīgas tendences (2.2. attēls). Vienīgais izņēmums ir Pierīgas reģions, kurā noteikto mērķa grupu skaits parasti ir lielāks.

2.2. attēls. Transporta atvieglojumu mērķa grupu skaits pašvaldību saistošajos noteikumos statistisko reģionu griezumā



Avots: autoru aprēķini, apkopojot spēkā esošos pašvaldību saistošos noteikumus
Piezīme: izņemot Rīgu, kura ir viena statistiskā vienība

Lai identificētu, kurām iedzīvotāju kategorijām pašvaldības visbiežāk piešķir atvieglojumus, atsevišķi tika noformulētas 14 grupas, kā arī kategorija "citas mērķa grupas", ja pašvaldība ir noteikusi atbalstu vēl kādām, retāk atbalstu saņemošām un specifiskām iedzīvotāju grupām. Kopumā tika formulētas šādas uzskaites grupas:

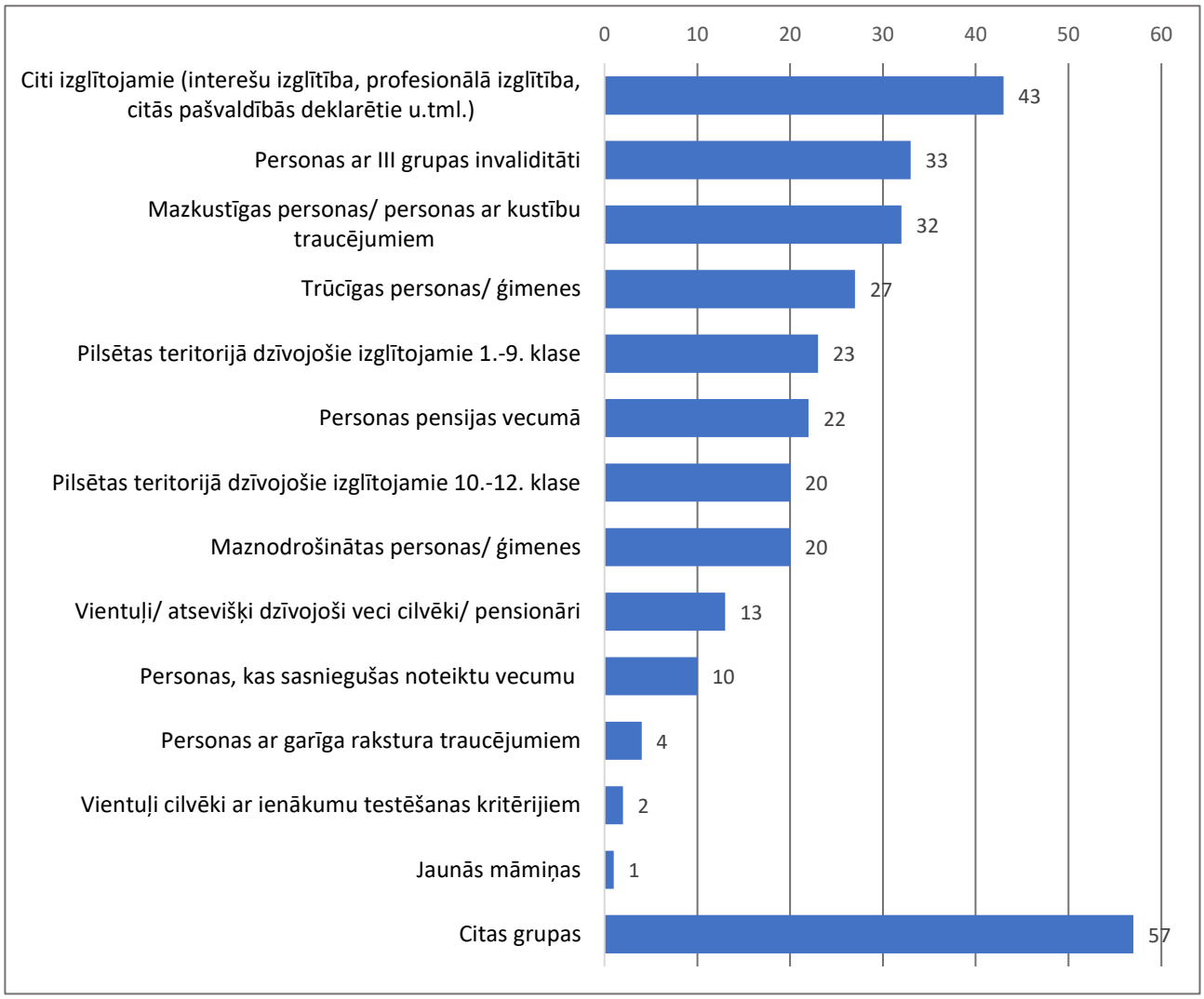
- Pilsētas teritorijā dzīvojošie vispārējās pamatizglītības iestādēs izglītojamie (1.-9. klase);
- Pilsētas teritorijā dzīvojošie vispārējās vidējās izglītības iestādēs izglītojamie (10.-12. klase);
- Citi izglītojamie (mūzikas, mākslas un sporta skolu audzēkņi, profesionālās izglītības iestāžu audzēkņi ar vai bez papildu nosacījumiem);
- Personas ar III grupas invaliditāti;
- Mazkustīgas personas/ personas ar kustību traucējumiem;
- Personas ar garīga rakstura traucējumiem;
- Personas, kas sasniegušas noteiktu vecumu (identificējot vecuma slieksni);
- Personas pensijas vecumā;
- Vientuļi/ atsevišķi dzīvojoši veci cilvēki/ pensionāri;
- Vientuļi cilvēki ar ienākumu testēšanas kritērijiem;
- Trūcīgas personas/ ģimenes;
- Maznodrošinātas personas/ ģimenes;
- Jaunās māmiņas.

Aplūkojot iepriekš minētās **atvieglojumu mērķa grupas**, redzams, ka tās kaut kādā mērā var pārklāties, kā arī pašvaldības mēdz noformulēt arī vēl specifiskākus to definējuma kritērijus. Minētie formulējumi arī rāda, kādus atskaites punktus biežāk izmanto pašvaldības, piemēram, personas, kuras sasniegušas noteikta vecuma robežu (65, 70, 75, 80 vai vairāk gadu) parasti ir arī vecuma pensijas saņēmēji, taču mērķa grupas nosaukuma formulējumam pašvaldības izmanto vienu vai otru pieeju. Personas ar III grupas invaliditāti šajā klasifikācijā ir nošķirtas kā atsevišķa mērķa grupa tāpēc, ka valsts noteiktie atvieglojumi paredz tos piešķirt tikai personām ar I vai II grupas invaliditāti, bērniem ar invaliditāti un viņus pavadošajām personām, un, pašvaldību darbinieku vērtējumā, personu ar III grupas invaliditāti ienākumi būtiski neatšķiras no citu personu ar invaliditāti ienākumiem, tāpēc viņiem būtu arī piešķirami atvieglojumi. Vairākas no sarakstā minētajām mērķa grupām, kā redzams, nosaka arī šī brīža sociālās politikas dienaskārtība, piemēram, dažas pašvaldības kā īpašu atvieglojumu mērķa grupu definē personas ar garīga rakstura traucējumiem, kas, iespējams, veikts deinstitucionalizācijas kontekstā, citus traucējumu veidus izceļot mazākā mērā (atsevišķi palīdzība tiek sniegta tikai vēl personām ar kustību traucējumiem). Iepriekš minēto mērķa grupu minēšanas biežums pašvaldību saistošajos noteikumos redzams 2.3. attēlā.

Visbiežāk pašvaldību saistošajos noteikumos papildus atvieglojumi ir paredzēti skolēniem, kas apmeklē interešu izglītību (mūzikas, mākslas vai sporta skolu), kā arī profesionālās izglītības iestāžu audzēkņiem vai retākos gadījumos arī citās pašvaldībās deklarētiem izglītojamajiem, kas mācās atvieglojumus piešķirošās pašvaldības izglītības iestādēs. Šī grupa attēlā nosaukta kopīgi kā "citi izglītojamie" – 43 pašvaldības (2.3. attēls). Nākamā biežāk minētā grupa ir personas ar III grupas invaliditāti (33 pašvaldības), jo, kā minēts iepriekš, tā ir vienīgā no grupām, kurai valsts līmenī atvieglojumi nav paredzēti. Bieži šādu atvieglojumu savos noteikumos iekļauj Rīgas un Pierīgas reģiona pašvaldības. Savukārt citas pašvaldības precizē atvieglojumu saņēmējus pēc personas funkcionālā traucējuma veida, to piešķirot tikai tad, ja personai ir kustību traucējumi – 32 pašvaldības. Redzams, ka samērā bieži transporta atvieglojumi tiek piešķirti trūcīgām vai maznodrošinātām personām un personām pensijas vecumā, bieži vien šos kritērijus arī savstarpēji kombinējot. Republikas nozīmes pilsētas lielākā vai mazākā mērā piešķir atvieglojumus pilsētā dzīvojošiem

skolēniem gan pamatskolas, gan vidusskolas audzēkņiem. Papildus republikas pilsētām atvieglojumus tās teritorijā dzīvojošiem izglītības iestāžu audzēkņiem piešķir arī daļa novadu pašvaldību, kuru teritorijā ietilpst pilsēta. Savukārt citas pašvaldības, kuru teritorijā ietilpst pilsētas, dara pretēji – uzsver, ka atvieglojumi attiecas tikai uz novada lauku teritorijā dzīvojošajiem izglītības iestāžu audzēkņiem (t.i., definē kā atbalsta saņēmējus tikai to skolēnu daļu, kuriem valsts nosaka braukšanas maksas kompensācijas).

2.3. attēls. Transporta atvieglojumu mērķa grupu minēšanas biežums pašvaldību saistošajos noteikumos

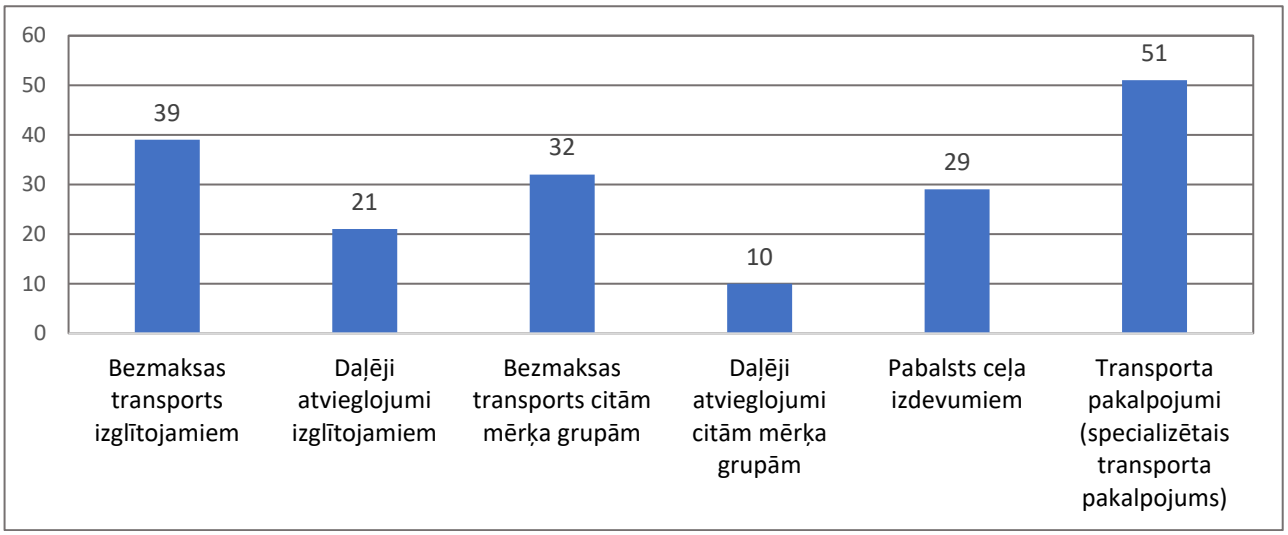


Avots: autoru aprēķini, apkopojot spēkā esošos pašvaldību saistošos noteikumus

Redzams (2.3. attēls), ka 57 pašvaldībās atvieglojumi ir noteikti arī citām mērķa grupām. Šajā gadījumā atvieglojumi ir piešķirti, piemēram, bezdarbniekiem, lai dotos uz NVA vai pildītu individuālo darba meklēšanas plānu, vecākiem, kas pavada bērnus uz izglītības iestādi, pašvaldību iestāžu darbiniekiem, lai nokļūtu darbavietā, pilna laika studentiem, Černobiļas AES avārijas seku likvidēšanas dalībniekiem, personām, kas nonākušas krīzes situācijā, iedzīvotāji ar atsevišķām saslimšanām, kā arī atsevišķas specifiskas mērķa grupas, kuru definējums liek domāt par šādus cilvēkus apvienojošu biedrību aktivitāti vai lēmumu pieņēmēju politiskiem mērķiem republikas nozīmes pilsētās (piemēram, Afganistānas kara dalībnieki u.tml.).

Komentējot apstākli, ka Latvijā atvieglojumi sabiedriskajam transportam tiek definēti pēc iedzīvotāju grupas sociālās pazīmes, nevis pēc pakļautības nabadzības riskam, atsevišķi transporta jomā intervētie eksperti atzīst, ka šāda rīcība ir pamatota, balstoties uz to, ka valstij un pašvaldībām ir aktuāli arī citi politikas mērķi, ne tikai atbalsts sociālās atstumtības riska grupām. Proti, eksperti pauž viedokli, ka demogrāfijas veicināšanas un atbalsta darbspējīgajiem iedzīvotājiem mērķi ir vienlīdz svarīgi, it īpaši, ārpus Rīgas, kur ienākumu atšķirība starp strādājošajiem un nestrādājošiem iedzīvotājiem nav tik izteikta, tādējādi, lūkoties uz atvieglojumiem tikai caur ienākumu prizmu, nav pamatoti.

2.4. attēls. Transporta atvieglojumu veidi pašvaldību saistošajos noteikumos



Avots: autoru aprēķini, apkopojot spēkā esošos pašvaldību saistošos noteikumus

Pašvaldību piešķirto atvieglojumu veidi ir iedalīti vairākās grupās, kas daļēji ietver arī sasaisti ar mērķa grupu, kas saņem šos atvieglojumus. Tie ir: (1) 100% bezmaksas transports izglītajamiem vai braukšanas izdevumu kompensēšana pilnā mērā; (2) daļēji atvieglojumi izglītojamiem, kas ietver kādu procentuālo daļu no kopējiem braukšanas izdevumiem; (3) 100% bezmaksas transports braukšanas vai pilnīga izdevumu kompensēšana citām mērķa grupām (visām pārējām, izņemot izglītojamos), (4) daļēji atvieglojumi citām mērķa grupām, (5) pabalsts ceļa izdevumiem, kuram ir noteikts kāds apmērs vai citi nosacījumi, un (6) transporta pakalpojumi (specializētais transporta pakalpojums), lai nokļūtu uz ārstniecības iestādi, atsevišķos gadījumos – arī citur (sk. 2.4. attēlu). Redzams, ka 51 pašvaldībā ir identificēti speciālie transporta pakalpojumi noteiktām mērķa grupām (nokļūšanai valsts vai pašvaldību iestādē, ārstniecības iestādē, juridisko pakalpojumu saņemšanai, sociālās rehabilitācijas pakalpojuma saņemšanai).

Tāpat 2.4. attēlā redzams, ka 39 pašvaldībās ir noteikts bezmaksas transports izglītojamiem un vēl 21 – daļēji atvieglojumi izglītojamiem, tomēr, vērtējot šo rezultātu, ir jāņem vērā, ka parasti pašvaldības seko valsts atvieglojumu noteiktajam paraugam un piešķirt bezmaksas transportu vispārējās pamatizglītības iestādēs (1.–9. klase) izglītojamiem un daļējus atvieglojumus – vispārējās vidējās izglītības iestāžu (10.–12. klase) audzēkņiem, attiecīgi uzskaitē parādās abas atvieglojumu grupas. Bezmaksas transports izglītojamiem tiek piešķirts arī tad, ja ir jādodas uz sacensībām, mācību olimpiādēm u.c. tamlīdzīgiem pasākumiem. Šādos gadījumos tiek piešķirti arī bezmaksas braucieni izglītojamo pavadošajām personām. Kopumā 32 pašvaldībās ir noteikts bezmaksas transports citām

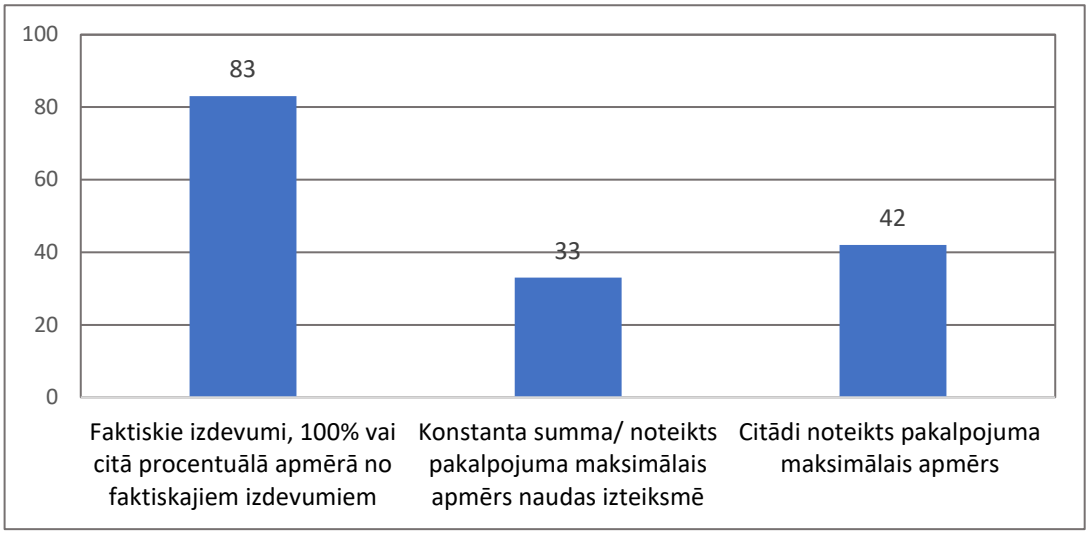
mērķa grupām, ar šo saprotot visas 2.3. attēlā redzamās iedzīvotāju grupas, izņemot vispārējo izglītības iestāžu audzēkņus. 10 pašvaldībās (8 no tām – republikas nozīmes pilsētas) ir noteikti daļēji atvieglojumi šīm mērķa grupām, t.i., atkarībā no iedzīvotāju grupas atvieglojuma apmērs var variēt. 29 pašvaldībās ir noteikts arī pabalsts ceļa izdevumiem (vienreizējs pabalsts, konstanta summa vienam braucienam, mēnesī vai gadā), kas var būt piešķirts dažādiem mērķiem un iedzīvotāju grupām, piemēram, daļa pašvaldību interešu izglītības iestāžu audzēkņiem piešķirt fiksētu pabalstu, nevis braukšanas maksas atvieglojumus, citās pašvaldībās tiek piešķirts pabalsts, balstoties uz personas iesniegtajiem attaisnojošiem dokumentiem; pēdējā gadījumā mērķa grupa parasti ir trūcīgas vai maznodrošinātas personas, kā arī personas ar kustību traucējumiem. Pabalstu var piešķirt specializētā transporta pakalpojumu saņemšanai, kurus nesniedz pašvaldība.

Aplūkojot, cik lielā mērā piešķirtie atvieglojumi vai transporta pakalpojums ir saistīts ar brauciena mērķi, redzams, ka izglītojamo gadījumā visbiežāk tiek norādīta nokļūšana izglītības iestādē, un atkarībā no pašvaldības precizēti papildu apstākļi, piemēram, tranporta kompensācija vecākiem par bērna nogādāšanu izglītības iestādē, ja nav pieejams sabiedriskais transports vai bērns nevar izmantot sabiedrisko transportu. Gadījumā, ja atbalsts tiek sniegts trūcīgām vai maznodrošinātām personām u.c. nabadzības riskam pakļautām iedzīvotāju grupām, tad brauciena mērķi parasti netiek identificēti, vai arī paralēli pastāv vairāki noteikumi ar dažādu atbalsta sniegšanas detalizācijas pakāpi.

Aplūkojot atvieglojumus vai transporta pakalpojumus tieši nokļūšanai ārstniecības iestādēs bez maksas vai par atvieglotu samaksu, redzams, ka daļa pašvaldību noteiktām mērķa grupām piešķirt specializēto transporta pakalpojumu (kopumā 51 pašvaldība, sk. 2.4. attēlu), taču bez precizējuma, kādiem nolūkiem izmantojams, vai arī precizējuma vietā norādīts tikai tas, ka pakalpojuma piešķiršana notiek pēc personas situācijas izvērtējuma. Iespējams, ka arī šajās pašvaldībās pakalpojums ir pieejams ārstniecības iestādes apmeklējumam, taču, lai par to pārliecinātos, personai ir papildus jāsazinās ar pašvaldību, t.i., nosacījumi pašvaldības saistošajos noteikumos ir norādīti vispārīgāk. Tādējādi turpinājumā uzskaitīti tikai tie gadījumi, kad pašvaldības noteikumu spēkā esošajā redakcijā ir norādīta atvieglojuma vai pakalpojuma sasaiste ar personas vajadzību nokļūt dažādās iestādēs, tostarp minētas ārstniecības vai medicīniskās rehabilitācijas iestādes, vai arī specifiska ārstniecības pakalpojuma saņemšanai (atsevišķi ir izcelta hemodialīzes procedūra, tuberkulozes vai onkoloģisko slimību ārstēšana). Atsevišķās pašvaldībās novērojama arī jaukta pieeja – ir noteikumi gan nokļūšanai ārstniecības iestādēs kopumā, gan atsevišķi atbalsta pasākumi personām ar specifiskām saslimšanām (visbiežāk – personām ar nieru slimībām hemodialīzes procedūras veikšanai). Apkopojot šos rezultātus, redzams, ka 34 no 118 pašvaldībām ir identificēta atvieglojuma sabiedriskā transporta izmantošanai vai transporta pakalpojuma sasaiste ar personas vajadzību nokļūt ārstniecības iestādē, no tām 3 gadījumos norādītas tikai atsevišķas pacientu grupas. Salīdzinoši biežāk atbalstu nokļūšanai ārstniecības iestādēs noteikušas Latgales reģiona pašvaldības – 10 no 21, un Zemgales reģiona pašvaldības – 8 no 22 pašvaldībām. Pārējos reģionos atbalstu nokļūšanai ārstniecības iestādēs ir norādījušas aptuveni viena piektā daļa pašvaldību. Vērtējot pēc pašvaldības administratīvi teritoriālā raksturojuma, redzams, ka konkrētu palīdzību norādījušas 6 no 9 republikas nozīmes pilsētām, kā arī mazliet biežāk novadi, kuri sastāv tikai no lauku teritorijas, salīdzinot ar tādiem, kuros ietilpst arī pilsēta. Tieši novadu tikai ar lauku teritoriju starpā parādās 3 gadījumi, kad pašvaldība atbalsta noteiktu pacientu grupu nokļūšanu uz ārstniecības iestādi.

Jāatzīmē, ka attiecībā uz ārstniecības iestādēm, nokļūšanai kurās tiek sniegts pašvaldības atbalsts, daļa pašvaldību norāda "ārstniecības iestādes" kā pakalpojuma grupu kopumā, bet citas precizē ārstniecības iestāžu atrašanās vietas, piemēram, norādot savu reģionu, konkrētas statistiskā reģiona pilsētas un Rīgu.

2.5. attēls. Transporta atvieglojumu apmēri pašvaldību saistošajos noteikumos



Avots: autoru aprēķini, apkopojot spēkā esošos pašvaldību saistošos noteikumus

Līdzīgi, **aplūkojot atvieglojuma apmēru** (sk. 2.5. attēlu), tika noteiktas trīs apmēru grupas: (1) faktiskie izdevumi 100% apmērā vai izdevumi noteiktā procentuālā apmērā no faktiskajiem izdevumiem (jebkuri procenti vai bezmaksas transports, ja nav citu ierobežojošu nosacījumu), (2) konstanta summa vai pastāv noteikts pakalpojuma maksimālais apmērs naudas izteiksmē (piemēram, līdz noteiktai naudas summai gadā), un (3) citādi noteikts pakalpojuma maksimālais apmērs (piemēram, kilometri vai reižu skaits gadā). Redzams, ka dažās pašvaldībās, nosakot atvieglojuma apmēru, tiek lietotas abas maksimālā apmēra noteikšanas pieejas, t.i., ir nosacījums par maksimālo naudas izteiksmi un braucienu skaitu vai nobraukto kilometru daudzumu. Atkarībā no mērķa grupas atvieglojuma apmēra noteikšanas princips mainās. Parasti procentuālā apmērā nosaka atvieglojumus saistībā ar skolēnu braucieniem, savukārt maksimālo apmēru parasti nosaka gadījumos, kad transporta pakalpojumi tiek piešķirti citām mērķa grupām – personām ar invaliditāti vai kustību traucējumiem, trūcīgām un maznodrošinātām personām u.tml.

Redzams, ka visbiežāk (83 pašvaldībās) pašvaldības sedz faktiskos braukšanas izdevumus, nosaka atvieglojumus 100% apmērā vai citā procentuālā apmērā no faktiskās braukšanas faktiskās maksas, kas ļauj mērķa grupām pārvietoties atbilstoši savām vajadzībām (visbiežāk – bērni, skolēni), 33 pašvaldībās ir noteikta konstanta atbalsta summa, tās maksimālais apmērs naudas izteiksmē un 42 pašvaldībās pakalpojuma maksimālais apmērs ir noteikts citādi (2.5. attēls).

Apkopojot datus par pašvaldību noteiktajiem atvieglojumiem, redzams, ka kopumā raksturīgs sekot valsts līmenī noteiktajiem principiem, t.i., nodrošināt atvieglojumus bērniem un personām ar invaliditāti vai kustību traucējumiem, kā arī, turpinot sociālo dienestu sniegto atbalstu trūcīgām un

maznodrošinātām personām, daļa pašvaldību šīs grupas ir noteikušās arī kā transporta atvieglojumu/ pakalpojumu/ atbalsta saņēmējas.

2.2.5. Latvijā īstenotās iniciatīvas sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstībai

Papildus tiesiskā regulējuma izmaiņām, kas 2017. gada nogalē ieviesa iespēju Latvijā izmantot "transports pēc pieprasījuma" principus (sk. sīkāk 2.2.2. nodaļu), Vidzemes plānošanas reģions 2017. gadā izstrādāja reģiona mobilitātes investīciju plānu līdz 2030. gadam[200], kurā iezīmēti potenciālie nākotnes risinājumu iedzīvotāju pārvietošanās iespēju saglabāšanai un veicināšanai. "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānā 2030" norādīts, ka jau šobrīd no lielākajām reģiona pilsētām (norādītas: Valmiera, Cēsis, Smiltene, Madona, Gulbene, Alūksne, Valka) attālinātās teritorijās, kur sabiedriskais autobuss kursē reti (vienu vai dažas dienas nedēļā), pasažieru skaits sabiedriskajā autobusā ir neliels (vidēji 1-3 pasažieri/km), kā rezultātā valsts dotācijas pārvadātāja izdevumu segšanai pārsniedz 80%, tāpēc secināts, ka regulāros sabiedriskā autobusa maršrutus ieteicams aizstāt ar pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma". "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānā 2030" ir ievietota karte, kurās teritorijās nākotnē būtu ieteicams attīstīt pakalpojumu (13.lpp.), un redzams, ka šāda vajadzība nākotnē radīsies lielākajā daļā reģiona lauku teritorijās. Tas tāpēc, ka tiek sagaidīts, ka dažādu procesu ietekmē pasažieru plūsma sabiedriskajā transportā Vidzemes reģionā turpinās samazināties, tāpēc šādā situācijā ieteicams izskatīt vietējo pasažieru pārvadājumus organizēšanu pašvaldības līmenī, kuru iniciatīvas varētu tikt atbalstītas, izveidojot valsts atbalsta programmas. Šādi risinājumi, kā redzams 2.1.3. nodaļā, tiek lietoti arī ārvalstīs.

Virzoties uz "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānā 2030" iezīmēto ieceru īstenošanu, Izvērtējuma īstenošanas laikā Vidzemes plānošanas reģionā INTERREG programmas ietvaros tika īstenots pilotprojekts „Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos" (MAMBA), kura mērķis ir veicināt mobilitātes risinājumus lauku apvidos, un plānošanas reģions projekta ietvaros īsteno modeli „Transports pēc pieprasījuma" (TPP)[201]. Projekta ietvaros pakalpojums ir pieejams Mazsalacas un Alūksnes novada iedzīvotājiem, katrā no novadiem īstenojot atšķirīgu pieeju. Alūksnes novadā tiek izmēģināts tāds sabiedriskā transporta maršruta modelis, kurš kursē jau esošajā maršrutā, taču atsevišķi iebraucieni tiek veikti vienīgi tad, ja iedzīvotāji iepriekš būs pieteikuši braucienu. Brauciena pieteikšana tiek plānota, zvanot uz zvanu centrs atradīsies novada pašvaldībā. Savukārt Mazsalacas novadā transporta pēc pieprasījuma modeli veidos paši iedzīvotāji, par pamatu ņemot savas pārvietošanās vajadzības. Lai gan arī šajā gadījumā sabiedriskais transports kursē jau esošā maršrutā, tomēr saskaņā ar pakalpojuma lietotāja vajadzībām, maršruts ir elastīgs un to ir iespējams pielāgot[202].

---

[200] Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030 (2017). http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf (sk. 11.05.2020.)

[201] Informācija par projektu pieejama: http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/mobilitates_un_pakalpojumu_pieejamibas_palielinasana_demografisko_parmainu_skartajos_regionos_mamba/info/ (sk. 31.01.2020.)

[202] Informācija pieejama: http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/mobilitates_un_pakalpojumu_pieejamibas_palielinasana_demografisko_parmainu_skartajos_regionos_mamba/verte_piemerotakos_modelus_8220transports_pec_pieprasijuma8221_pakalpojuma_iedzivinasanai_mazsalacas_un_aluksnes_novada/ (sk. 03.06.2020.)

Izvērtējuma ietvaros nozares ekspertiem tika lūgts vērtēt šī projekta sākotnējos rezultātus un iespējas pārņemt šo modeli kā labo praksi citos Latvijas reģionos. Ņemot vērā, ka būtisku lomu sabiedriskā transporta piedāvājuma plānošanā Latvijā ieņem valsts budžeta piešķīrumi sabiedrisko pasažieru pārvadājumu subsidēšanai, eksperti vērš uzmanību uz pakalpojuma „transports pēc pieprasījuma" potenciālo zemo finanšu efektivitāti un atšķirīgo organizācijas kārtību abās pašvaldībās.

Transporta nozares ekspertu interviju laikā tika iegūts viedoklis arī par Vidzemes plānošanas reģiona pilotprojekta MAMBA ilgtspēju un prakses pārnešanu uz citiem Latvijas reģioniem. Šajā sakarā projekta dalībnieku pārstāvji akcentēja, ka projekta mērķis ir iedrošināt iedzīvotājus kolektīvi apzināt savas vajadzības, lai pieprasītajā sabiedriskā transporta līdzeklī būtu pēc iespējas lielāks piepildījums. Projekta īstenotāji atzīst, ka sākotnēji iedzīvotāji bijuši skeptiski pret piedāvājumu, tāpēc bijis jāiegulda nozīmīgs skaidrojošais darbs. Projekta īstenotājiem tas vienlaikus ir instruments, lai saprastu iedzīvotāju reālās pārvietošanās vajadzības – pārvietošanās dienu, laiku, kas ir iedzīvotāju veidots, nevis pārvadātāja diktēts pieprasījums. Vienlaikus projekta īstenotāji atzīst, ka pakalpojuma sniedzējam tas ir izaicinājums, jo pieprasījums nav prognozējams, kas var būt par šķērsli tā plašākai ieviešanai un balstīšanai uz komercdarbības principiem.

2.3. Transporta jomas pieejamības raksturojošo indikatoru analīze

2.3.1. Statistikas datu, apsekojumu un citu sekundāro datu avotu pieejamība nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā indikatoru analīzei atbilstoši starptautiskajai praksei

Kā secināts 2.1.2. nodaļas ietvaros, aplūkojot ES (un starptautiskajā) praksē lietotos rādītājus nevienlīdzības un sociālās atstumtības sabiedriskā transporta jomā novērtēšanai, šim nolūkam tiek izmantoti daudzveidīgi indikatori, un vienota pieeja šobrīd ES mērogā nav izveidota. Tādējādi nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā Latvijā izvērtēšanai lietoto kvantitatīvo rādītāju (indikatoru) klāsts ir atkarīgs no šādiem apsvērumiem: pirmkārt, starptautiski lietotiem indikatoriem, kuri apkopoti 2.1.2. nodaļas 2.1. tabulā, otrkārt, no Latvijas politikas plānošanas dokumentos lietotajiem indikatoriem, izvērtējot to atbilstību starptautiskajai praksei, un, treškārt, no citiem Latvijā publiski pieejamiem datu avotiem, kas var tikt izmantoti politikas plānošanā, ņemot vērā tajos iegūto rādītāju atbilstību starptautiski noteiktiem indikatoriem nevienlīdzības un sociālās atstumtības sabiedriskā transporta jomā identificēšanai.

Identificētie datu avoti, tajos mērītās galvenās pazīmes, konkrētā datu avota priekšrocības un trūkumi, vērtējot no iespējām noteikt nevienlīdzību un sociālo atstumtību sabiedriskā transporta jomā, kā rezultātā Izvērtējuma autori noteikuši tā piederību konkrētai indikatoru grupai, ir apkopoti 2.3. tabulā. Turpmākajā Izvērtējuma izklāstā ir sniegta paskaidrojoša rakstura informācija par katra datu avota līdzšinējo izmantošanu un turpmākajām lietošanas iespējām (it īpaši, izmantojot no šiem datu avotiem iegūtos indikatorus kā bāzi politikas rezultatīvajiem rādītājiem nozares darbību raksturojošos dokumentos).

2.3. tabula. Latvijā pieejamie un/vai politikas plānošanā lietotie statistikas un apsekojumu dati transporta pieejamības novērtēšanai

Datu avots, vākšanas periodiskums	Mērāmās pazīmes	Datu avota priekšrocības	Datu avota trūkumi	Indikatora tips
Autotransporta direkcija, administratīvie dati no pārvadātājiem, katru gadu	Pārvadāto pasažieru skaits Pasažierkilomentru skaits Apkalpoto maršrutu skaits Kopējais nobraukums Pasažieru skaits, kas saņem valsts noteiktos atvieglojumus Pārvadātāju ieņēmumi Pārvadātāju zaudējumi Piešķirto valsts dotāciju apmērs Dati pieejami dalījumā pēc pasažieru pārvadājumu veidiem, un reģionālās vietējās nozīmes maršrutos – dalījumā pēc plānošanas reģiona	Optimāls datu vākšanas periodiskums Visaptveroši/ pilni dati par sabiedriskā transporta izmantošanu (aptverti visi pārvadātāji un pilns sniegto pakalpojumu apjoms) Salīdzinoši zemas datu vākšanas izmaksas, jo datu vākšana tiek nodrošināta esošās pārvadātāju atskaitīšanās sistēmas ietvaros	Nav iespējams veikt datu analīzi pēc pasažieru nevienlīdzību un sociālo atstumtību raksturojošiem paramatriem (ienākumu kvintilēm, vecuma, mājsaimniecības raksturojuma u.tml.) Nav iespējams noteikt iedzīvotāju neapmierinātās pārvietošanās vajadzības/ atteikšanos no pārvietošanās dažādu apstākļu ietekmē	Infrastruktūrā balstīts
CSP, mājsaimniecību budžeta apsekojums, vienu reizi trīs gados (2016., 2019. gads)	Transporta izdevumi EUR uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī Dati pieejami dalījumā pēc dažādiem sociāli demgrāfiskajiem (t.sk., nevienlīdzību raksturojošiem) parametriem, piemēram, ienākumu kvintilēm, reģioniem, pilsētām/ laukiem, mājsaimniecības kompozīcijas pēc personu skaita un bērnu līdz 17 gadiem skaita	Iespējas analizēt nevienlīdzību attiecībā uz transportu monetārā izteiksmē Iespējas salīdzināt iedzīvotāju piekļuvi sabiedriskajam transportam būtiskāko nevienlīdzību raksturojošo parametru griezumā	Datu vākšanas periodizācija (vienu reizi trīs gados) Nav iespējams noteikt, kādu transporta veidu izmanto mājsaimniecības locekļi, lai pārvietotos Nav iespējams noteikt iedzīvotāju neapmierinātās pārvietošanās vajadzības/ atteikšanos no pārvietošanās dažādu apstākļu ietekmē	Uz personu balstīts

Datu avots, vākšanas periodiskums	Mērāmās pazīmes	Datu avota priekšrocības	Datu avota trūkumi	Indikatora tips
CSP, apsekojums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", šobrīd vienu reizi veikts apsekojums	Pārvietošanās iemesls Veicamais attālums Brauciena ilgums darba dienās un brīvdienās Izmantotie transporta līdzekļu veidi iedalījumā pēc nedēļas dienas, vērtējot veicamo attālumu un laiku Vieglo automobiļu noslogojums Vieglā automobiļa, taksometra un motocikla izmantošanas iemesli Dati nav pieejami dalījumā pēc nevienlīdzību raksturojošiem parametriem	Iedzīvotāju pārvietošanās ieradumu analīze visiem transporta veidiem, ņemot vērā veikto attālumu Netieši noteikti sabiedriskā transporta neizmantošanas iemesli (caur vieglā automobiļa, taksometra un motocikla izmantošanas iemesliem)	Vienreizējs mērījums, nav noteikta atkārtoto mērījumu iespējamā periodizāciju Indikatoru mērīšana ir iepriekš definēta, atsevišķos gadījumos – robusts mērījums (vienas atbildes jautājums, iespējams noteikt tikai vienu/ dominējošo iemeslu/ izvēli) Nav iespējams veikt datu analīzi pēc nevienlīdzību un sociālo atstumtību raksturojošiem paramatriem Nav iespējams noteikt iedzīvotāju neapmierinātās pārvietošanās vajadzības/ atteikšanos no pārvietošanās	Infrastruktūrā balstīs, ierobežotā apmērā – uz personu balstīts
EU-SILC 2014. gada modulis, indikators "Sabiedriskā transporta izmantošana", vienu reizi veikts mērījums	Regulāra sabiedriskā transporta ikdienā (un neizmantošanas iemesli) Dati pieejami dalījumā pēc visiem EU-SILC pieejamajiem sociāli demgrāfiskajiem un nabadzību un sociālo atstumtību raksturojošiem parametriem, t.sk., ienākumu kvintilēm, reģioniem, pilsētām/ laukiem, mājsaimniecības kompozīcijas pēc personu skaita un bērnu līdz 17 gadiem skaita	Tieši noteikti sabiedriskā transporta neizmantošanas iemesli Iespējas salīdzināt iedzīvotāju piekļuvi sabiedriskajam transportam galveno nevienlīdzību raksturojošo parametru griezumā	Vienreizējs mērījums, nav informācijas par atkārtotiem mērījumiem Robusts mērījums (vienas atbildes jautājums, iespējams noteikt tikai vienu/ dominējošo iemeslu/ izvēli) Nav iespējams noteikt iedzīvotāju neapmierinātās pārvietošanās vajadzības/ atteikšanos no pārvietošanās	Kombinēts: infrastruktūrā balstīti elementi, uz personu balstīts

Avots: autoru apkopojums, izvērtējot pieejamos datu avotus

Kopumā identificēti četri datu avoti, kuri tiek izmantoti politikas plānošanas dokumentos vai informatīvajos ziņojumos un/vai kurus būtu lietderīgi izmantot nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā analīzē. Tie ir: Autotransporta direkcijas vāktie administratīvie dati, CSP mājsaimniecības budžeta apsekojums, CSP apsekojums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" un EU-SILC 2014. gada modulis, indikators "Sabiedriskā transporta izmantošana".

Aplūkojot pieejamo datu klāstu, redzams, ka pati transporta nozare balstās praktiski tikai uz **Autotransporta direkcijas vāktajiem un apkopotajiem administratīvajiem datiem par pasažieru plūsmu** dažādos sabiedriskā transporta līdzekļos. Šāda secinājuma pamatā ir šī Izvērtējuma ietvaros veiktā analīze par informācijas avotiem, kas ietverti Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un informatīvajos ziņojumos, kā arī ekspertu minētie datu avoti, kas tiek izmantoti darbam – sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījuma novērtēšanai un politikas plānošanai nākotnē. Autotransporta direkcijas vāktie administratīvie dati raksturo pārvadāto pasažieru skaitu, pasažierkilomentru skaitu, apkalpoto maršrutu skaitu un kopējo nobraukumu, pasažieru skaitu, kas saņem valsts noteiktos atvieglojumus, pārvadātāju ieņēmumiem, zaudējumiem un piešķirto valsts dotāciju apmēru. Datu pozitīvie aspekti šajā gadījumā ir informācijas avota ticamība un stabilitāte, datu vākšanas un uzkrāšanas sistemātiskums (ko nodrošina administratīvie dati), vienkārši un skaidri aplūkojamie parametri, kas ļauj tos viegli aprēķināt, interpretēt un salīdzināt retrospektīvi. Savukārt šo datu ierobežojums ir tas, ka tiek sniegts **tikai novērotās transporta sistēmas darbības raksturojums** (pēc būtības tie vistuvāk atbilst "infrastruktūrā balstītiem" transporta pieejamības indikatoriem, sk. arī 2.1. tabulu 2.1.2. nodaļā). Turklāt jānorāda, ka tādā veidā, kā parasti Autotransporta direkcijas dati tiek aplūkoti informatīvajos ziņojumos, tie nav tieši salāgojami ar Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014. – 2020. gadam noteiktajiem politikas rezultatīvajiem rādītājiem (un proti, dažāda līmeņa pašvaldību īpatsvaru, kam nodrošināts savienojums ar augstāka līmeņa adminsitratīvo vienību divas reizes dienā). Pēc būtības, izvērtējot no transporta pieejamības indikatoru tipiem, kas iepriekš aplūkoti 2.1.2. nodaļā, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam dotie rezultatīvie rādītāji visdrīzāk ir pielīdzināmi "atrašanās vietā balstītiem" indikatoriem, taču būtiski vispārīgākā līmenī, nekā to paredz starptautiskā prakse.

Tādējādi secināms, ka, pirmkārt, pastāv pretruna starp transporta pieejamības indikatoru tipiem, kas ir definēti Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un kas tiek ikdienā lietoti informatīvajos ziņojumos u.c. pārskatos par nozares darbību (atrašanās vietā balstīts vs infrastruktūrā balstīts). Otrkārt, te jānorāda, ka gan infrastruktūrā balstītie, gan atrašanās vietā balstītie indikatori tādā veidā, kā tas ir definēts Latvijas politikas plānošanas un citos informatīvajos dokumentos, tiecas aplūkot sabiedrību kopumā, t.i., tiem ir tendence ignorēt pieejamības vienlīdzības aspektus. Latvijas gadījumā no sociālās atstumtības riskam pakļauto mērķa grupu viedokļa ir iespējams analizēt tikai to, cik daudz pasažieru saņēmuši valsts un republikas nozīmes pilsētu pašvaldību noteiktos atvieglojumus.

Ņemot vērā šo aspektu un arī 2.2.2. nodaļā minētos argumentus, secināms, ka nākamā perioda Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam sabiedriskā transporta politikas rezultatīvie rādītāji būtu, pirmkārt, salāgojami ar Autotransporta direkcijas datiem par transporta sistēmas darbību, un, otrkārt, nosakāmi papildu rezultatīvie rādītāji, kas būtu vērsti uz jēgpilnu dažādu sabiedrības mērķa grupu situācijas analīzi. Attiecīgi, ņemot vērā Izvērtējuma autoru redzējumu, turpinājumā ir

izskatīti arī citi datu avoti – apsekojumi vai pētījumi – kuri potenciāli būtu izmantojami rezultatīvo rādītāju bāzes vērtību un politikas rezultātu noteikšanai.

Intervijas rāda, ka nozares eksperti praktiskajā darbā ir izmantojuši arī 2017. gadā CSP veikto apsekojumu **"Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā"**, kas raksturo iedzīvotāju faktisko mobilitāti darba dienās un brīvdienās dalījumā pēc pārvietošanās iemesla, attāluma un izmantotā transporta līdzekļa veida atbilstoši *Eurostat* rekomendācijām, kuras tika aplūkotas 2.1.2. nodaļā. Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" dati ļauj spriest par šādiem būtiskiem rādītājiem: pārvietošanās iemeslu, veicamo attālumu un laiku darba dienās un brīvdienās, izmantotajiem transporta līdzekļu veidiem iedalījumā pēc nedēļas dienas, vērtējot veicamo attālumu un laiku, vieglo automobiļu noslogojums, vieglā automobiļa, taksometra un motocikla izmantošanas iemesli. Šie rādītāji kopumā ļauj analizēt iedzīvotāju pārvietošanās ieradumus un netieši – novērtēt arī atsevišķus sabiedriskā transporta sistēmas darbības aspektus (infrastruktūrā balstīti un uz personu balstīti indikatori), tādējādi papildina Autotransporta direkcijas uzkrātos administratīvos datus.

Vērtējot CSP apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" jautājumus, kas atklāj iedzīvotāju izvēles/ attieksmes, jāņem vērā to formulējumus un iespējamo atbilžu variantu spektru un izvēļu skaitu (iespējama viena vai vairākas atbildes). Šie aspekti rada potenciālos datu interpretācijas ierobežojumus, jo vienas atbildes jautājums, piemēram, par privātā transporta izmantošanas iemesliem, ļauj noteikt vienu, dominējošo, vieglāk formulējumo un acīmredzamāko iemeslu, tādējādi mērījumam raksturīgs zināms robustums.

Lai gan CSP apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" datu avots ir uzticams, potenciālā datu vākšanas periodizācija šobrīd nav zināma, tāpēc paļaušanās ar apsekojuma datu sistemātisku raksturu, kas nepieciešams, lai uz tiem balstītu politikas rezultātīvos rādītājus, šobrīd nav iespējama. Tomēr, ja iespējams precizēt apsekojuma veikšanas periodizāciju, tos mērījumus, kas vislabāk ļaus izsekot Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam definēto politikas rādītāju sasniegšanu, ieteicams izmantot rezultatīvo rādītāju vērtību noteikšanai. Ja pastāv šaubas par atkārtotu datu vākšanu vismaz uz 2027. gadu, t.i., pamatnostādņu darbības noslēgumu, kas nepieciešams rezultatīvo rādītāju sasniegšanas novērtējumam, minētie dati izmantojami ikdienas politikas īstenošanas līmenī. Vienlaikus jānorāda, ka apsekojuma dati neļauj analizēt iedzīvotāju pārvietošanos ienākumu un sociālās atstumtības riska grupu griezumā, iespējams, tādēļ, ka šāda analīze būtu iespējama tikai tad, ja apsekojumā tiktu aptverts ievērojami lielāks respondentu skaits, par ko liecina *Eurostat* aprēķini un rekomendācijas izlases lielumam. Tā rezultātā transporta izmantošanas nevienlīdzības rādītājus ar šo datu palīdzību tieši novērtēt nav iespējams.

Nevienlīdzības raksturošanai transporta jomā šobrīd vienīgais tiešais informācijas avots ir **CSP mājsaimniecību budžeta apsekojums** (sk. 2.3.2. nodaļu), kas **ļauj izvērtēt iedzīvotāju izdevumus transportam dalījumā pēc dažādiem mājsaimniecību raksturojošiem parametriem, t.sk., atsevišķiem nabadzību raksturojošiem indikatoriem** (piemēram, ienākumu grupām). Tādējādi CSP mājsaimniecību budžeta apsekojums šobrīd ir vienīgais avots, kas skaidri parāda transporta izmaksu radīto slogu uz dažādu grupu iedzīvotājiem, t.i., ļauj atklāt potenciālo pieejamību caur ienākumu nevienlīdzības prizmu. Šo datu priekšrocības ir mērījums, kas papildina iepriekš aplūkotos datus par pārvietošanos, to avota ticamība, rādītāja aprēķināšanas vienkāršība un zināms datu

vākšanas sistemātiskums (pēdējā faktora pozitīvā nozīme mainās sakarā ar datu vākšanas periodizācijas izmaiņām). CSP mājsaimniecību budžeta apsekojuma kā datu avota ierobežojumi saistāmi ar diviem aspektiem – (1) tie raksturo faktisko iedzīvotāju mobilitāti bez izvērtējuma, vai tādējādi ir apmierinātas visas personas reālās pārvietošanās vajadzības, un (2) mērījuma periodizācijas maiņu – kopš 2016. gada mājsaimiecību budžeta apsekojums tiek veikts reizi trīs gados, kā rezultātā nākotnē būtu nepieciešama datu ievākšanas laiku saskaņošana ar politikas plānošanas periodiem Latvijā, ja šo datu nozīme dažādu nozaru, t.sk., transporta politikas plānošanā, pieaugtu. Kā rāda Izvērtējumā veiktā politikas plānošanas dokumentu un informatīvo ziņojumu analīze, CSP mājsaimniecību budžeta apsekojuma dati visdrīzāk līdz šim nav izmantoti transporta nozares politikas plānošanā un nevienlīdzības analīzei transporta jomā. Tomēr, vērtējot šī brīža noteikto periodizāciju, apsekojuma veikšanas kalendārais plāns saskan ar Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam darbības perioda sākuma, beigu, kā arī vidusposma atskaites datumiem, tādējādi potenciāli būtu izmantojami politikas rezultatīvā rādītāja, kas raksturo nevienlīdzību transporta pieejamībā no iedzīvotāju ienākumu perspektīvas, formulēšanā. Tas ļautu papildināt līdz šim izmantotos indikatorus ar salīdzinoši vienkārši nosakāmu "uz personu balstītu" transporta pieejamības rādītāju.

Kā ceturtais potenciālais informācijas avots ir **EU-SILC 2014. gada modulis**, kurā ietverts indikators "Sabiedriskā transporta izmantošana", kas šobrīd ir vienu reizi veikts mērījums. Šis informācijas avots ļauj tieši noteikt sabiedriskā transporta neizmantošanas iemeslus, un datu avota priekšrocība ir iespējas analizēt atbildes pēc nabadzību un nevienlīdzību raksturojošiem parametriem EU-SILC piedāvāto indikatoru ietvaros, tādējādi uzskatāms par kombinētu indikatoru, kas ietver infrastruktūrā balstītu rādītāju un uz personu balstītu rādītāju elementus (sk. datus 2.3.4. nodaļā). Tomēr šis mērījums ir uzskatāms par robustu divu iemeslu dēļ – (1) atbilžu jautājumu formulējuma dēļ (vispārēji formulējumi) un (2) iespējas izvēlēties vienu galveno iemeslu dēļ, kur personīgā transporta esamība īpašumā izslēdz citus sabiedriskā transporta neizmantošanas iemeslus.

Izvērtējot publiski pieejamu un regulāri iegūstamu datu eksistenci Latvijā, kas raksturotu transporta pieejamības aspektus, redzams, ka šobrīd, pirmkārt, vienīgie sistemātiski un ikgadēji vāktie dati ir Autotransporta direkcijas apkopojums par transporta sistēmas darbību, kas, otrkārt, sniedz ierobežotu informāciju, raugoties tīri no nevienlīdzības perspektīvas (piemēram, iespējama pārvadājumu analīze reģionālajā, maršrutu un reisu griezumā, taču neļauj redzēt iedzīvotāju perspektīvu). Savukārt no iedzīvotāju perspektīvas nevienlīdzības novērtēšanai pieejamie dati avoti ir fragmentēti tādā ziņā, ka ir nepieciešami vairāki atšķirīgi datu avoti, lai vērtētu atsevišķas pieejamības dimensijas, turklāt šie informācijas avoti sniedz tikai pārskatu par rezultātu – konkrētiem mobilitātes ieradumiem vai izdevumu apmēru bez detalizētu vajadzību izpētes individuālā līmenī. Arī 2.3.4. nodaļā aplūkotie papildu informācijas avoti rāda, ka tie šobrīd ir vienu reizi veikti mērījumi, t.i., bez regularitātes, kura ir būtisks priekšnoteikums, lai datus varētu izmantot politikas rezultatīvo rādītāju noteikšanai un to sasniegšanas novērtēšanai.

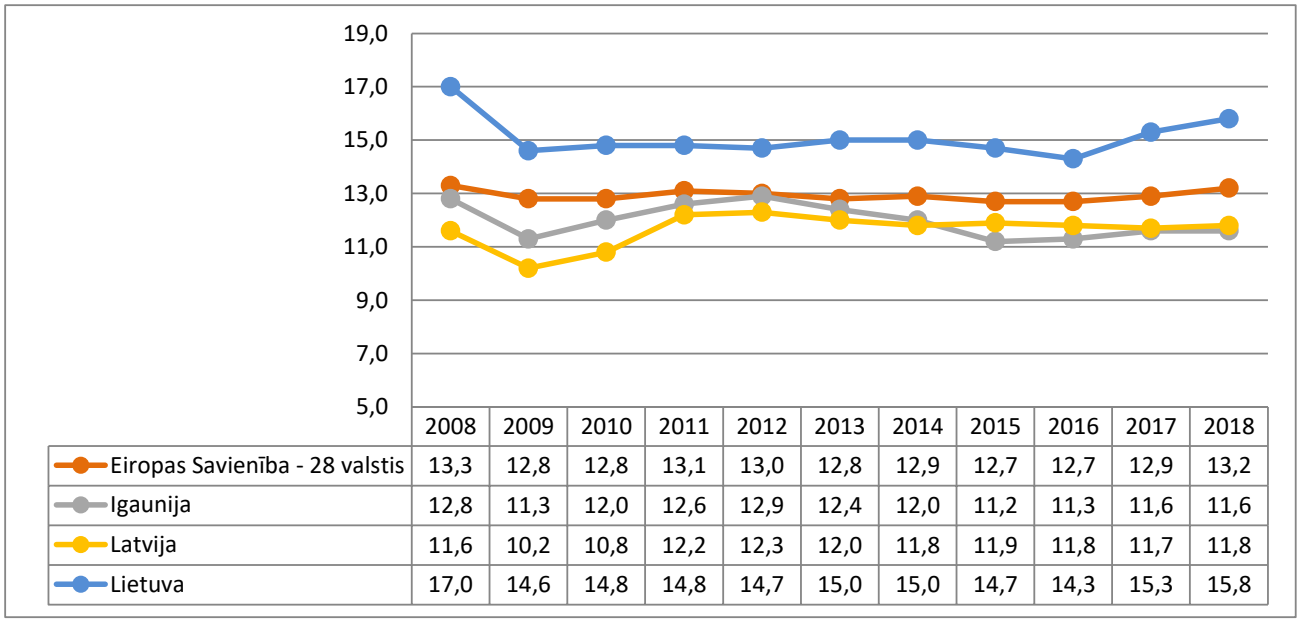
Aplūkojot starptautiskās rekomendācijas par datu raksturu, kādi kopumā nepieciešami iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību noteikšanā un transporta pieejamības izvērtēšanā nacionālā līmenī, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam izmantojamie politikas rezultatīvie rādītāji ir papildināmi ar sabiedriskā transporta pieejamību un nevienlīdzību šajā jomā precīzāk raksturojošiem indikatoriem, kas, pirmkārt, izriet no esošajiem CSP apsekojumiem, kas attiecīgi ļautu

lietderīgi izmantot valsts rīcībā esošo statistisko informāciju, un, otrkārt, pēc iespējas vismaz reizi plānošanas periodā iniciēt tādu apsekojumu veikšanu, kas ļauj noteikt: (1) apmēru, kādā sabiedriskais transports spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības tādā veidā, lai datus būtu iespējams jēgpilni analizēt galveno nevienlīdzības riska faktoru griezumā (ienākumu kvintiles, pilsētas un lauku, kā arī reģionu dimensiju), un (2) apmēru, kādā mainās iedzīvotāju paradumi izvēlēties videi draudzīgus pārvietošanas līdzekļus, t.sk., sabiedrisko transportu, velotransportu u.tml. Šie ieteikumi izriet no 2.2.2. nodaļā veiktās politikas plānošanas dokumentu un informatīvo ziņojumu analīzes par Latvijā līdz šim īstenoto sabiedriskā transporta politiku un tās nākotnes attīstības iecerēm, un, tā kā Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam vēl ir izstrādes stadijā, šos ieteikumus iespējams ņemt vērā attiecībā uz nākamo plānošanas periodu.

2.3.2. Iedzīvotāju izdevumi transportam

Pirmā indikatoru grupa, kas ļauj vērtēt transporta jomas pieejamību, ir iedzīvotāju izdevumi sabiedriskajam transportam. Kā rāda starptautiskie dokumenti, iedzīvotāju izdevumiem par transportu nebūtu jābūt pārāk augstiem, lai ienākumi nebūtu šķērslis transporta pieejamībai. Tomēr šī brīža analīzes gaitā nav atrasti konkrēti rādītāji, kādi iedzīvotāju izdevumi par sabiedrisko transportu ir uzskatāmi par pārmērīgi augstiem. Šīs nodaļas turpinājumā tiks aplūkoti Latvijas iedzīvotāju izdevumi transportam un šo izdevumu dinamika 2008. – 2016. gadā, t.i., periodā, par kuru ir pieejami CSP mājsaimniecību budžetu dati. Tomēr, lai pozicionētu Latvijas situāciju ES līmenī, 2.6. attēlā ir aplūkoti *Eurostat* dati par iedzīvotāju izdevumiem transportam, kur Latvijas situācija ir salīdzināta ar ES 28 dalībvalstu vidējo rādītāju un atsevišķi – ar Igauniju un Lietuvu. Aplūkojot šos datus, jāņem vērā, ka tie tieši nav salīdzināmi ar CSP mājsaimniecību budžeta datiem, jo tiem iegūti no cita datu avota (nacionālajiem kontiem), kā rezultātā transporta izdevumu līmenis procentos ir nedaudz zemāks.

2.6. attēls. Mājsaimniecību izdevumi transportam procentos no kopējiem mājsaimniecības izdevumiem 2008. – 2018. gadā ES dalībvalstīs



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Eiropas Savienība - 28 valstis	13,3	12,8	12,8	13,1	13,0	12,8	12,9	12,7	12,7	12,9	13,2
Igaunija	12,8	11,3	12,0	12,6	12,9	12,4	12,0	11,2	11,3	11,6	11,6
Latvija	11,6	10,2	10,8	12,2	12,3	12,0	11,8	11,9	11,8	11,7	11,8
Lietuva	17,0	14,6	14,8	14,8	14,7	15,0	15,0	14,7	14,3	15,3	15,8

Avots: Eurostat, Final consumption expenditure of households, by consumption purpose, transportation [TEC00134]

Kopumā redzams, ka Latvijas mājsaimniecību izdevumi transportam atrodas vienā līmenī ar Igaunijas mājsaimniecību izdevumiem un nedaudz zem ES 28 dalībvalstu mājsaimniecību transporta izdevumu vidējā rādītāja visu novērojuma periodu. Salīdzinot ar Lietuvu, Latvijas mājsaimniecību izdevumi transportam procentuāli ir zemāki (2.6. attēls).

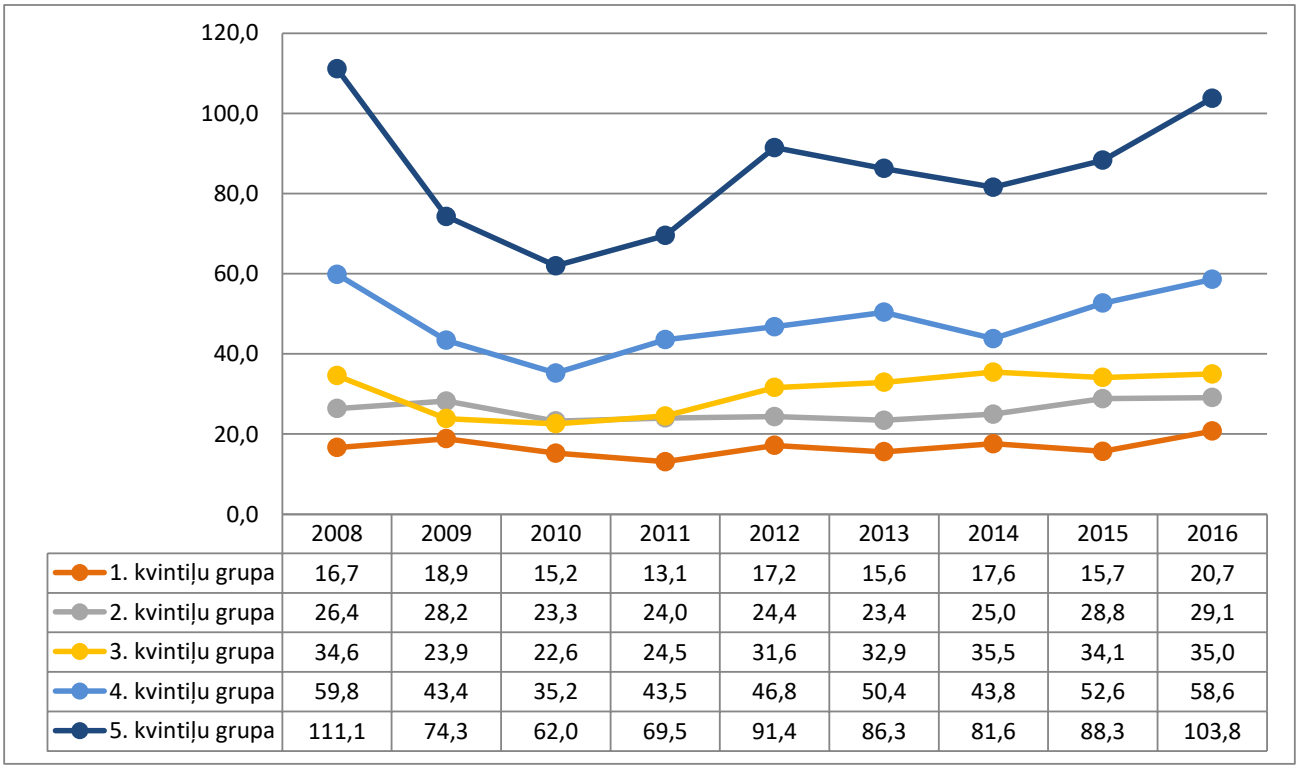
Turpinājumā Latvijas mājsaimniecību izdevumi transportam, t.i., gan sabiedriskajam transportam, gan privātajiem transporta pakalpojumiem, ir aplūkots no divu rādītāju viedokļa – izdevumu apmēra absolūtos skaitļos EUR un procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta. Transporta izdevumu vizualizēšanu un skaidrošanu dažādās mājsaimniecību grupās pēc tās locekļu skaita un vecuma un galvenā pelnītāja raksturojuma apgrūtina tas, ka izdevumu struktūras ir mainīgas, un, atšķirībā no nevienlīdzību raksturojošiem rādītājiem, aplūkotajā laika periodā tendences ir gan augšup, gan lejup ejošas.
Vērtējot mājsaimniecību izdevumus transportam, ir jāņem vērā, ka **dati rāda aktuālo patēriņu, t.i., ko savā esošajā situācijā katra mājsaimniecība (un mājsaimniecību veidi dažādos griezumos) var atļauties iztērēt transportam**. Attiecīgi šie dati neļauj noteikt mājsaimniecību neapmierinātās transporta vajadzības, piemēram, kādi būtu transporta izdevumi, ja iedzīvotāji pārvietotos sev nepieciešamajos virzienos bez finanšu radītā ierobežojuma. Jāņem vērā, ka neapmierinātās transporta vajadzības ne vienmēr ir sekas transporta dārdzībai – tās sākotnēji ir sekas tam, ka iedzīvotājiem ir ierobežoti kopējie finanšu resursi, kā rezultātā līdzekļi tiek iztērēti vispirms būtiski nepieciešamajām precēm vai pakalpojumiem, un transportam tiek atvēlēts budžeta atlikums. Šo likumsakarību akcentē Izvērtējumā intervētie eksperti, runājot par attālās lauku teritorijās dzīvojošu iedzīvotāju pārvietošanos lielākos attālumos, piemēram, senioru nokļūšanu uz ārstniecības iestādēm. Šādā gadījumā pārvietošanās un ar to saistītie transporta izdevumi tiek savlaicīgi plānoti, kas savukārt vidēji gada griezumā veido relatīvi sabalansētu transporta izdevumu slogu (sk. sīkāk arī 2.3.5. nodaļu).

2.7. attēlā ir redzami mājsaimniecību izdevumi transportam naudas izteiksmē (EUR) uz vienu mājsaimniecības locekli atkarībā no tā, kādai ienākumu kvintiļu grupai atbilst mājsaimniecība. Savukārt 2.8. attēlā šie izdevumi ir redzami procentuālajā attiecībā no kopējā mājsaimniecības budžeta. Kopumā dati rāda, ka augstākie transporta izdevumi naudas izteiksmē 2008. – 2016. gadā, t.i., visā aplūkotajā periodā, ir mājsaimniecībās, kuru ienākumi atbilst 5.kvintiļu grupai, un tieši šai grupai ir raksturīgs nozīmīgākais transporta izdevumi samazinājums ekonomiskās recesijas laikā 2009. – 2011. gadā. Jānorāda, ka vēl 2016. gadā 5.kvintiles grupas mājsaimniecību izdevumi par transportu absolūtos skaitļos nebija atgriezušies 2008. gada līmenī, kamēr citu ienākumu grupu mājsaimniecībās, it sevišķi 1., 2. un 3. kvintiļu grupā, transporta izdevumi 2008. gada līmenī bija atgriezušies 2014. gadā. Salīdzinot mājsaimniecību izdevumus par transportu, vērojama arī liela 5.kvintiļu grupas mājsaimniecību izdevumu absolūtos skaitļos par transportu atrautība no pārējām (1., 2., 3. un 4.) kvintiļu grupām, kas nozīmē, ka 5.kvintiļu grupas mājsaimniecības biežāk izmanto privāto transportu (automašīnu) savām pārvietošanās vajadzībām, kamēr pārējās mājsaimniecības izmanto taupīgākus transporta veidus.

Aplūkojot mājsaimniecību izdevumus transportam pēdējā gadā, par ko pieejami dati, t.i., 2016., gadā, redzams, ka naudas izteiksmē 1.kvintiļu grupas mājsaimniecības tērējušas transportam 20,7 EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli, 2.kvintiļu grupas mājsaimniecības – 29,1 EUR un 3.kvintiļu grupas – 35,0 EUR (2.7. attēls). Redzams, ka šo mājsaimniecību izdevumi par transportu naudas

izteiksmē ir līdzīga apmēra, savukārt to radīto slogu jeb izdevumu daļu procentos no visiem izdevumiem var skatīt 2.8. attēlā un datu aprakstā, kas tam atbilst. 4.kvintiļu grupas mājsaimniecību transporta izdevumi naudas izteiksmē uz vienu mājsaimniecības locekli ir nedaudz atrāvušie no iepriekšējām, un 2016. gadā tie bija 58,6 EUR uz vienu mājsaimniecības locekli. Savukārt 5.kvintiles grupas mājsaimniecības vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli transportam tērēja 108,8 EUR (2.7. attēls).

2.7. attēls. Transporta izdevumi EUR kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. kvintiļu grupa	16,7	18,9	15,2	13,1	17,2	15,6	17,6	15,7	20,7
2. kvintiļu grupa	26,4	28,2	23,3	24,0	24,4	23,4	25,0	28,8	29,1
3. kvintiļu grupa	34,6	23,9	22,6	24,5	31,6	32,9	35,5	34,1	35,0
4. kvintiļu grupa	59,8	43,4	35,2	43,5	46,8	50,4	43,8	52,6	58,6
5. kvintiļu grupa	111,1	74,3	62,0	69,5	91,4	86,3	81,6	88,3	103,8

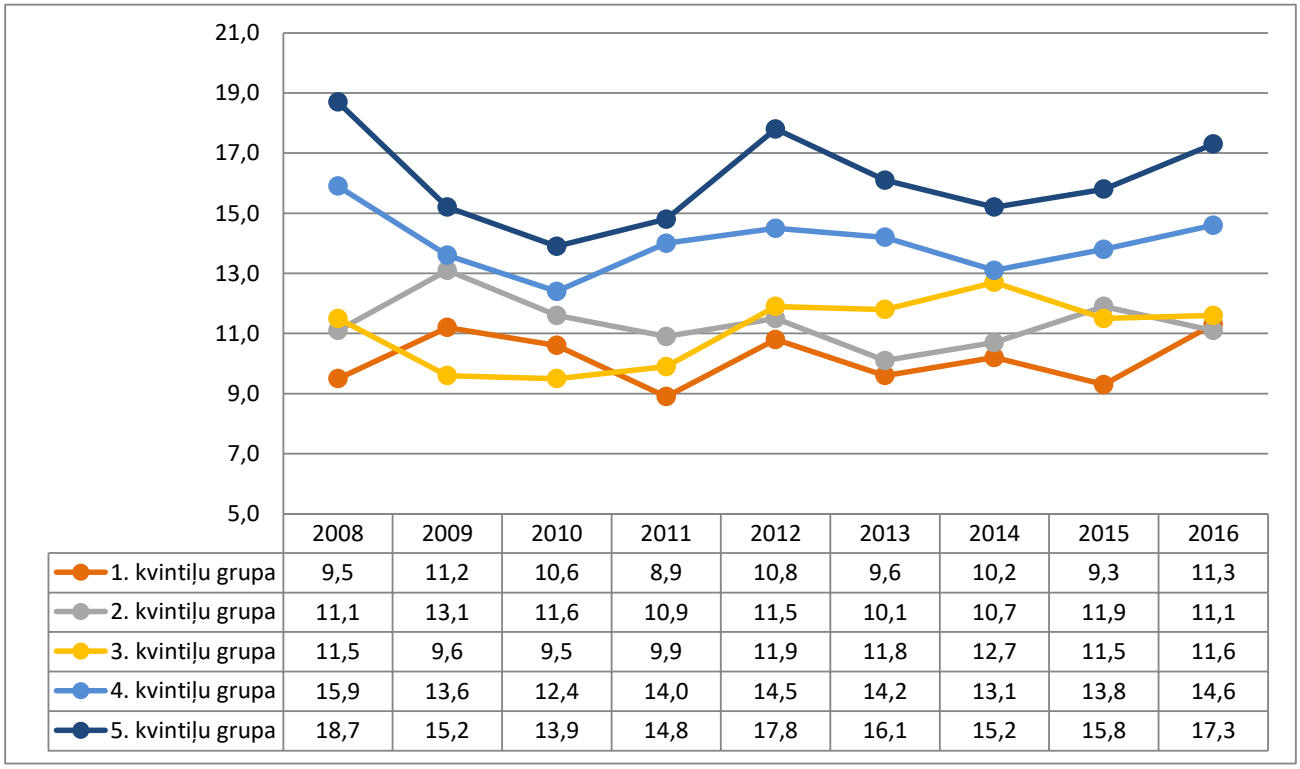
Avots: CSP, MBG140. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

Aplūkojot transporta izdevumus procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta, redzams, ka vidēji Latvijā pēc CSP mājsaimniecību budžeta apsekojuma datiem transporta izdevumi 2016. gadā veido 13,9% (sk. „visas mājsaimniecības" rādītāju 2.10. attēlā). Tādējādi 1.kvintiļu grupas mājsaimniecības 2016. gadā uz vienu mājsaimniecības locekli transporta izdevumiem tērēja mazāk – 11,3% (2.8. attēls). Līdzīgu (un pat nedaudz mazāku) proporciju transportam 2016. gadā tērēja 2.kvintiļu grupas mājsaimniecības – 11,1%. Mājsaimniecību izdevumu proporcija transportam sāk pieaugt un pārsniegt vidējo rādītāju, sākot ar 4.kvintiļu grupas mājsaimniecībām. 2016. gadā 4.kvintiļu grupas mājsaimniecības vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli transportam tērēja 14,6% no kopējā budžeta un 5.kvintiļu grupas mājsaimniecības – 17,3% no budžeta (2.8. attēls).

Skatoties mājsaimniecības izdevumu transportam proporciju dinamiku laikā, redzams, ka rādītāji ir svārstīgi, tomēr svarīgi ir atzīmēt vairākas tendences. Attiecībā uz vistrūcīgākajām mājsaimniecībām, t.i., 1.kvintiļu grupu, redzams, ka 2016. gadā to izdevumi transportam ir par 1,8 procentpunktiem augstāki nekā 2008. gadā, un ekonomiskās lejupslīdes laikā (2009.-2010. gads) šo izdevumu slogs

1.kvintiļu grupas mājsaimniecībām pieauga. Savukārt ekonomiskās lejupslīdes laikā 3.kvintiļu grupas mājsaimniecību izdevumi transportam proporcionāli samazinājās. Kopumā redzams, ka 1., 2. un 3.kvintiļu grupu mājsaimniecību izdevumu proporcija transportam 2016. gadā ir atgriezusies 2008. gada līmenī, savukārt 4. un 5. kvintiļu grupas mājsaimniecību izdevumu proporcija joprojām ir par aptuveni 1,3-1,4 procentpunktiem zemāka nekā 2008. gadā (2.8. attēls).

2.8. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



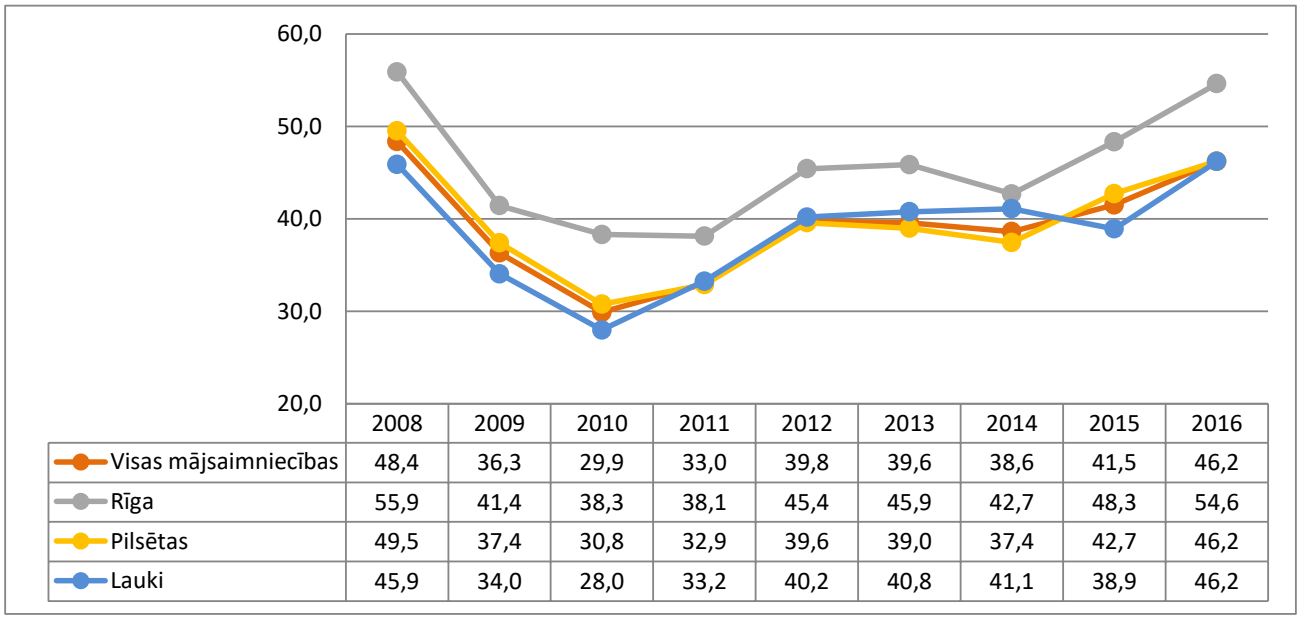
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. kvintiļu grupa	9,5	11,2	10,6	8,9	10,8	9,6	10,2	9,3	11,3
2. kvintiļu grupa	11,1	13,1	11,6	10,9	11,5	10,1	10,7	11,9	11,1
3. kvintiļu grupa	11,5	9,6	9,5	9,9	11,9	11,8	12,7	11,5	11,6
4. kvintiļu grupa	15,9	13,6	12,4	14,0	14,5	14,2	13,1	13,8	14,6
5. kvintiļu grupa	18,7	15,2	13,9	14,8	17,8	16,1	15,2	15,8	17,3

Avots: CSP, MBG140. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra kvintiļu grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

2.9. attēlā doti transporta izdevumi naudas izteiksmē vidēji visās Latvijas mājsaimniecībās, atsevišķi Rīgas pilsētā, citās pilsētās un laukos, savukārt 2.10. attēlā transporta izdevumi ir redzami kā proporcija no attiecīgajā teritorijā dzīvojošo mājsaimniecību ienākumiem uz vienu tās locekli mēnesī. Aplūkojot rezultātus dinamikā, redzams, ka vidēji Latvijā 2016. gadā transporta izdevumiem mājsaimniecības uz vienu tās locekli tērēja 46,2 EUR mēnesī, kas ir par 2,2 EUR mazāk nekā 2008. gadā, t.i., vidējie mājsaimniecību izdevumi transportam 2016. gadā nebija sasnieguši 2008. gada līmeni. Aplūkojot rezultātus atsevišķās apdzīvoto teritoriju grupās, redzams, ka Rīgā un citās Latvijas pilsētās dzīvojošo mājsaimniecību transporta izdevumi naudas izteiksmē 2016. gadā ir zemāki par 2008. gada līmeni, savukārt lauku teritorijās ir pretēja situācija. Tādējādi Rīgas mājsaimniecību vidējie transporta izdevumi uz vienu tās locekli mēnesī 2016. gadā bija 54,6 EUR, kas ir par 1,3 EUR mazāk nekā 2008. gadā. Citu pilsētu mājsaimniecību izdevumi transportam uz vienu tās locekli 2016. gadā bija 46,2 EUR, t.i., 3,3 EUR mazāk nekā 2008. gadā. Savukārt lauku teritorijās dzīvojošo mājsaimniecību izdevumi transportam 2016. gadā bija 46,2 EUR, kas ir par 0,3 EUR vairāk nekā 2008. gadā. Vērtējot transporta izdevumus kā mājsaimniecību budžeta proporciju, redzams, ka visu

apdzīvoto teritoriju grupās 2016. gadā izdevumi tomēr prasīja nedaudz mazākus resursus nekā 2008. gadā (sk. turpinājumā 2.10. attēlu).

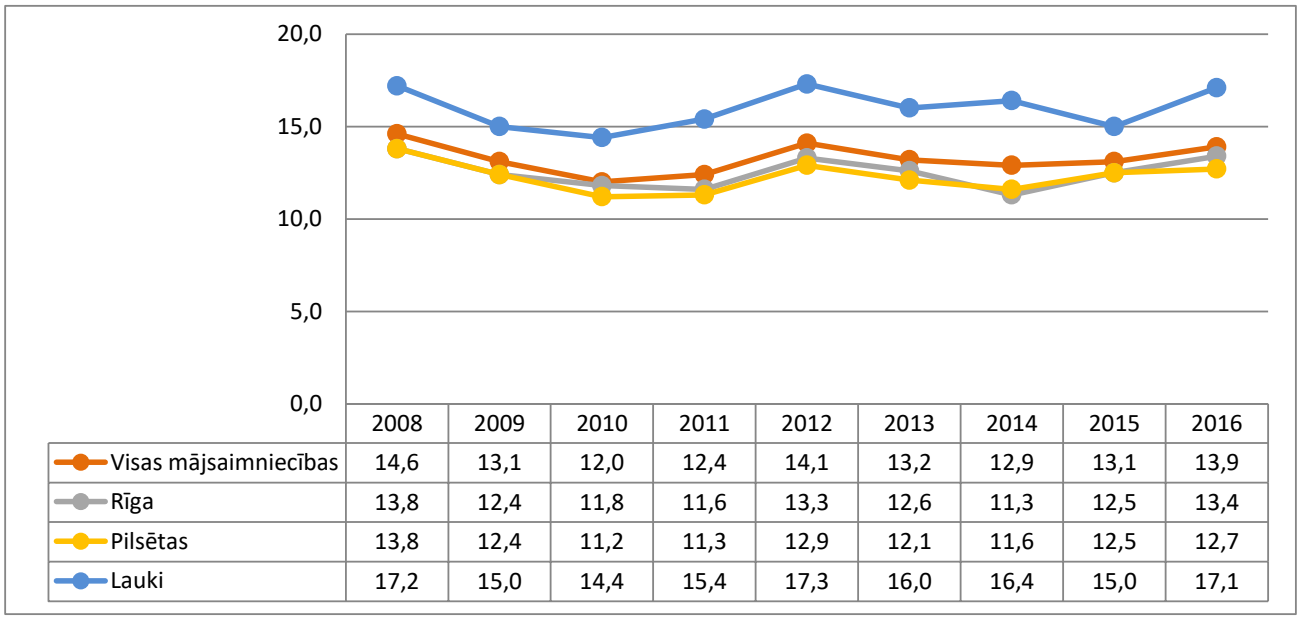
2.9. attēls. Transporta izdevumi EUR pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Visas mājsaimniecības	48,4	36,3	29,9	33,0	39,8	39,6	38,6	41,5	46,2
Rīga	55,9	41,4	38,3	38,1	45,4	45,9	42,7	48,3	54,6
Pilsētas	49,5	37,4	30,8	32,9	39,6	39,0	37,4	42,7	46,2
Lauki	45,9	34,0	28,0	33,2	40,2	40,8	41,1	38,9	46,2

Avots: CSP, MBG020. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

2.10. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pilsētās un laukos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



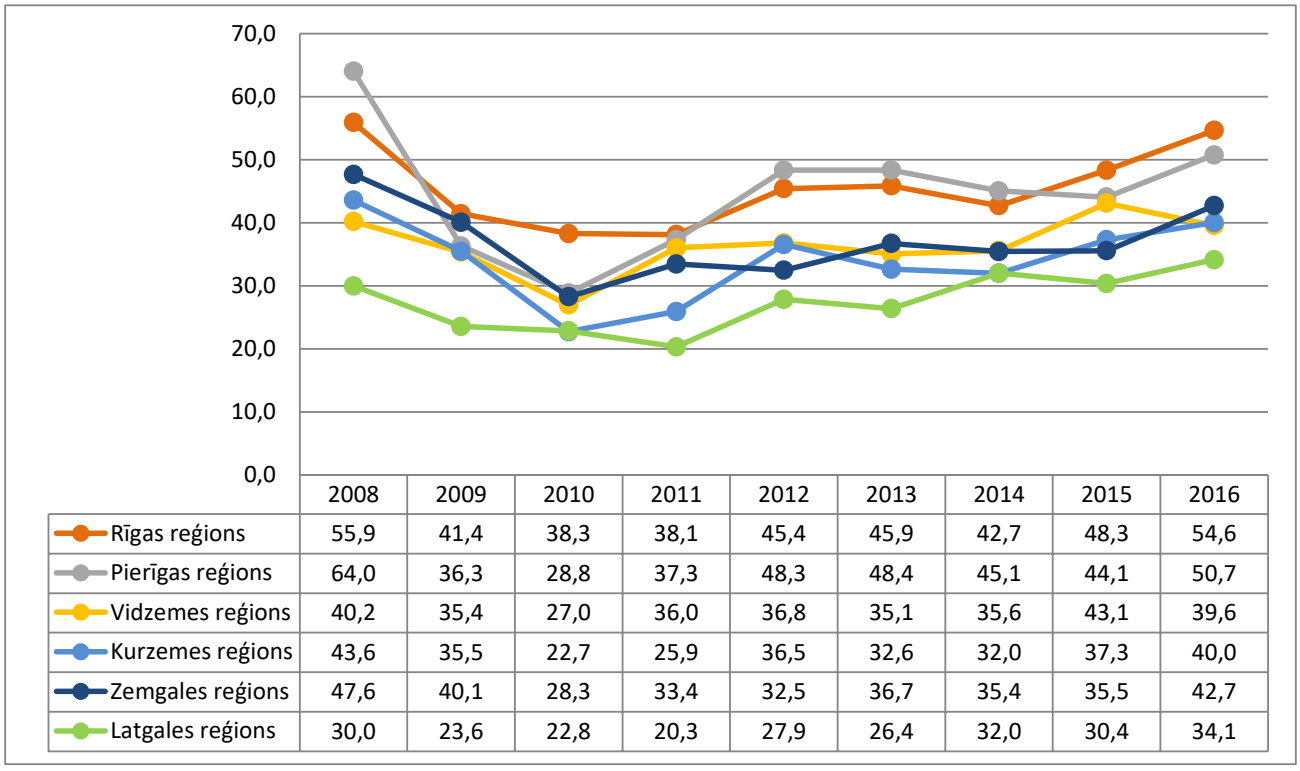
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Visas mājsaimniecības	14,6	13,1	12,0	12,4	14,1	13,2	12,9	13,1	13,9
Rīga	13,8	12,4	11,8	11,6	13,3	12,6	11,3	12,5	13,4
Pilsētas	13,8	12,4	11,2	11,3	12,9	12,1	11,6	12,5	12,7
Lauki	17,2	15,0	14,4	15,4	17,3	16,0	16,4	15,0	17,1

Avots: CSP, MBG020. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

Kā rāda 2.10. attēls, 2016. gadā kopumā transporta izdevumi veidoja 13,9% no visiem mājsaimniecības izdevumiem uz vienu ģimenes locekli, kas ir par 0,7 procentpunktiem mazāk nekā

2008. gadā. Rīgas mājsaimniecību izdevumi transportam 2016. gadā mēnesī veidoja 13,4% no kopējā budžeta, citu pilsētu mājsaimniecību izdevumi transportam veidoja 12,7% no to kopējā budžeta un lauku mājsaimniecību izdevumi transportam veidoja 17,1% no to kopējā budžeta. Redzams, ka transporta izdevumi rada lielāku slogu laukos dzīvojošo mājsaimniecību budžetam, un šī tendence kopumā ir bijusi nemainīga kopš 2008. gada, t.i., gan pirms ekonomiskās lejupslīdes, gan pēc tās laukos dzīvojošo mājsaimniecību izdevumi transportam aizņem lielāku budžeta daļu nekā pilsētās dzīvojošām mājsaimniecībām (aplūkotajā periodā – vidēji par 3-4 procentpunktiem lielāku budžeta daļu). Lauku iedzīvotāju atrašanos relatīvi nelabvēlīgākā situācijā attiecībā uz transporta pakalpojumu izmaksām atzīst arī Izvērtējumā intervētie eksperti, norādot, ka tai ir divi galvenie iemesli. Pirmkārt, nacionālas nozīmes pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumi par pilnu cenu parasti ir lētāki nekā reģionālas nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumi, ko izmanto novadu (lauku teritoriju) iedzīvotāji. Otrkārt, republikas nozīmes pilsētu pašvaldības piešķir sabiedriskā transporta maksas atvieglojumus plašākam iedzīvotāju mērķa grupu daudzumam nekā novadu pašvaldības ar lauku teritorijām, un šī atvieglojumu piešķiršanas politika vismaz daļēji ir atkarīga no pašvaldību budžeta iespējām dotēt pasažieru pārvadājumus (sk. sīkāk 2.2.3. un 2.2.4. sadaļu par transporta atvieglojumiem nacionālā un pašvaldību līmenī).

2.11. attēls. Transporta izdevumi EUR reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rīgas reģions	55,9	41,4	38,3	38,1	45,4	45,9	42,7	48,3	54,6
Pierīgas reģions	64,0	36,3	28,8	37,3	48,3	48,4	45,1	44,1	50,7
Vidzemes reģions	40,2	35,4	27,0	36,0	36,8	35,1	35,6	43,1	39,6
Kurzemes reģions	43,6	35,5	22,7	25,9	36,5	32,6	32,0	37,3	40,0
Zemgales reģions	47,6	40,1	28,3	33,4	32,5	36,7	35,4	35,5	42,7
Latgales reģions	30,0	23,6	22,8	20,3	27,9	26,4	32,0	30,4	34,1

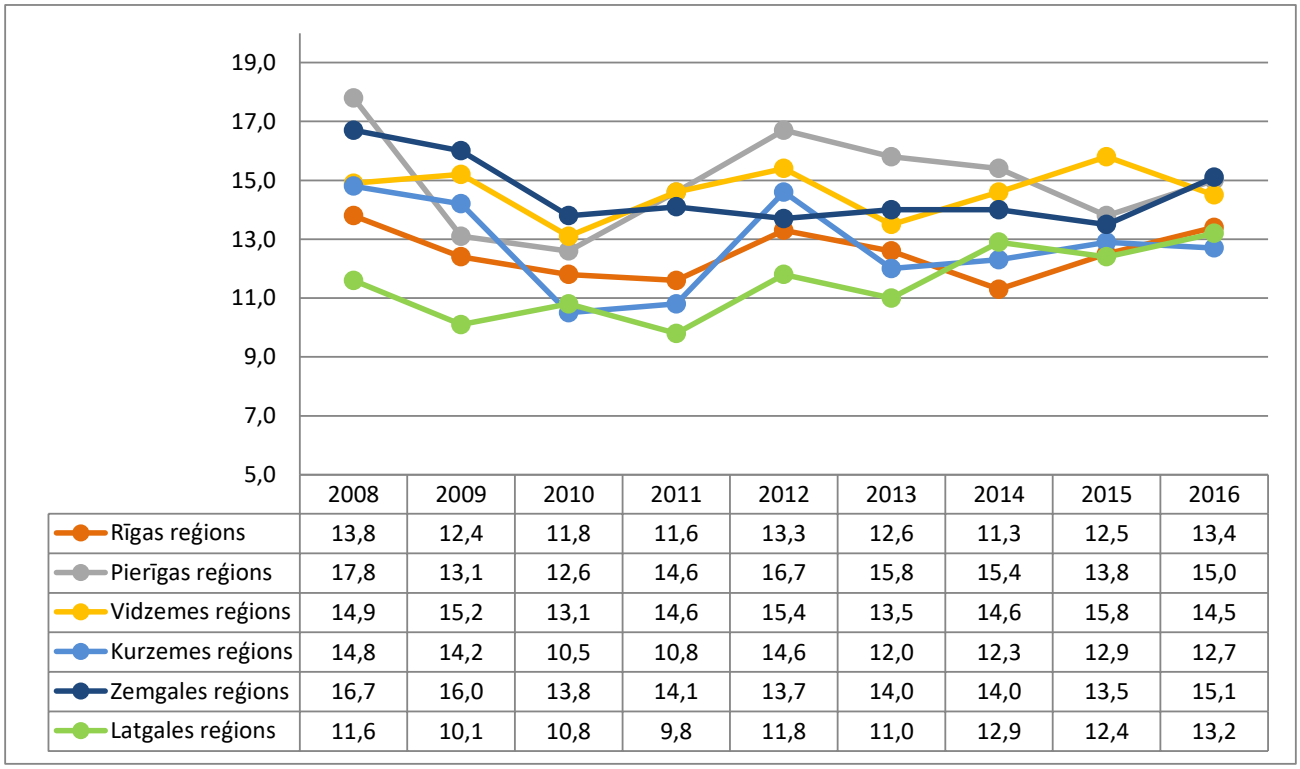
Avots: CSP, MBG070. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra statistiskajos reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Statistisko reģionu griezumā mājsaimniecību transporta izdevumi naudas izteiksmē un procentuāli no kopējā budžeta ir redzami attiecīgi 2.11. un 2.12. attēlā. Naudas izteiksmē aplūkotajā periodā visbūtiskāk ir samazinājušies to mājsaimniecību izdevumi, kas dzīvo Pierīgas reģionā. Ja 2008. gadā Pierīgas reģionā dzīvojošās mājsaimniecības vidēji uz vienu ģimenes locekli mēnesī transportam

tērēja 64,0 EUR, tad 2016. gadā – 50,7 EUR, un viszemākie tēriņi Pierīgas reģiona mājsaimniecībām bija 2010. gadā – 28,8 EUR. Četru no sešu statistisko reģionu gadījumā 2016. gada mājsaimniecību izdevumi transportam nebija sasnieguši 2008. gada līmeni. Tie ir Rīgas, Vidzemes, Kurzemes un Zemgales reģions. Latgales reģiona mājsaimniecību izdevumi 2016. gadā bija sasnieguši 2008. gada līmeni un arī to pārsnieguši (2.11. attēls). Rīgas reģionā (faktiski Rīgas pilsētā) 2016. gadā mājsaimniecības transporta izdevumiem tērēja 54,6 EUR, Vidzemes reģionā – 39,6 EUR, Kurzemes reģionā – 40,0 EUR un Zemgales reģionā 42,7 EUR. Savukārt Latgales reģionā vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli transportam 2016. gadā tika mēnesī iztērēts 34,1 EUR.

Aplūkojot šos izdevumus procentuāli no kopējā mājsaimniecības budžeta, redzams, ka 2016. gadā salīdzinoši visvairāk no mājsaimniecības budžeta transportam tērēja Pierīgas reģionā dzīvojošās mājsaimniecības – 15,0%, kas ir par 2,8 procentpunktiem mazāk nekā 2008. gadā. Samērā augsta transporta izdevumu daļa 2016. gadā bija Zemgales reģiona mājsaimniecībām – 15,1%, kas ir par 1,6 procentpunktiem mazāk nekā 2008. gadā. Viszemākā transporta izdevumu daļu no kopējā mājsaimniecības budžeta bija Kurzemes reģionā – 12,7% 2016. gadā, kas ir par 2,1 procentpunktu mazāk nekā 2008. gadā. Lai gan Latgales reģiona mājsaimniecību izdevumu daļa no kopējā budžeta nebija visaugstākais rādītājs, t.i., 2016. gadā tie bija 13,2%, tomēr visu statistisko reģionu starpā tas ir vienīgais, kuru mājsaimniecību izdevumi pārsniedz 2008. gada proporciju (par 1,6 procentpunktiem).

2.12. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



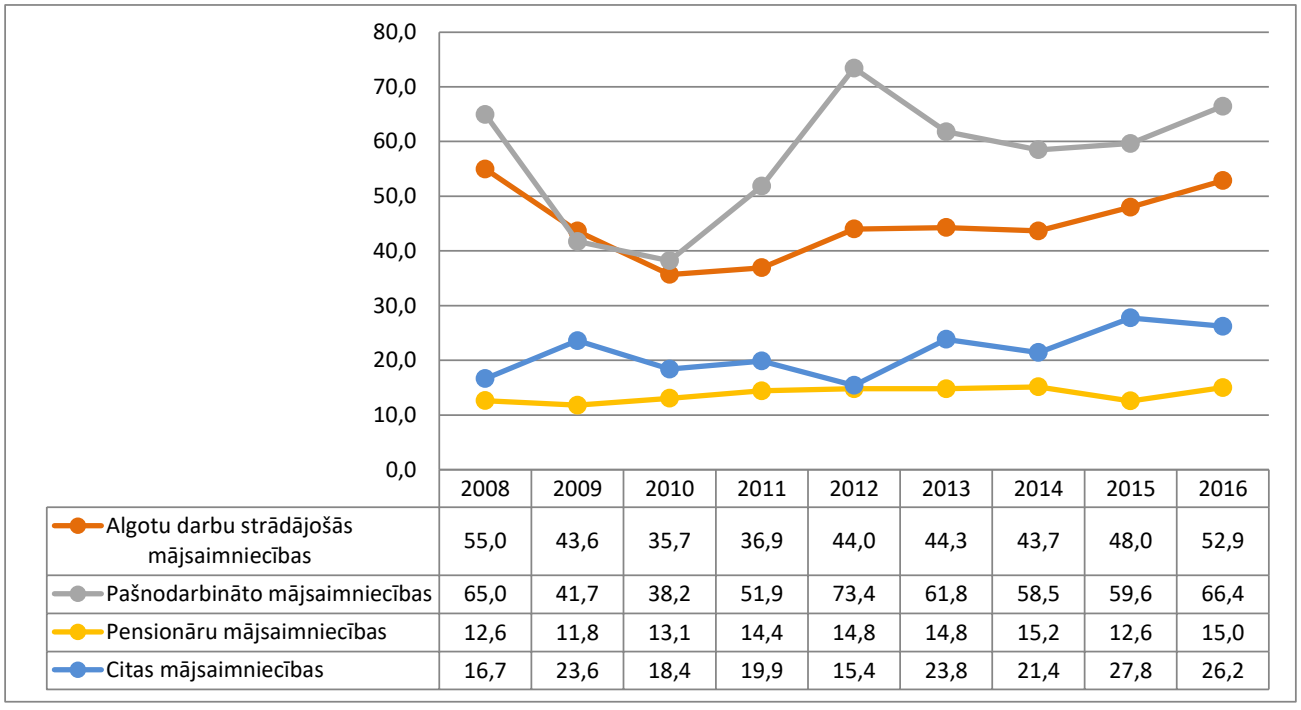
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rīgas reģions	13,8	12,4	11,8	11,6	13,3	12,6	11,3	12,5	13,4
Pierīgas reģions	17,8	13,1	12,6	14,6	16,7	15,8	15,4	13,8	15,0
Vidzemes reģions	14,9	15,2	13,1	14,6	15,4	13,5	14,6	15,8	14,5
Kurzemes reģions	14,8	14,2	10,5	10,8	14,6	12,0	12,3	12,9	12,7
Zemgales reģions	16,7	16,0	13,8	14,1	13,7	14,0	14,0	13,5	15,1
Latgales reģions	11,6	10,1	10,8	9,8	11,8	11,0	12,9	12,4	13,2

Avots: CSP, MBG070. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra statistiskajos reģionos vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Turpinājumā transporta izdevumi ir aplūkoti dalījumos pēc dažādiem mājsaimniecības lieluma, sastāva un tipa raksturojumiem, kā arī pēc mājsaimniecības galvenā pelnītāja sociāli demogrāfiskā

raksturojuma, ciktāl to ļauj veikt CSP mājsaimniecību budžetu dati. Tā 2.13. attēlā redzami transporta izdevumi mājsaimniecībās dalījumā pēc tās locekļu ekonomiskās aktivitātes naudas izteiksmē un 2.14. attēlā – procentos no kopējā mājsaimniecību budžeta. Kopumā redzams, ka lielākie transporta izdevumi ir algotu darbu strādājošās vai pašnodarbināto mājsaimniecībām, kas naudas izteiksmē ir ievērojami augstāki par pensionāru un citu mājsaimniecību izdevumiem (2.13. attēls). 2016. gadā algotu darbu strādājošās mājsaimniecības vidēji transportam tērēja 52,9 EUR, pašnodarbināto mājsaimniecības – 66,4 EUR. Algotu darbu strādājošo mājsaimniecību transporta izdevumi 2016. gada nebija sasnieguši 2008. gada līmeni naudas izteiksmē, bet pašnodarbināto – nedaudz pārsniedz 2008. gada līmeni. Savukārt pensionāru un citu mājsaimniecību izdevumi naudas izteiksmē 2016. gadā pārsniedz 2008. gada līmeni. Pensionāru mājsaimniecības 2016. gadā tērēja 15,0 EUR, kas ir par 2,4 EUR vairāk nekā 2008. gadā. Savukārt citu mājsaimniecību izdevumi 2016. gadā bija 26,2 EUR, kas ir par 9,5 EUR vairāk nekā 2008. gadā. Ņemot vērā, ka izdevumu pieaugumu naudas izteiksmē potenciāli norāda uz iespējamo izdevumu slogu mājsaimniecību budžeta, būtiski ir pievērst uzmanību šo izdevumu procentuālajai attiecībai no kopējā mājsaimniecību budžeta (sk. turpinājumā 2.14. attēlu).

2.13. attēls. Transporta izdevumi EUR dalījumā pēc mājsaimniecības ekonomiskās aktivitātes vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



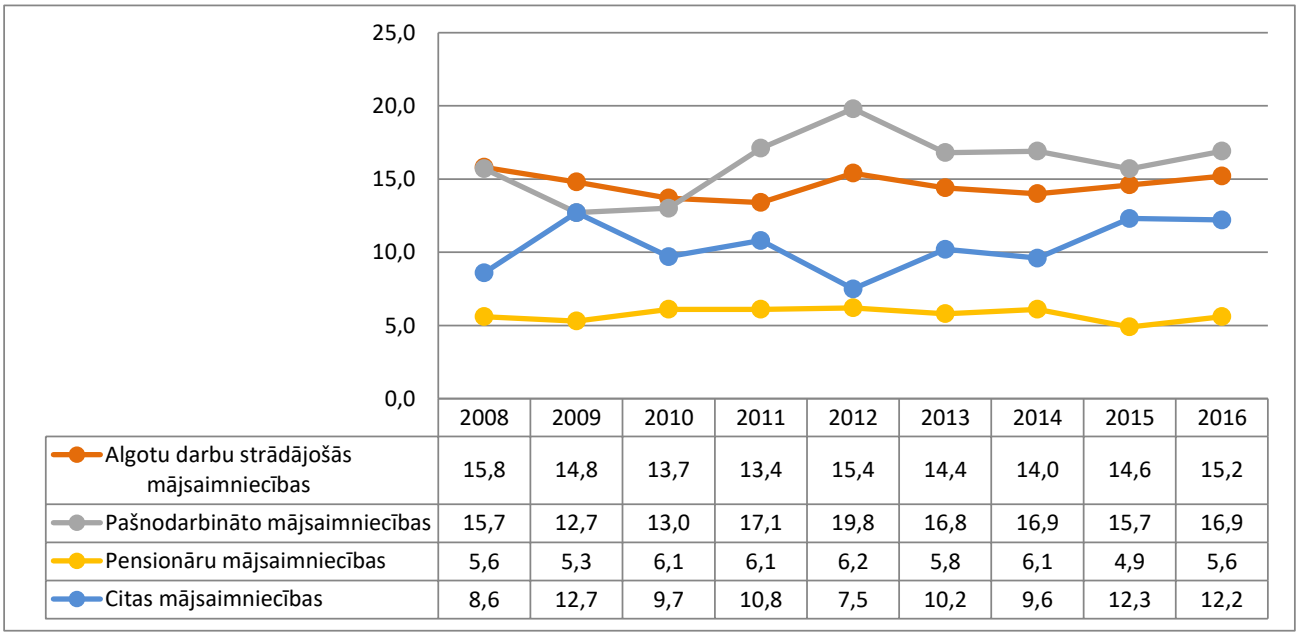
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Algotu darbu strādājošās mājsaimniecības	55,0	43,6	35,7	36,9	44,0	44,3	43,7	48,0	52,9
Pašnodarbināto mājsaimniecības	65,0	41,7	38,2	51,9	73,4	61,8	58,5	59,6	66,4
Pensionāru mājsaimniecības	12,6	11,8	13,1	14,4	14,8	14,8	15,2	12,6	15,0
Citas mājsaimniecības	16,7	23,6	18,4	19,9	15,4	23,8	21,4	27,8	26,2

Avots: CSP, MBG060. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra sociālekonomiskajās grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Procentuāli lielākie transporta izdevumi no mājsaimniecību budžeta 2016. gadā bija pašnodarbināto mājsaimniecībās – 16,9%, algotu darbu strādājošās mājsaimniecībās – 15,2% (2.14. attēls). Pašnodarbināto mājsaimniecību gadījumā transporta izdevumu proporcija no kopējiem izdevumiem 2016. gadā pārsniedza 2008. gada līmeni. Pensionāru mājsaimniecību transporta izdevumi 2016. gadā veidoja 5,6% no to kopējā budžeta, kas atbilst 2008. gada līmenim, tomēr 2010. – 2014. gada periodā bija augstāks – līdz pat 6,2% 2012. gadā. Savukārt citu mājsaimniecību (bezdarbnieku un citu

ekonomiski neaktīvo personu mājsaimniecību) transporta izdevumi 2016. gadā veidoja 12,2% no to kopējiem izdevumiem, kas ir par 3,6 procentpunktiem augstāks rādītājs par 2008. gadu.

2.14. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta dalījumā pēc mājsaimniecības ekonomiskās aktivitātes vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Algotu darbu strādājošās mājsaimniecības	15,8	14,8	13,7	13,4	15,4	14,4	14,0	14,6	15,2
Pašnodarbināto mājsaimniecības	15,7	12,7	13,0	17,1	19,8	16,8	16,9	15,7	16,9
Pensionāru mājsaimniecības	5,6	5,3	6,1	6,1	6,2	5,8	6,1	4,9	5,6
Citas mājsaimniecības	8,6	12,7	9,7	10,8	7,5	10,2	9,6	12,3	12,2

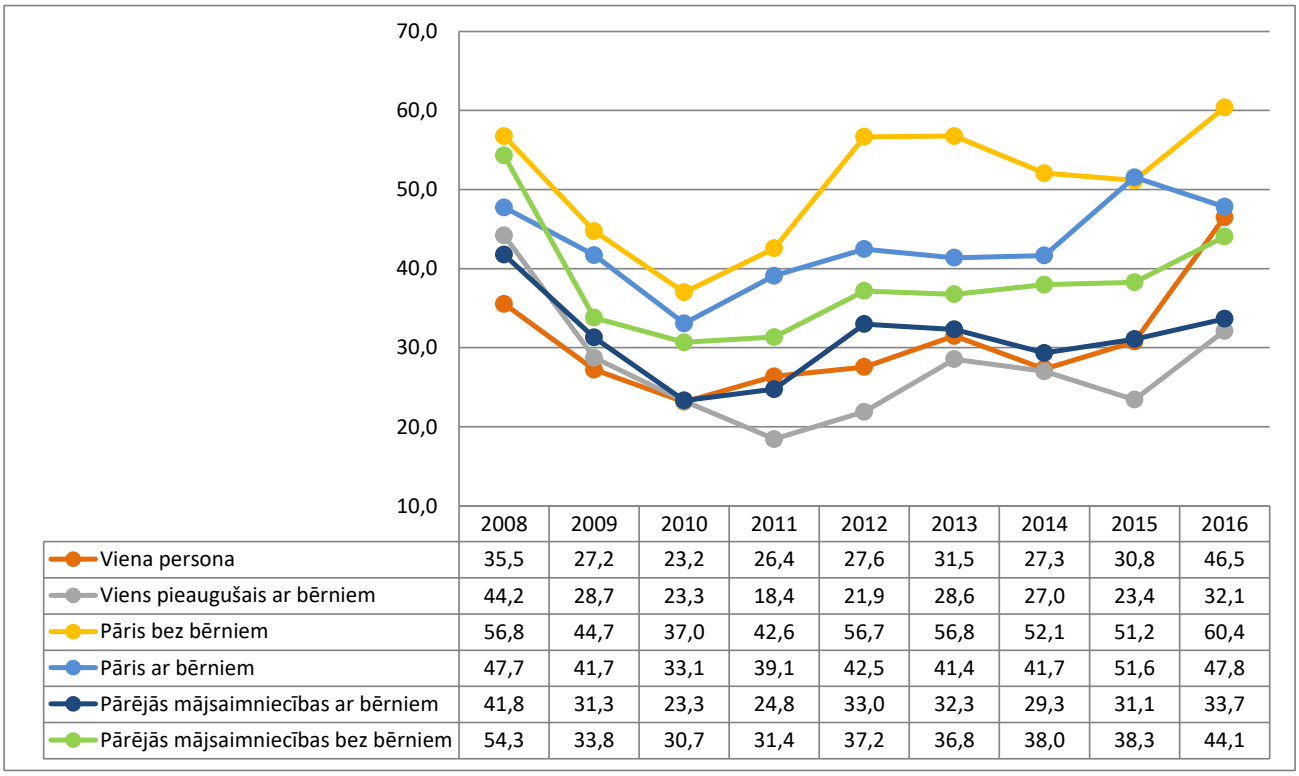
Avots: CSP, MBG060. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra sociālekonomiskajās grupās vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Datu pārskats mājsaimniecību tipu griezumā rāda, ka dažādās grupās mājsaimniecību izdevumi transportam naudas izteiksmē 2016. gadā var būt un var nebūt sasnieguši 2008. gada līmeni (2.15. attēls). Visaugstākie izdevumi naudas izteiksmē transportam 2016. gadā bija mājsaimniecībās, kurās dzīvo pāris bez bērniem, – 60,4 EUR, un šajā grupā izdevumi naudas izteiksmē pārsniedz 2008. gada rādītāju par 3,6 EUR. Nākamais tips pēc izdevumu lieluma ir mājsaimniecības, kurā dzīvo pāris ar bērniem – 2016. gadā vidēji mēnesī šīs mājsaimniecības transportam tērēja 47,8 EUR, t.i., tikpat daudz, cik 2008. gadā. Tālāk pēc izdevumu lieluma ierindojas vienas personas mājsaimniecības, kuras 2016. gadā vidēji mēnesī transportam tērēja 46,5 EUR, t.i., par 11,0 EUR vairāk nekā 2008. gadā, un pārējās mājsaimniecības bez bērniem – 44,1 EUR 2016. gadā, t.i., par 11,2 EUR mazāk nekā 2008. gadā.

Salīdzinoši zemāki transporta izdevumi naudas izteiksmē ir divu tipu mājsaimniecībās – viens pieaugušais ar bērniem un pārējās mājsaimniecības ar bērniem (2.15. attēls). Šo abu mājsaimniecību tipu transporta izdevumi naudas izteiksmē, salīdzinot ar 2008. gadu, ir samazinājušies. Viena pieaugušā ar bērniem mājsaimniecība 2016. gadā transportam vidēji mēnesī tērēja 32,1 EUR uz vienu mājsaimniecības locekli, kas ir par 12,1 EUR mazāk nekā 2008. gadā. Visbūtiskāk šo mājsaimniecību izdevumi naudas izteiksmē samazinājās laika posmā 2010. – 2012. gads, tomēr līdz 2015. gadam bija zemāki nekā 2016. gadā. Pārējās mājsaimniecības ar bērniem 2016. gadā transportam tērēja 33,7 EUR uz vienu mājsaimniecības locekli, kas ir par 8,1 EUR mazāk nekā 2008. gadā. Arī šo mājsaimniecību

transporta izdevumi viszemākie bija 2010. un 2011. gadā – 23-25 EUR apmērā, tomēr no 2012. gada transporta izdevumi naudas izteiksmē sasniedza 2016. gadam līdzīgu apmēru.

2.15. attēls. Transporta izdevumi EUR dalījumā pēc mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



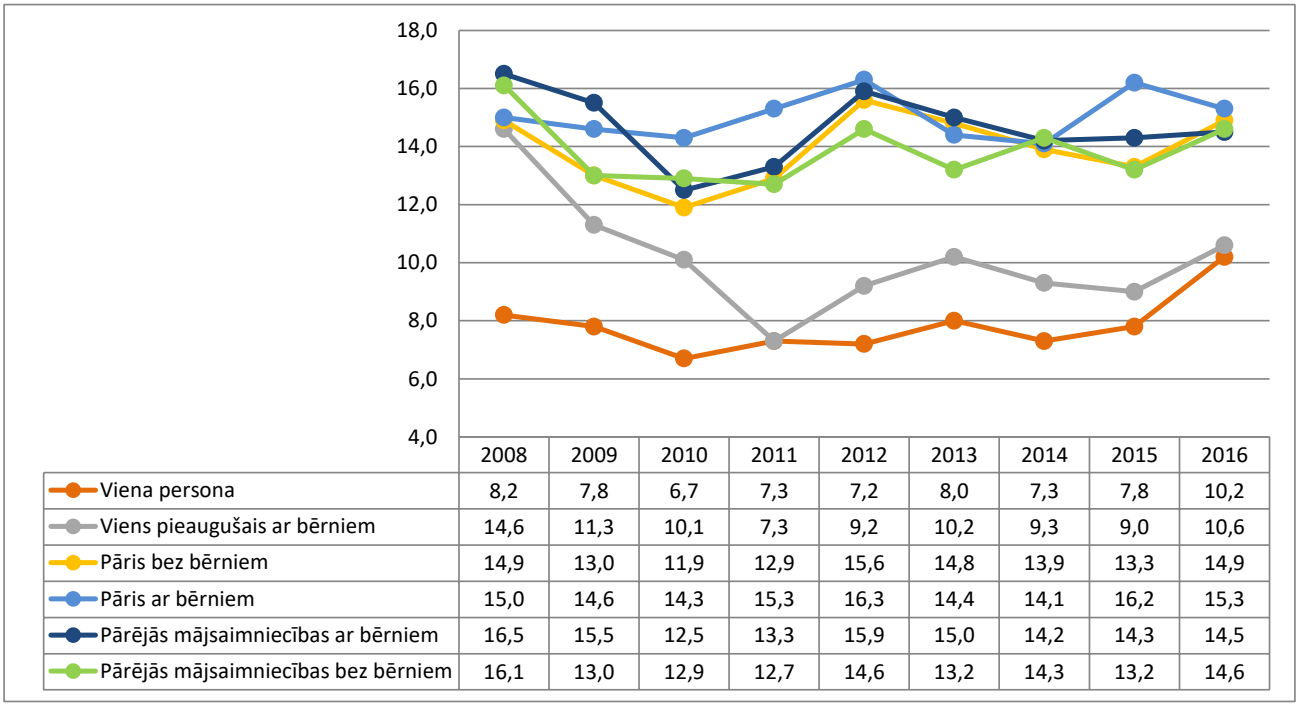
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Viena persona	35,5	27,2	23,2	26,4	27,6	31,5	27,3	30,8	46,5
Viens pieaugušais ar bērniem	44,2	28,7	23,3	18,4	21,9	28,6	27,0	23,4	32,1
Pāris bez bērniem	56,8	44,7	37,0	42,6	56,7	56,8	52,1	51,2	60,4
Pāris ar bērniem	47,7	41,7	33,1	39,1	42,5	41,4	41,7	51,6	47,8
Pārējās mājsaimniecības ar bērniem	41,8	31,3	23,3	24,8	33,0	32,3	29,3	31,1	33,7
Pārējās mājsaimniecības bez bērniem	54,3	33,8	30,7	31,4	37,2	36,8	38,0	38,3	44,1

Avots: CSP, MBG080. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Transporta izdevumu apmērs procentuālā izteiksmē no kopējiem mājsaimniecības izdevumiem dalījumā pēc mājsaimniecību tipa rāda, ka visbūtiskāk laika posā 2008. – 2016. gads ir mainījusies situācija viena pieaugušā ar bērniem un vienas personas mājsaimniecībās (2.16. attēls). Viena pieaugušā ar bērniem mājsaimniecībās aplūkotajā laika posmā transporta izdevumu proporcija no kopējiem izdevumiem ir samazinājusies no 14,6% 2008. gadā līdz 10,6% 2016. gadā, viszemāko attiecību sasniedzot 2011. gadā. Savukārt vienas personas mājsaimniecības transporta izdevumu daļa no kopējiem izdevumiem aplūkotajā laika posmā ir pieaugusi no 8,2% 2008. gadā līdz 10,2% 2016. gadā. Kopumā abu šo tipu mājsaimniecībās transporta izdevumu daļa no ģimenes budžeta ir viszemākā, kas visdrīzāk skaidrojams ar sabiedriskā transporta izmantošanu šajās mājsaimniecībās (it sevišķi, ņemot vērā, ka abas šīs mājsaimniecību grupas ir tās, kuras visvairāk pakļautas nabadzības un sociālās atstumtības riskam, sk. sīkāk Izvērtējuma 1.nodaļu).

Visaugstākā transporta izdevumu daļa no kopējiem mājsaimniecības izdevumiem 2016. gadā bija pārim ar bērniem – 15,3%, kas ir par 0,3 procentpunktiem vairāk nekā 2008. gadā (2.16. attēls). Nākamā mājsaimniecību grupa ar lielāko transporta izdevumu īpatsvaru no ģimenes tēriņiem ir pāris bez bērniem – 14,9%, kas atbilst 2008. gada izdevumu īpatsvaram. Pārējās mājsaimniecībās gan ar bērniem, gan bez bērniem transporta izdevumi uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī 2016. gadā veidoja 14,5-14,6%, kas ir aptuveni par 1,5-2,0 procentpunktiem zemāk nekā 2008. gadā.

2.16. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta dalījumā pēc mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Viena persona	8,2	7,8	6,7	7,3	7,2	8,0	7,3	7,8	10,2
Viens pieaugušais ar bērniem	14,6	11,3	10,1	7,3	9,2	10,2	9,3	9,0	10,6
Pāris bez bērniem	14,9	13,0	11,9	12,9	15,6	14,8	13,9	13,3	14,9
Pāris ar bērniem	15,0	14,6	14,3	15,3	16,3	14,4	14,1	16,2	15,3
Pārējās mājsaimniecības ar bērniem	16,5	15,5	12,5	13,3	15,9	15,0	14,2	14,3	14,5
Pārējās mājsaimniecības bez bērniem	16,1	13,0	12,9	12,7	14,6	13,2	14,3	13,2	14,6

Avots: CSP, MBG080. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no mājsaimniecības tipa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

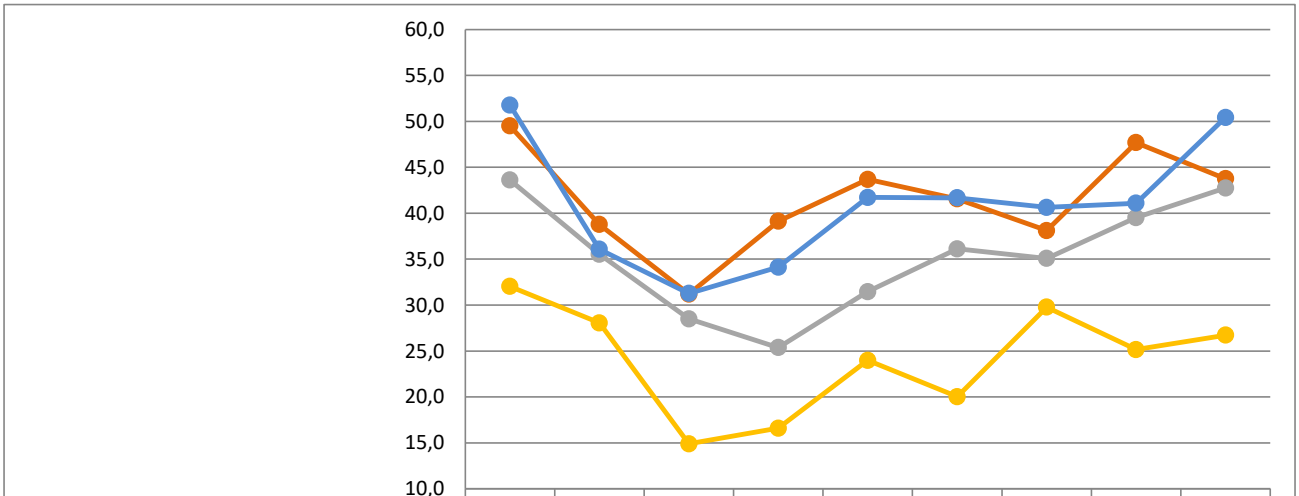
Vērtējot pēc bērnu skaita mājsaimniecībā (2.17. un 2.18. attēls), transporta izdevumu apmērs un struktūra palīdz netieši noteikt, kurām ģimenēm lielākā mērā raksturīga sabiedriskā transporta izmantošana un kurām – personīgā transporta izmantošana. Piemēram, mājsaimniecību ar vienu bērnu transporta izdevumi naudas izteiksmē mēnesī 2016. gadā bija 43,8 EUR un mājsaimniecību ar diviem bērniem tēriņi naudas izteiksmē bija 42,7 EUR, kas ir būtiski vairāk par mājsaimniecību ar trīs un vairāk bērniem tēriņiem transportam uz vienu mājsaimniecības locekli – 26,7 EUR (2.17. attēls). Tas nozīmē, ka mājsaimniecību ar trīs un vairāk bērniem transporta lietošanas paradumi atšķiras no to mājsaimniecību paradumiem, kuriem ir mazāks bērnu skaits, lai gan, protams, ir arī iespēja, ka, dalot mājsaimniecības kopējās privātās automašīnas lietošanas izdevumus uz lielāku ģimenes locekļu skaitu, matemātiski arī tiek iegūti zemāki transporta izdevumi uz vienu personu. Salīdzinot visu trīs mājsaimniecību tipu ar dažādu bērnu skaitu transporta izdevumus naudas izteiksmē uz vienu ģimenes locekli dinamikā, redzams, ka izdevumu apmērs kopš 2008. gada ir samazinājies un 2016. gadā nebija sasniedzis 2008. gada līmeni.

Visaugstākie transporta izdevumi naudas izteiksmē 2016. gadā uz vienu mājsaimniecības locekli bija mājsaimniecībās, kurās nav bērnu – 50,4 EUR, un arī šie izdevumi ir par 1,4 EUR zemāki nekā 2008. gadā (2.17. attēls).

Aplūkojot transporta izdevumu īpatsvaru no kopējā mājsaimniecības budžeta (2.18. attēls), redzams, ka kopumā visās mājsaimniecībās transporta izdevumi nav sasnieguši 2008. gada līmeni. Proporcionāli viszemākie izdevumi uz vienu ģimenes locekli 2016. gadā bija mājsaimniecībās ar trīs un vairāk bērniem – 12,5%, kam seko mājsaimniecības bez bērniem – 13,4%, mājsaimniecības ar

vienu bērnu – 14,6%. Visaugstākais transporta izdevumu īpatsvars uz vienu mājsaimniecības locekli 2016. gadā bija mājsaimniecībās ar diviem bērniem – 15,4%.

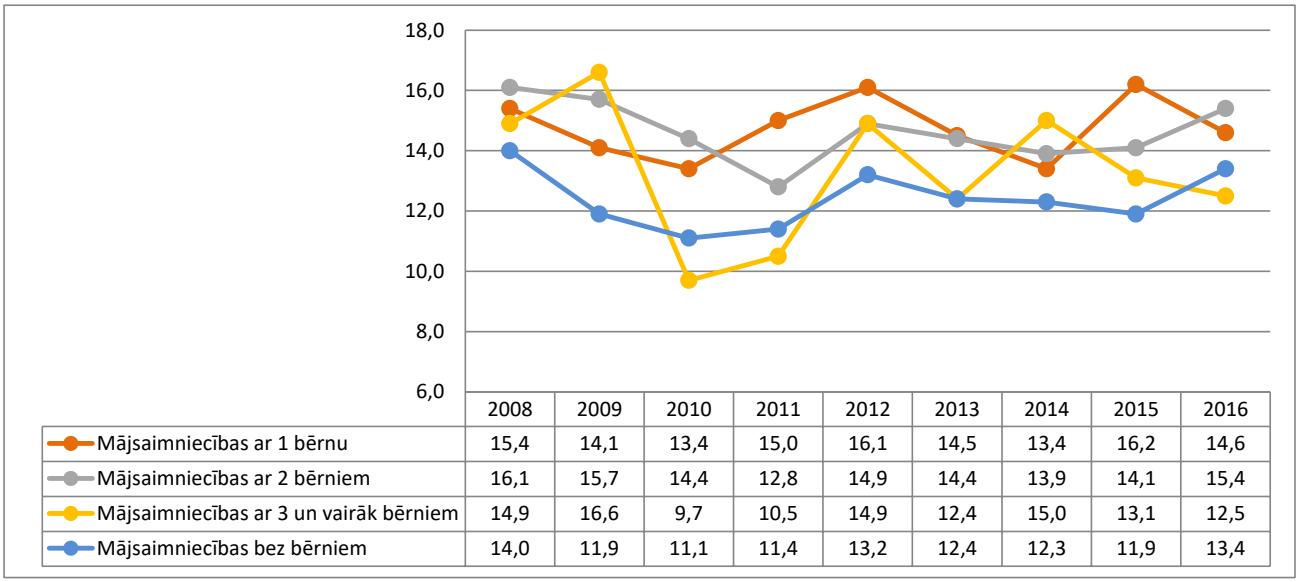
2.17. attēls. Transporta izdevumi EUR atkarībā no bērnu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mājsaimniecības ar 1 bērnu	49,5	38,8	31,2	39,1	43,7	41,6	38,1	47,7	43,8
Mājsaimniecības ar 2 bērniem	43,6	35,5	28,5	25,4	31,5	36,1	35,1	39,5	42,7
Mājsaimniecības ar 3 un vairāk bērniem	32,0	28,1	14,9	16,6	24,0	20,0	29,8	25,2	26,7
Mājsaimniecības bez bērniem	51,8	36,1	31,3	34,1	41,7	41,7	40,6	41,1	50,4

Avots: CSP, MBG100. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no bērnu skaita vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

2.18. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta atkarībā no bērnu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu tās locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mājsaimniecības ar 1 bērnu	15,4	14,1	13,4	15,0	16,1	14,5	13,4	16,2	14,6
Mājsaimniecības ar 2 bērniem	16,1	15,7	14,4	12,8	14,9	14,4	13,9	14,1	15,4
Mājsaimniecības ar 3 un vairāk bērniem	14,9	16,6	9,7	10,5	14,9	12,4	15,0	13,1	12,5
Mājsaimniecības bez bērniem	14,0	11,9	11,1	11,4	13,2	12,4	12,3	11,9	13,4

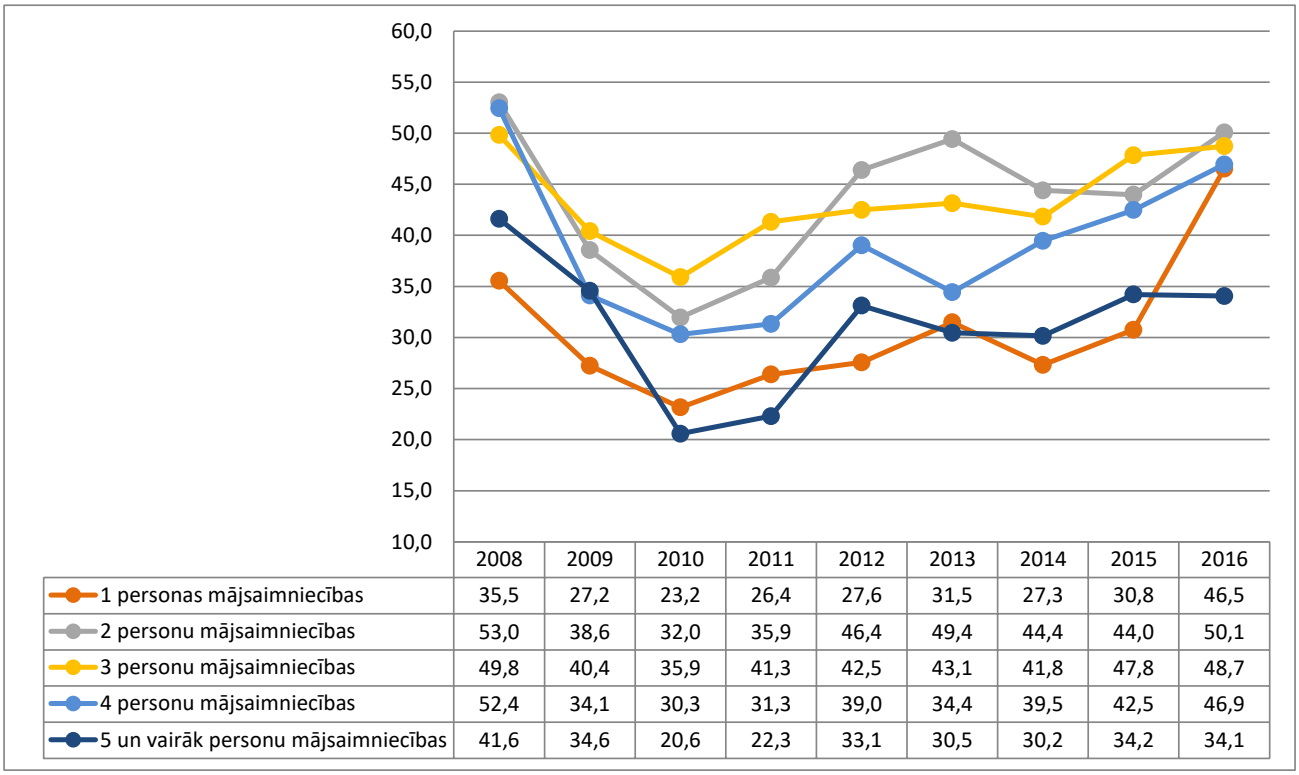
Avots: CSP, MBG100. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no bērnu skaita vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

Aplūkojot mājsaimniecību transporta izdevumus naudas izteiksmē dalījumā pēc personu skaita ģimenē, redzams, ka patēriņa tendences naudas izteiksmē laika gaitā ir mainījušās (2.19. attēls).

Vienas personas mājsaimniecību transporta izdevumi 2016. gadā bija augstāki nekā 2008. gadā, kamēr pārējo mājsaimniecību, t.i., divu, trīs, četru un piecu un vairāk personu mājsaimniecību izdevumi transportam naudas izteiksmē ir samazinājušies, lai gan atšķirīgā apmērā. Redzams, ka 2016. gadā transporta izdevumu tēriņiem, ja mājsaimniecībā vismaz divas personas, ir raksturīga tendence samazināties, t.i., jo vairāk personu dzīvo mājsaimniecībā, jo vidēji zemāki uz vienu tās locekli ir mēneša transporta izdevumi naudas izteiksmē.

Kopumā 2016. gadā vienas personas mājsaimniecība transporta izdevumiem vidēji mēnesī tērēja 46,5 EUR, kas ir par 11,0 EUR vairāk nekā 2008. gadā. Divu personu mājsaimniecība attiecīgi transportam 2016. gadā tērēja 50,1 EUR, trīs personu mājsaimniecība – 48,7 EUR, četru – 46,9 EUR un piecu un vairāk personu mājsaimniecība vidēji mēnesī uz vienu tās locekli transportam tērēja 34,1 EUR (2.19. attēls). Visos pēdējos gadījumos mājsaimniecību izdevumi naudas izteiksmē ir zemāki nekā 2008. gadā.

2.19. attēls. Transporta izdevumi EUR atkarībā no personu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



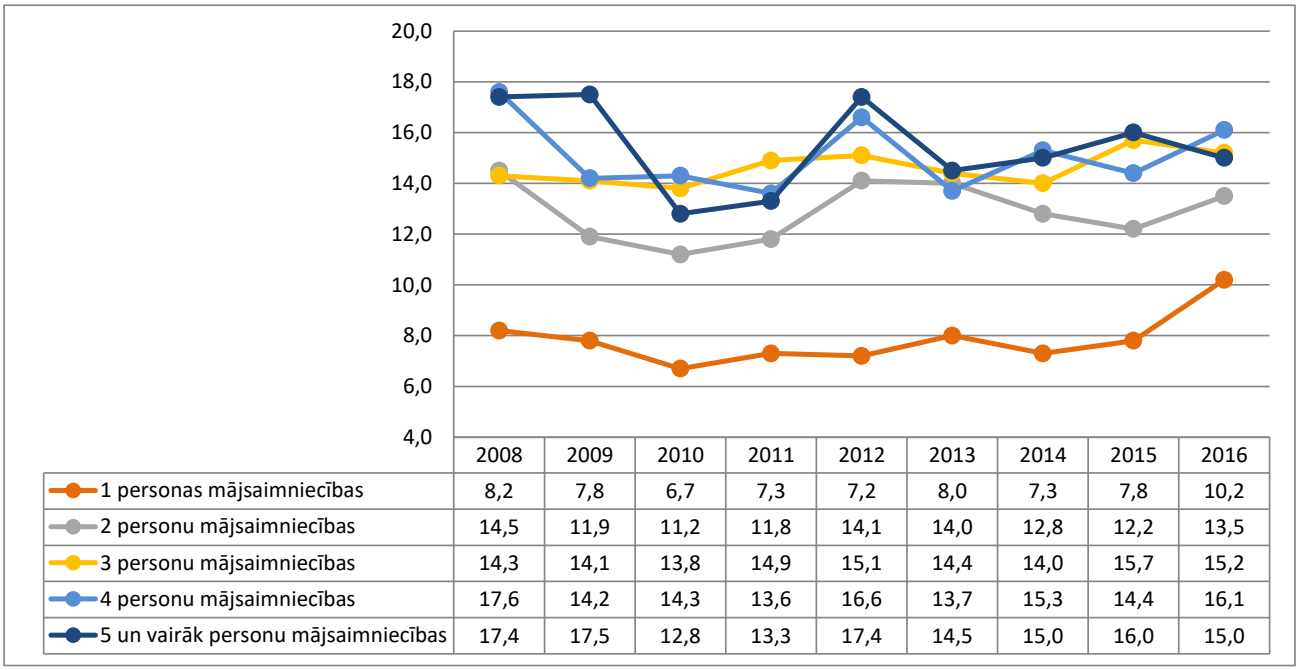
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1 personas mājsaimniecības	35,5	27,2	23,2	26,4	27,6	31,5	27,3	30,8	46,5
2 personu mājsaimniecības	53,0	38,6	32,0	35,9	46,4	49,4	44,4	44,0	50,1
3 personu mājsaimniecības	49,8	40,4	35,9	41,3	42,5	43,1	41,8	47,8	48,7
4 personu mājsaimniecības	52,4	34,1	30,3	31,3	39,0	34,4	39,5	42,5	46,9
5 un vairāk personu mājsaimniecības	41,6	34,6	20,6	22,3	33,1	30,5	30,2	34,2	34,1

Avots: CSP, MBG110. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no personu skaita, vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Savukārt, vērtējot mājsaimniecību izdevumus kā daļu no mājsaimniecības budžeta, redzams, ka to apmērs, salīdzinot ar 2008. gadu, dažāda lieluma mājsaimniecībās ir mainījies (2.20. attēls). Tā vienas personas mājsaimniecības 2016. gadā transportam vidēji mēnesī tērēja 10,2% no budžeta, kas ir par 2,0 procentpunktiem vairāk nekā 2008. gadā. Divu personu mājsaimniecības 2016. gadā tērēja 13,5% sava budžeta transportam, kas ir par 1,0 procentpunktu mazāk nekā 2008. gadā. Trīs personu mājsaimniecības transportam 2016. gadā tērēja 15,2%, kas ir par 0,9 procentpunktiem mazāk nekā 2008. gadā. Četru un piecu un vairāk personu mājsaimniecībās 2016. gada transporta izdevumu

īpatsvars no ģimenes kopējā budžeta veido mazāku daļu nekā 2008. gadā. Četru personu mājsaimniecība 2016. gadā mēnesī transportam vidēji tērēja 16,1% no budžeta, kas ir par 1,5 procentpunktiem mazāk kā 2008. gadā. Piecu un vairāk personu mājsaimniecība attiecīgi 2016. gadā tērēja 15,0% - par 2,4 procentpunktiem mazāk nekā 2008. gadā.

2.20. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta atkarībā no personu skaita mājsaimniecībā vidēji uz vienu tās locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1 personas mājsaimniecības	8,2	7,8	6,7	7,3	7,2	8,0	7,3	7,8	10,2
2 personu mājsaimniecības	14,5	11,9	11,2	11,8	14,1	14,0	12,8	12,2	13,5
3 personu mājsaimniecības	14,3	14,1	13,8	14,9	15,1	14,4	14,0	15,7	15,2
4 personu mājsaimniecības	17,6	14,2	14,3	13,6	16,6	13,7	15,3	14,4	16,1
5 un vairāk personu mājsaimniecības	17,4	17,5	12,8	13,3	17,4	14,5	15,0	16,0	15,0

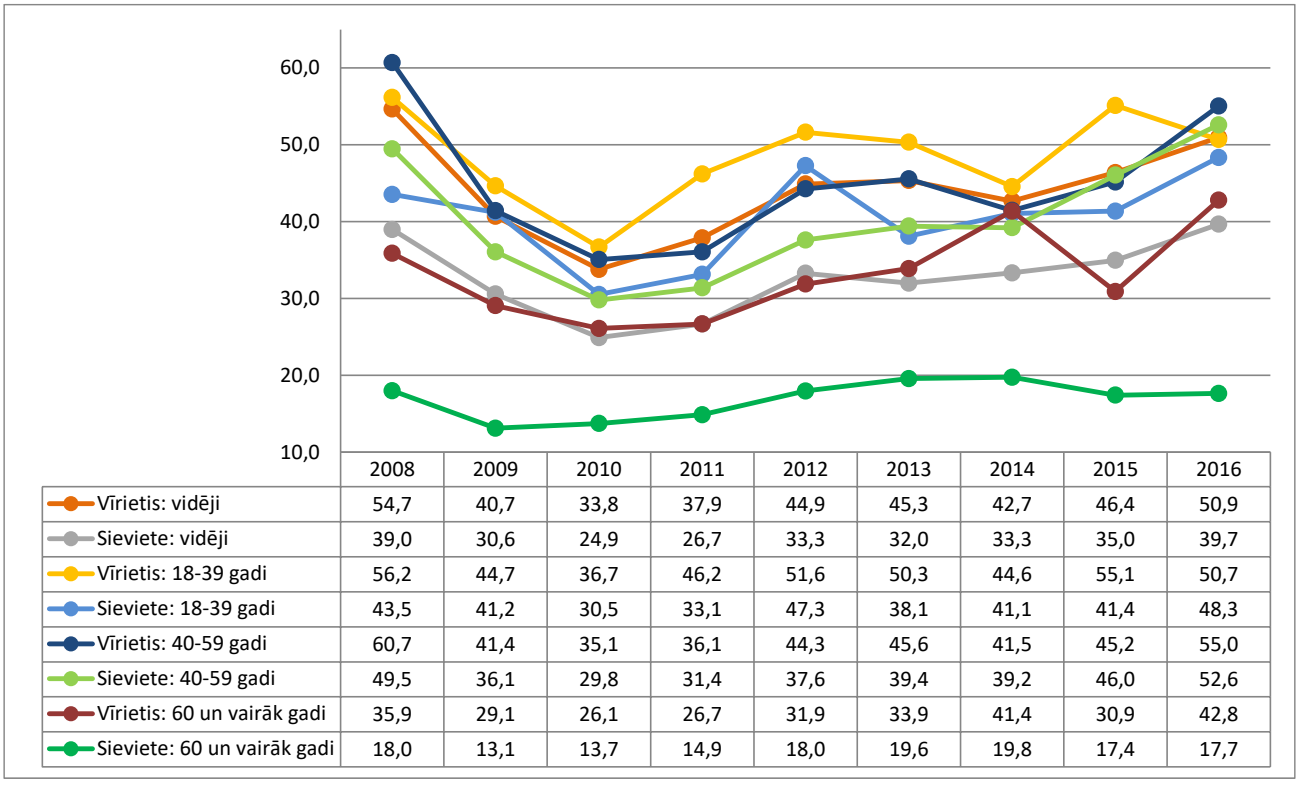
Avots: CSP, MBG110. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra atkarībā no personu skaita, vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Transporta izdevumu apmērs naudas izteiksmē atkarībā no mājsaimniecības galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma rāda (2.21. attēls), ka mājsaimniecībās, kurās galvenā pelnītāja ir sieviete, vidēji transporta izdevumi naudas izteiksmē ir zemāki nekā mājsaimniecībās, kurā galvenais pelnītājs ir vīrietis. 2016. gadā vidēji mājsaimniecībās ar sievieti kā galveno pelnītāju vidēji mēnesī transportam tērēja 39,7 EUR, mājsaimniecībās ar vīrieti kā galveno pelnītāju – 50,9 EUR. Netieši var pieņemt, ka, ja ģimenes galvenā pelnītāja ir sieviete, tad pastāv pietiekami liela iespēja, ka tā ir vienas personas mājsaimniecība, kurā dzīvo sieviete, vai viena pieaugušā ar bērniem mājsaimniecība, t.i., mājsaimniecības, kurām kopumā raksturīgi zemāki ienākumi.

Pieslēdzot arī vecuma dimensiju, redzams, ka viszemākie tēriņi gan 2016. gadā, gan visā aplūkotajā laika posmā bija mājsaimniecībās, kurā galvenais pelnītājs bija sieviete 60 un vairāk gadu vecumā – 2016. gadā 17,7 EUR mēnesī (2.21. attēls), t.i., var pieņemt, ka šajās mājsaimniecībās pārsvarā dzīvo personas, kas saņem vecuma pensiju. Salīdzinājumam, mājsaimniecībās, kurās galvenais pelnītājs ir vīrietis 60 un vairāk gadu vecumā, transporta izdevumi uz vienu ģimenes locekli naudas izteiksmē ir būtiski augstāki – 42,8 EUR. Tādējādi var pieņemt, ka gadījumos, ja šajā vecumā grupā galvenais pelnītājs ir vīrietis, mājsaimniecības rīcībā biežāk ir privātais transporta līdzeklis.

Nākamā grupa ar viszemākajiem tēriņiem transportam uz vienu ģimenes locekli ir sievietes 18-39 gadu vecumā kā galvenās pelnītājas, kuru mājsaimniecībās 2016. gadā vidēji mēnesī transportam tērēja 48,3 EUR (2.21. attēls). Visaugstākie transporta izdevumi naudas izteiksmē 2016. gadā ir tajās mājsaimniecībās, kurās galvenais ir vīrietis 40-59 gadu vecumā – 55,0 EUR mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli.

2.21. attēls. Transporta izdevumi EUR pēc galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vīrietis: vidēji	54,7	40,7	33,8	37,9	44,9	45,3	42,7	46,4	50,9
Sieviete: vidēji	39,0	30,6	24,9	26,7	33,3	32,0	33,3	35,0	39,7
Vīrietis: 18-39 gadi	56,2	44,7	36,7	46,2	51,6	50,3	44,6	55,1	50,7
Sieviete: 18-39 gadi	43,5	41,2	30,5	33,1	47,3	38,1	41,1	41,4	48,3
Vīrietis: 40-59 gadi	60,7	41,4	35,1	36,1	44,3	45,6	41,5	45,2	55,0
Sieviete: 40-59 gadi	49,5	36,1	29,8	31,4	37,6	39,4	39,2	46,0	52,6
Vīrietis: 60 un vairāk gadi	35,9	29,1	26,1	26,7	31,9	33,9	41,4	30,9	42,8
Sieviete: 60 un vairāk gadi	18,0	13,1	13,7	14,9	18,0	19,6	19,8	17,4	17,7

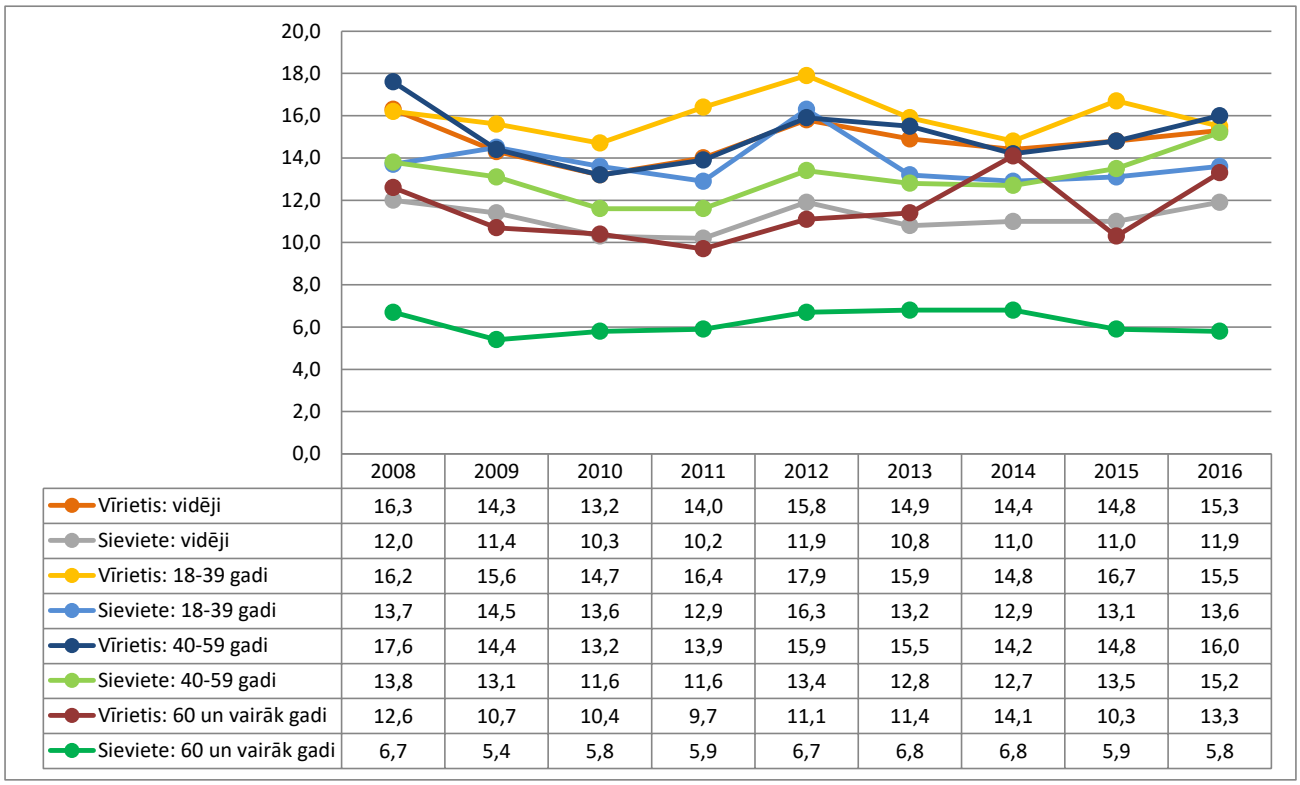
Avots: CSP, MBG090. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra pēc galvenā pelnītāja vecuma un dzimuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Apskatot transporta izdevumu daļu no kopējā mājsaimniecību budžeta dalījumā pēc galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma (2.22. attēls), saglabājas iepriekš raksturotās tendences. Pirmkārt, mājsaimniecībās ar sievieti kā galveno pelnītāju transporta izdevumi veido mazāku daļu no ģimenes budžeta – 2016. gadā vidēji 11,9%. Attiecīgi mājsaimniecībās ar vīrieti kā galveno pelnītāju transporta izdevumu daļa no ģimenes budžeta uz vienu tās locekli mēnesī veidoja 15,3%. Pēdējā gadījumā, salīdzinot ar 2008. gadu, transporta izdevumu daļa no ģimenes kopējā budžeta ir samazinājusies par 1,0 procentpunktu. Pievienojot analīzei vēl vecuma aspektu, redzams, ka transporta izdevumiem atvēlētā budžeta daļa 2016. gadā, salīdzinot ar 2008. gadu, ir samazinājusies mājsaimniecībās, kurās galvenais pelnītājs bija vīrietis 18-39 un 40-59 gadu vecumā. 2016. gadā šādu mājsaimniecību izdevumi transporta vidēji veidoja 15,5% un 16,0% no ģimenes kopējā budžeta. Savukārt mājsaimniecībās, kuru galvenais pelnītājs ir vīrietis 60 un vairāk gadu vecumā, transporta izdevumu daļa procentos, salīdzinot ar 2008. Gadu, ir pieaugusi, un 2016. gadā tā bija 13,3%.

Mājsaimniecībās, kurās galvenā pelnītāja ir sieviete, vislielākie izdevumi transportam uz vienu mājsaimniecības locekli bija 40-59 gadus veco sieviešu grupā – 2016. gadā 15,2%, un šie izdevumi,

salīdzinot ar 2008. Gadu ir pieauguši par 1,4 procentpunktiem. Ja mājsaimniecības galvenā pelnītāja bija sieviete 18-39 gadu vecumā, 2016. gadā transporta izdevumu daļa vidēji mēnesī uz vienu ģimenes locekli veidoja 13,6%. Ja mājsaimniecības galvenā pelnītāja bija sieviete 60 un vairāk gadu vecumā, tad transporta izdevumu daļa no ģimenes kopējā budžeta bija 5,8% (2.22. attēls), tādējādi secināms, ka lai gan sievietes pensijas vecumā ir viena no tām iedzīvotāju grupām, kas visbiežāk pakļauta nabadzības riskam, transporta izdevumu potenciāli radītais slogs ir samērā zems.

2.22. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pēc galvenā pelnītāja dzimuma un vecuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



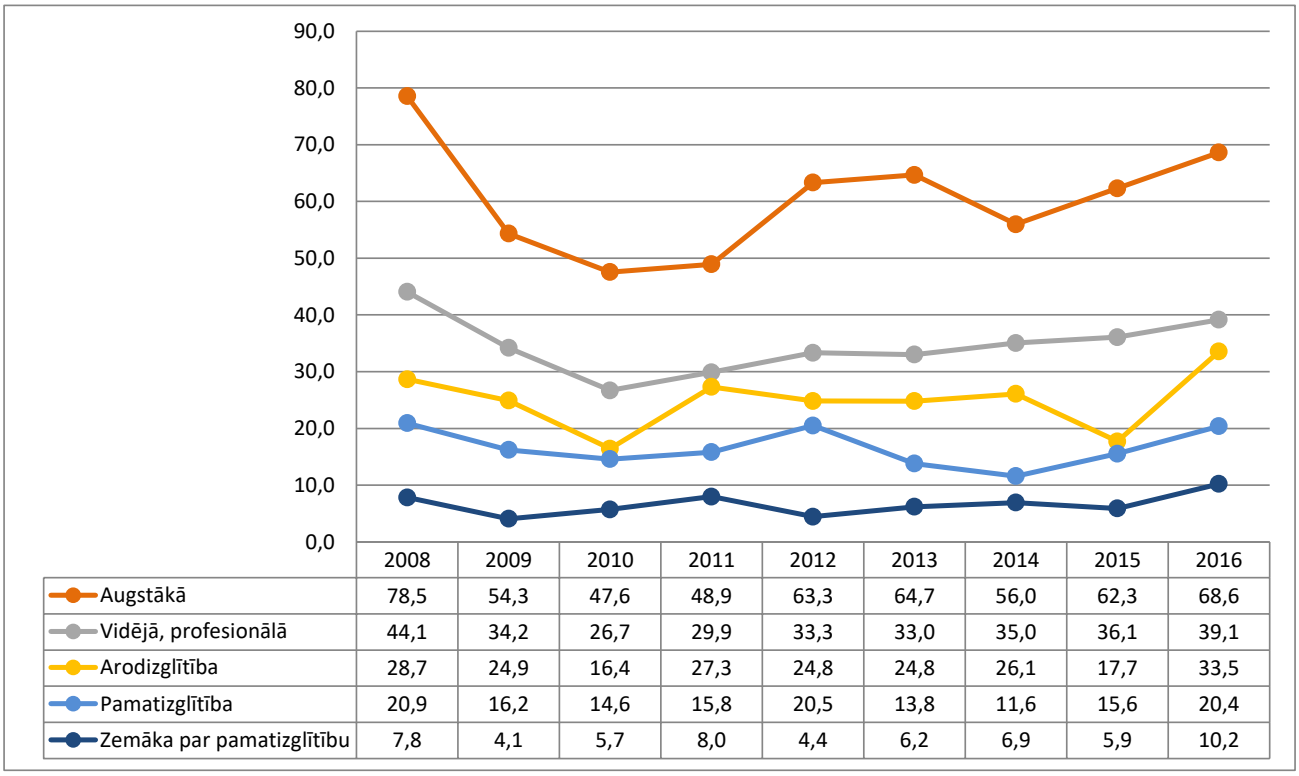
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vīrietis: vidēji	16,3	14,3	13,2	14,0	15,8	14,9	14,4	14,8	15,3
Sieviete: vidēji	12,0	11,4	10,3	10,2	11,9	10,8	11,0	11,0	11,9
Vīrietis: 18-39 gadi	16,2	15,6	14,7	16,4	17,9	15,9	14,8	16,7	15,5
Sieviete: 18-39 gadi	13,7	14,5	13,6	12,9	16,3	13,2	12,9	13,1	13,6
Vīrietis: 40-59 gadi	17,6	14,4	13,2	13,9	15,9	15,5	14,2	14,8	16,0
Sieviete: 40-59 gadi	13,8	13,1	11,6	11,6	13,4	12,8	12,7	13,5	15,2
Vīrietis: 60 un vairāk gadi	12,6	10,7	10,4	9,7	11,1	11,4	14,1	10,3	13,3
Sieviete: 60 un vairāk gadi	6,7	5,4	5,8	5,9	6,7	6,8	6,8	5,9	5,8

Avots: CSP, MBG090. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra pēc galvenā pelnītāja vecuma un dzimuma vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro, %)

Aplūkojot transporta izdevumus pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa, redzams, ka kopumā raksturīgs, jo augstāka ir galvenā pelnītāja izglītība, jo lielāki naudas izteiksmē ir ģimenes izdevumi par transportu uz vienu mājsaimniecības locekli (2.23. attēls), tomēr, vērtējot procentuālo transporta izdevumu daļu, šī savstarpējā sakarība ir mazāk izteikta un laika gaitā mainīga (2.24. attēls). Kopumā mājsaimniecībās, kuru galvenajam pelnītājam ir augstākā izglītība, 2016. gadā vidēji mēnesī transportam tērēja 68,6 EUR uz vienu ģimenes locekli, vidējās vispārējās vai vidējās profesionālās izglītības galvenā pelnītāja mājsaimniecības – 39,1 EUR, arodizglītības galvenā pelnītāja mājsaimniecības – 33,5 EUR, pamatizglītības galvenā pelnītāja mājsaimniecības – 20,4 EUR, un mājsaimniecības, kuras galvenajam pelnītājam izglītība ir zemāka par pamatizglītību – 10,2 EUR (2.23. attēls). Zemāki ienākumi, kas prasa izvēlēties ekonomiskākus pārvietošanās veidus, nav vienīgais skaidrojums zemiem transporta izdevumiem mājsaimniecībām, kuru galvenajam pelnītājam ir zema izglītība. Tā var būt vairāku iemeslu kombinācija. Pirmkārt, daļa personu, kuru izglītība ir zemāka par pamata, ir pensijas vecumā (un bieži dzīvo lauku teritorijā) – šo personu jaunībā prasības

pret iegūstamo izglītību bija atšķirīgas un darbu lauksaimniecības sektorā bija iespējams uzsākt arī bez pamata izglītības līmeņa iegūšanas. Otrkārt, tā kā pensijas vecuma iedzīvotājiem visbiežāk tiek piešķirti atvieglojumi transporta pakalpojumu izmantošanai, attiecīgi – izdevumi ir zemāki. Treškārt, pastāv iespēja, ka šo personu ienākumi ir tik zemi, ka pārvietošanās vajadzības ir relatīvi mazāk nozīmīgas par citām ikdienas vajadzībām, tāpēc persona transporta pakalpojumus izmanto maz, t.i., pārvietojas tādā attālumā, kas rada zemus izdevumus.

2.23. attēls. Transporta izdevumi EUR pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



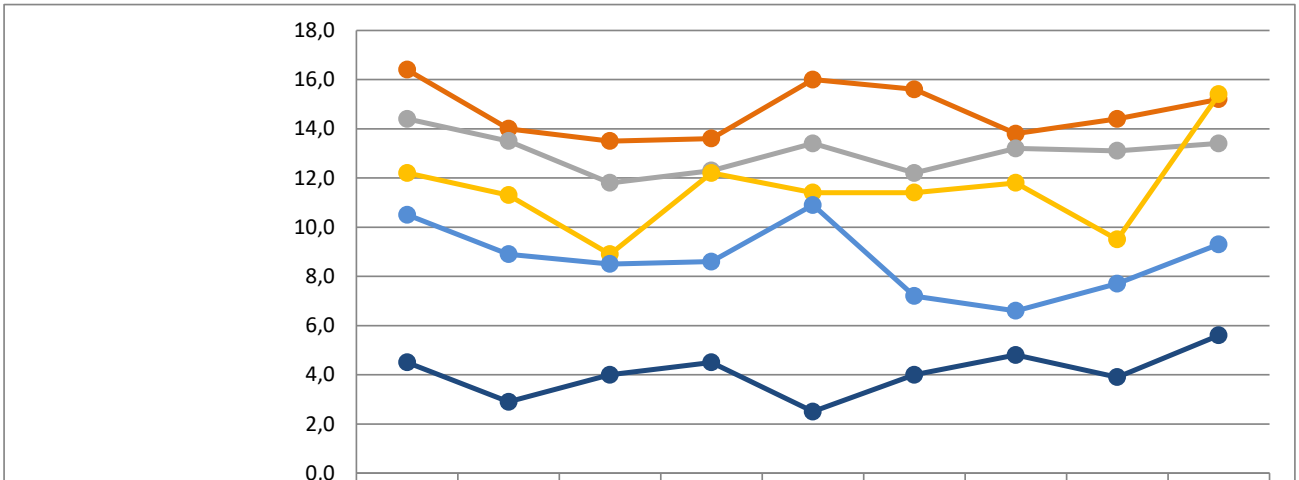
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Augstākā	78,5	54,3	47,6	48,9	63,3	64,7	56,0	62,3	68,6
Vidējā, profesionālā	44,1	34,2	26,7	29,9	33,3	33,0	35,0	36,1	39,1
Arodizglītība	28,7	24,9	16,4	27,3	24,8	24,8	26,1	17,7	33,5
Pamatizglītība	20,9	16,2	14,6	15,8	20,5	13,8	11,6	15,6	20,4
Zemāka par pamatizglītību	7,8	4,1	5,7	8,0	4,4	6,2	6,9	5,9	10,2

Avots: CSP, MBG120. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

Lai gan procentuālā izteiksmē transporta izdevumi no mājsaimniecības kopējā budžeta ģimenēs, kuras galvenajam pelnītājam ir augstākā izglītība, joprojām ir visaugstākie citu mājsaimniecību vidū (2.24. attēls), atšķirība ar mājsaimniecībām, kuru galvenajam pelnītājam ir vidējā vai vidējā profesionālā izglītība, relatīvā izteiksmē ir būtiski mazāka nekā naudas izteiksmē. 2016. gadā mājsaimniecībās ar augstāko galvenā pelnītāja izglītību vidēji transportam tērēja 15,2% no mājsaimniecības budžeta mēnesī, kas ir par 1,2 procentpunktiem mazāk par 2008. gadu. Mājsaimniecībās ar vidējo vai vidējo profesionālo galvenā pelnītāja izglītību 2016. gadā vidēji transportam tērēja 13,4% no ģimenes budžeta. Lai gan iepriekšējos gados mājsaimniecību, kuru galvenajam pelnītājam ir arodizglītība, transporta izdevumu daļa bija 9-12% robežās, 2016. gadā tā sasniedza 15,4%, t.i., tas kļuva par visaugstāko rādītāju visu mājsaimniecību starpā. Mājsaimniecībās, kuru galvenajam pelnītājam ir pamata izglītība, vidējie ģimenes transporta izdevumi mēnesī uz vienu personu 2016. gadā bija 9,3% no budžeta, un mājsaimniecībās ar galvenā pelnītāja izglītību zemāku par pamatizglītības līmeni izdevumi par transportu attiecīgi bija 5,6%, kas ir augstākais rādītājs šim mājsaimniecību tipam kopš 2008. gada. Tādējādi ne tikai naudas izteiksmē, bet arī relatīvā izteiksmē šīs mājsaimniecības

transporta izdevumiem ir atvēlējušas maz, kas liek domāt par iespējamo transporta atvieglojumu atbalstu šo mājsaimniecību budžetam.

2.24. attēls. Transporta izdevumi procentos no kopējā mājsaimniecības budžeta pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī (2008. – 2016. gads)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Augstākā	16,4	14,0	13,5	13,6	16,0	15,6	13,8	14,4	15,2
Vidējā, profesionālā	14,4	13,5	11,8	12,3	13,4	12,2	13,2	13,1	13,4
Arodizglītība	12,2	11,3	8,9	12,2	11,4	11,4	11,8	9,5	15,4
Pamatizglītība	10,5	8,9	8,5	8,6	10,9	7,2	6,6	7,7	9,3
Zemāka par pamatizglītību	4,5	2,9	4,0	4,5	2,5	4,0	4,8	3,9	5,6

Avots: CSP, MBG120. Patēriņa izdevumu sastāvs un struktūra pēc galvenā pelnītāja izglītības līmeņa vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī. Transports (euro; %)

CSP mājsaimniecību budžeta dati neļauj iegūt un salīdzināt informāciju par transporta izdevumiem un to radīto slogu specifiskām sociālās atstumtības riskam pakļautām mērķa grupām – romiem, no ieslodzījuma vietām atbrīvotām personām, patvēruma meklētājiem, bēgļiem un personām ar alternatīvo statusu, vardarbībā cietušām personām un bezpajumtniekiem, kā arī specifiski – iedzīvotājiem attālās lauku teritorijās.

Apkopojot mājsaimniecību izdevumu transportam analīzi, balstoties uz aktuālāko situāciju, t.i., 2016. gada datiem, jāuzsver, ka nelabvēlīgākā situācijā kopumā atrodas lauku iedzīvotāji, jo viņu izdevumi transportam vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli veido 17,1% no ģimenes budžetu, kamēr vidēji Latvijā šis rādītājs bija 13,9%. Tas skaidrojams ar gadījumu izpētes rezultātā secināto, ka kopumā lauku iedzīvotājiem ikdienā ir jāpārvar lielāki attālumi, lai nokļūtu sev ierastos ikdienas pārvietošanās galamērķos (darbs, izglītības iestādes u.tml.).

Reģionālā līmenī augstākie transporta izdevumi bija Vidzemes un Zemgales reģionu iedzīvotājiem, ko var skaidrot ar biežākiem un tālākiem braucieniem uz Rīgu, par ko liecina 2017. gadā CSP veikts pētījums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", savukārt Kurzemes un Latgales reģiona

iedzīvotāji biežāk pārvietojas tikai sava reģiona ietvaros[203], t.i., īsākus attālumus. Motivāciju braukt uz darbu tālākus attālumus noteikti ir saistāma arī iespēju nokļūt reģionā, kurā ir ne tikai plašāka darbavietu izvēle, bet arī augstākas algas. Ja, dodoties uz darbu no Vidzemes vai Zemgales reģionu uz Rīgas vai Pierīgas reģiona, finanšu ieguvumi varētu būt jūtami, tad Latgales reģiona novietojums attiecībā pret augstāka atalgojuma darbavietu koncentrēšanās vietām ir pārāk tāls, lai veicinātu ikdienas mobilitāti, kas attiecīgi skaidrāk izpaustos mājsaimniecību transporta izdevumu datos, savukārt reģionālā mobilitāte darba dēļ uz ilgākiem laika posmiem (piemēram, nedēļu vai vairākām nedēļām) mājsaimniecību transporta izdevumu statistikā izpaužas nozīmīgi mazākā apmērā (sk. arī 2.3.5. nodaļu par gadījumu izpētes rezultātiem).

Ienākumu zemākajās (1.-3.) kvintiļu grupās, vērtējot proporcionāli, izdevumi transportam veidoja 11,1-11,6%, t.i., zemāk par vidējo rādītāju, tomēr dati neļauj noteikt, vai šī budžeta ietvaros mājsaimniecībām bija iespējams apmierināt visas savas pārvietošanās vajadzības. Datu analīze ir pamats secinājumam, ka atvieglojumi bērniem sabiedriskajam transportam ir lietderīgi, jo mājsaimniecību ar bērniem izdevumi transportam Latvijā, neskatoties uz spēkā esošajiem atvieglojumiem, ir proporcionāli uz vienu ģimenes locekli mēnesī augstāki, nekā mājsaimniecību bez bērniem izdevumi.

2.3.3. Pasažieru pārvadājumu intensitāte Latvijā, valsts budžeta dotācijas un atvieglojumu izmantošanas rādītāji

Kā rāda 2.2.2. un 2.3.1. nodaļā sniegtais pārskats par politikas plānošanas dokumentos un informatīvajos ziņojumos, kas attiecas uz sabiedriskā transporta jomu Latvijā, izmantotajiem rādītājiem situācijas raksturošanai, visbiežāk šim nolūkam tiek lietoti šādi indikatori: pārvadāto pasažieru skaits dažāda veida sabiedriskā transporta līdzekļos, pasažierkilometru skaits, valsts budžeta dotāciju apjoms, maršrutu skaits (arī reisu skaits), kā arī pasažieru skaits, kas saņēmuši valsts noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus. Atbilstoši tam arī šīs nodaļas ietvaros ir aplūkota līdzīga informācija, vairāk uzmanības pievēršot tām tendencēm, kas publiski pieejamajos nozares dokumentos akcentētas retāk.

Pasažieru pārvadājumu intensitāti visā Latvijā kopumā, ieskaitot gan pilsētu teritorijas, gan reģionālos pārvadājumus, kā arī gaisa transportu, rāda CSP dati par pasažieru pārvadājumiem. Tie tiek iegūti ikgadēji apsekojuma veidā no uzņēmumiem, kas veic pasažieru pārvadājumus, kā arī paralēli tam informācija tiek saņemta no Satiksmes ministrijas un Autotransporta direkcijas[204]. Attiecīgi tiek aprēķināti kopējie rādītāji par pārvadāto pasažieru skaitu un pasažieru apgrozību pasažierkilometros, ko iegūst pārvadāto pasažieru skaitu reizinot ar brauciena attālumu. Šie rādītāji ļauj raksturot sabiedriskā transporta veidu izmantošanas intensitātes izmaiņas valstī kopumā, taču, ņemot vērā datu vākšanas specifiku, skata visus pasažierus kopumā bez iedalījuma sociāli demogrāfiskajās grupās, un attiecīgi – nevienlīdzības analīzē sabiedriskā transporta pieejamībā kontekstā izmantojami ierobežotā apmērā, proti, g.k., kā fona informācija, vērtējot sabiedriskā transporta nozīmi iedzīvotāju mobilitātē

[203] Ašmanis, Gusts (2019). "Latvijas iedzīvotāju mobilināte". Prezentācija. Rīga.: PWC. https://www.chamber.lv/sites/default/files/inline-files/G.A%C5%A1manis_PwC_Latvijas_iedz_mobilitate_v3.pdf (sk. 16.03.2020.)

[204] Pilns datu vākšanas metodoloģijas apraksts skatāms šeit: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/tabulas/metadati-kravu-un-pasazieru-parvadajumi (sk. 08.05.2020.)

un pasažieru skaita izmaiņas reģionālo vietējas nozīmes pārvadājumos. Pēdējo gadījumā CSP dati par pasažieru pārvadājumu intensitāti valstī kopumā ir salīdzināmi ar Autotransporta direkcijas apkopotajiem datiem par dažāda līmeņa pasažieru pārvadājumu (starppilsētu nozīmes maršruts, reģionālas vietējas nozīmes maršruts) rezultātiem. Papildus tam netieši par sabiedriskā transporta nozīmi, salīdzinot ar privātajiem transporta līdzekļiem, rāda pasažieru pārvadājumu intensitātes pretnostatījums CSP datiem par reģistrēto vieglo automobiļu skaitam iedzīvotāju personiskajā īpašumā un, ņemot vērā iedzīvotāju skaita samazināšanos valstī kopumā, vieglo automobiļu skaitu uz 1 000 iedzīvotājiem.

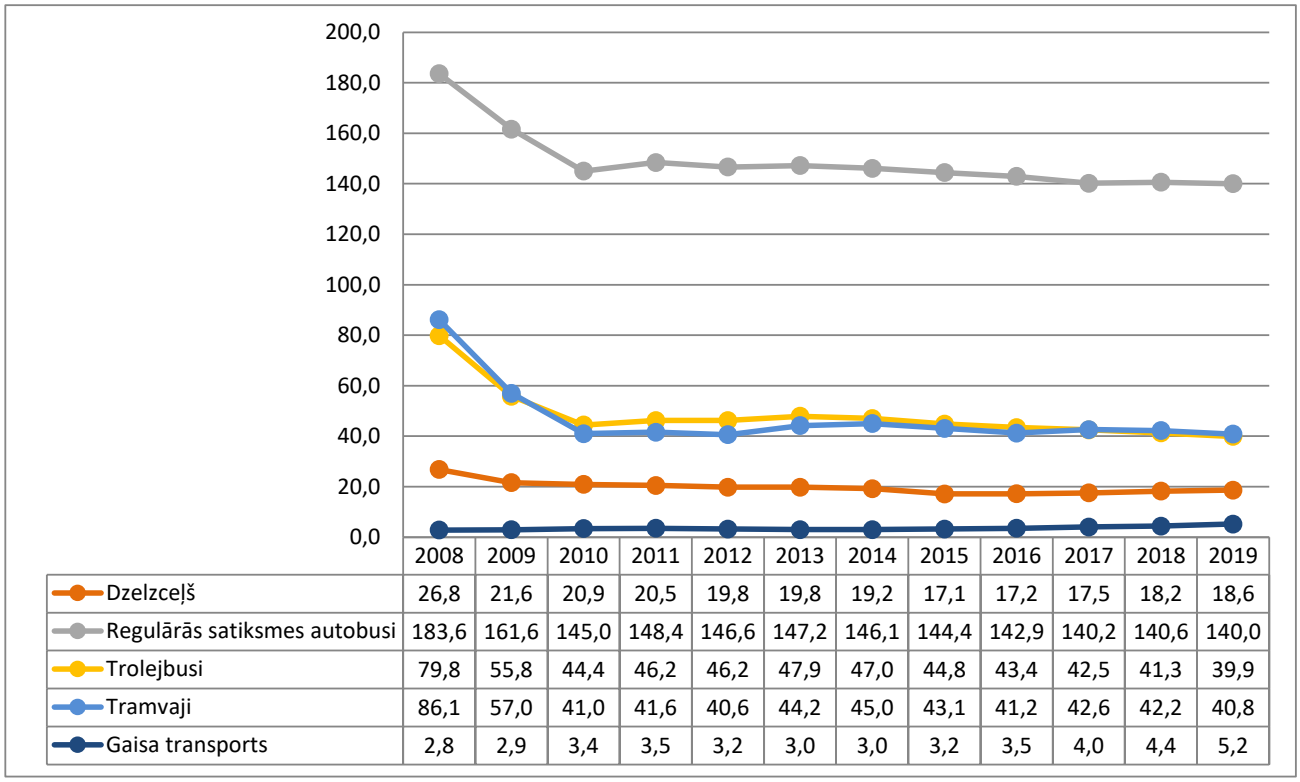
Turpinājumā iepriekš minētie dati ir aplūkoti par to Izvērtējuma laika posmu, par kādu tie ir pieejami CSP statistisko rādītāju datubāzē, t.i., pasažieru pārsvadājumi laika posmā 2008. – 2019. gads un vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem – laika posmā 2008. – 2018. gads. Šo datu analīze ir veikta, raugoties no iepriekš minētā mērķa, un proti, raksturot sabiedriskā transporta nozīmi iedzīvotāju pārvietošanās kontekstā. Tā 2.25. attēlā redzams pārvadāto pasažieru skaits dažādos sabiedriskā transporta līdzekļos 2008. – 2019. gadā. Izņemot gaisa satiksmi, 2008.-2010. gadā noticis straujš pārvadāto pasažieru skaita samazinājums, turpmāk, t.i., kopš 2010. gada saglabājot samērā stabilu tendenci (un 2.25. attēlā aplūkojamā mērogā tā izskatās praktiski nemainīga, lai gan pievienotie dati rāda, ka dažādu transporta līdzekļu starpā novērojamas relatīvi nelielas mainīgas pasažieru skaita pieauguma un samazināšanās epizodes). Vērtējot pasažieru skaita samazināšanos, jāņem vērā, ka kopumā 2.25. attēlā sniegtie dati attēlo summāro pasažieru skaitu, t.i., šī rādītāja kritumu ietekmē gan iedzīvotāju skaita samazināšanās valstī migrācijas procesu rezultātā, gan retāku pārvietošanos, t.i., samazinot biežumu, kādā tiek izmantots sabiedriskais transports (piemēram, retāki, neregulārāki braucieni, rūpīgāka plānošana, apvienojot vairākas vajadzības vienā braucienā, pāreju uz citiem transporta veidiem, piemēram, darba devēja nodrošinātu transportu, Rīgā – arī uz velosatiksmi u.tml.).

Vislielākā mērā pārvadāto pasažieru skaita samazinājums aplūkotajā laika posmā ir skāris regulārās satiksmes autobusus (sk. 2.25. attēlu). Šie dati ietver visa veida autobusu satiksmi – gan starppilsētu, gan reģionālās vietējās nozīmes pārvadājumus, gan pilsētu pārvadājumus. Tā 2008. gadā ar regulārās satiksmes autobusiem tika pārvadāti 183,6 milj. pasažieru, 2009. gadā – 161,6 milj., 2010. gadā – 145,0 milj. pasažieru, kas līdz 2014. gadam turējās mazliet augstākā līmenī. Tomēr kopš 2017. gada vērojams vēl neliels pasažieru skaita samazinājums, kā rezultātā regulārās satiksmes autobusos 2017. – 2019. gadā ir pārvadāti aptuveni 140 milj. pasažieru gadā (2.25. attēls). Tāpat redzams, ka trolejbusos (tikai Rīgas pilsēta) un tramvajos (Rīga, Daugavpils un Liepāja) pārvadāto pasažieru skaits gadā aplūkotajā laika posmā arī ir samazināties aptuveni uz pusi, g.k., 2008. – 2010. gada posmā.

Pārvadāto pasažieru skaita samazināšanās salīdzinoši mazāk attiecināma uz dzelzceļu: ja 2008. gadā pa dzelzceļu tika pārvadāti 26,8 milj. pasažieru, tad 2009. gadā – 21,6 milj., turpmākajos gados novērojot nelielu samazinājumu no 20,9 milj. 2011. gadā līdz 17,1 milj. 2015. gadā, taču kopš šī brīža ir atkal vērojams neliels pasažieru plūsmas kāpums, un 2019. gadā ar vilcienu pārvietojās 18,6 milj. pasažieru (2.25. attēls). Viens no šo salīdzinoši mazā pasažieru skaita samazinājuma iemesliem varētu būt atšķirības, kādi pasažieri pārvietojas ar vilcienu un regulārās satiksmes autobusiem. Tā kā visintensīvākā vilcienu satiksme un pasažieru pārvadājumi notiek savienojumos ar Pierīgas un Zemgales reģionu, t.i., iedzīvotāji no šiem reģioniem izmanto vilcienu, lai nokļūtu uz darbu Rīgā, mazāks pasažieru skaita samazinājums skaidrojams ar to, ka tieši šie divi reģioni 2011. – 2014. gadā

emigrācijas rezultātā zaudēja proporcionāli mazāk iedzīvotāju[205]. Ņemot vērā iedzīvotāju skaita proporcionāli atšķirīgo samazināšanos migrācijas rezultātā Latvijas reģionos, pasažieru pārvadājumu datus būtu svarīgi analizēt reģionu griezumā. Šādu analīzi šobrīd ir visvienkāršāk veikt reģionālās vietējas nozīmes un republikas pilsētu nozīmes pārvadājumos, tomēr CSP publiski pieejamajos materālos šādu analīzes kategoriju neiekļauj, savukārt Autotransporta direkcija reģionālo dimensiju iekļauj tikai izdevumu pārskatā.

2.25. attēls. Pārvadāto pasažieru skaits dažādos sabiedriskā transporta līdzekļos 2008. – 2019. gadā (milj. cilvēku)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dzelzceļš	26,8	21,6	20,9	20,5	19,8	19,8	19,2	17,1	17,2	17,5	18,2	18,6
Regulārās satiksmes autobusi	183,6	161,6	145,0	148,4	146,6	147,2	146,1	144,4	142,9	140,2	140,6	140,0
Trolejbusi	79,8	55,8	44,4	46,2	46,2	47,9	47,0	44,8	43,4	42,5	41,3	39,9
Tramvaji	86,1	57,0	41,0	41,6	40,6	44,2	45,0	43,1	41,2	42,6	42,2	40,8
Gaisa transports	2,8	2,9	3,4	3,5	3,2	3,0	3,0	3,2	3,5	4,0	4,4	5,2

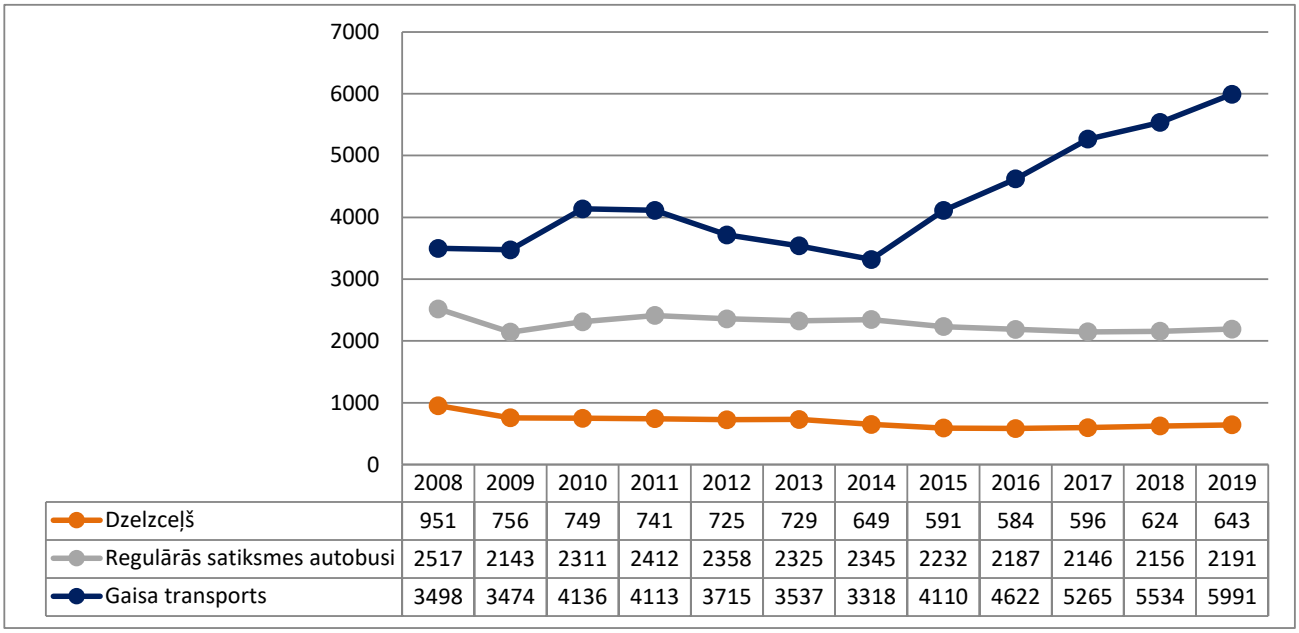
Avots: CSP, TRG500. Pasažieru pārvadājumi (milj. cilvēku).

Savukārt, kā redzams 2.26. attēlā, pasažieru apgrozības kritums regulārās satiksmes autobusu un dzelzceļa pārvadājumos laika posmā 2008. – 2019. gads ir mazāks nekā pārvadāto pasažieru skaita kritums, kas, ņemot vērā aprēķina formulu, nozīmē to, ka šajā laika posmā ir palielinājies brauciena attālums. Tādējādi 2008. gadā pasažieru apgrozījums regulārās satiksmes autobusos bija 2517 milj. pasažierkilometru, 2009. gadā – 2143 milj. pasažierkilomentru, kam seko neliels pieaugums ar augstāko rādītāji 2011. gadā – 2412 milj. pasažierkilometru, tomēr kopš 2014. gada vērojams pakāpenisks pasažieru apgrozījuma samazinājums. 2016. – 2019. gada laika posmā vērojama nevienmērīga pasažieru apgrozības regulārās satiksmes autobusos palielinājuma un samazinājuma tendence 2146-2191 milj. pasažierkilometru robežās. 2019. gadā pasažieru apgrozība regulārās satiksmes autobusos bija 2191 milj. pasažierkilometru. Dzelzceļa pārvadājumu pasažieru apgrozība aplūkotajā laika posmā ir samazinājusies 2008. – 2016. gadā, pēc kā nākamajos gados atkal pakāpeniski vērojams pieaugums. Aplūkojot datus nozīmīgākajos atskaites punktos, redzams, ka

[205] Hazans, Mihails (2015). "Emigrācija no Latvijas 21. gadsimtā reģionu, pilsētu un novadu griezumā". Mieriņa I. (red.) *Latvijas emigrantu kopienas: cerību diaspora*. Rīga: Latvijas Universitātes Filozofijas un socioloģijas institūts, 11.-25.lpp.

2008. gadā dzelzceļa pasažieru apgrozība bija 951 milj. pasažierkilometru, 2016. gadā – 584 milj. pasažierkilometru un 2019. gadā – 643 milj pasažierkilometru (2.26. attēls).

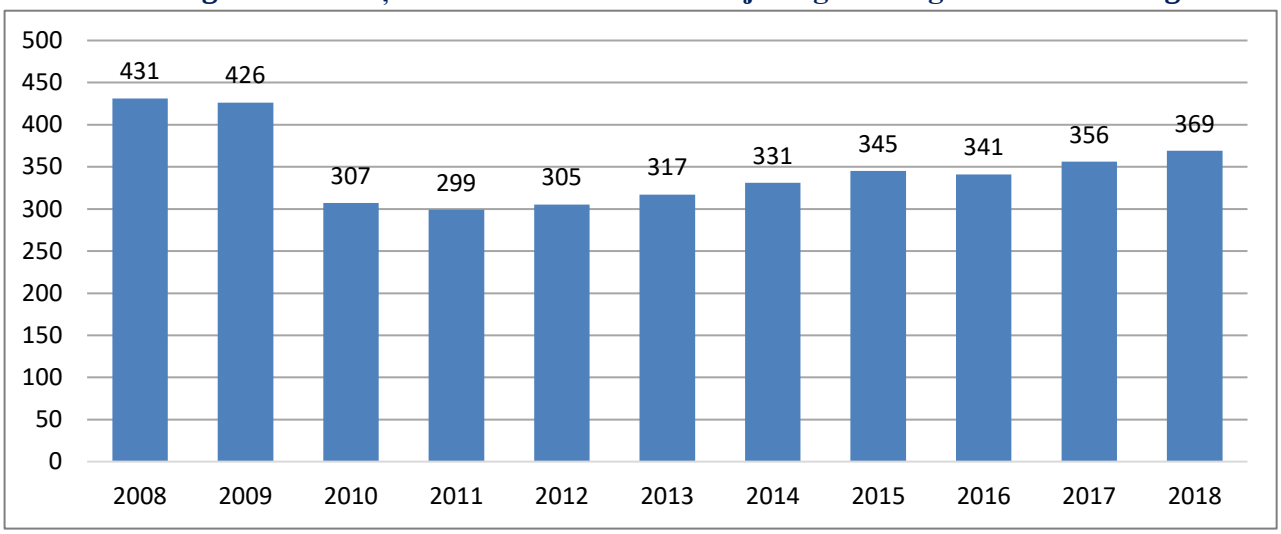
2.26. attēls. Pasažieru apgrozība dažādos sabiedriskā trasnporta līdzekļos 2008. – 2019. gads (milj. pasažierkilometru)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dzelzceļš	951	756	749	741	725	729	649	591	584	596	624	643
Regulārās satiksmes autobusi	2517	2143	2311	2412	2358	2325	2345	2232	2187	2146	2156	2191
Gaisa transports	3498	3474	4136	4113	3715	3537	3318	4110	4622	5265	5534	5991

Avots: CSP, TRG520. Pasažieru apgrozība (milj. pasažierkilometru)

2.27. attēls. Vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem gada beigās 2008. – 2018. gads



Avots: CSP, TRG060. Vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem gada beigās

Savukārt 2.27. attēlā redzama vieglo automobiļu skaita uz 1 000 iedzīvotājiem dinamika, kas tādējādi izslēdz iedzīvotāju samazināšanās skaita ietekmi uz vieglo automobiļu skaitu. Redzams, ka arī šis rādītājs ir krities ekonomiskās recesijas rezultātā, visvairāk – posmā no 2009. uz 2010. gadu, pēc tam pakāpeniski atkal pieaugot. Tomēr, pat skatoties visu aplūkoto laika posmu (2008. – 2018. gads), vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem nav atgriezies 2008. gada līmenī. Tā 2008. gadā Latvijā uz 1 000 iedzīvotājiem bija reģistrēti 431 vieglie automobiļi, 2010. gadā – 307, 2011. gadā –

299 vieglie automobiļi, un, sākot no 2012. gada vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem pakāpeniski pieaug, 2018. gadā sasniedzot 369 automobiļus.

Salīdzinot iepriekšējos trīs attēlos redzamos datus, ir pamats uzskatīt, ka pasažieru plūsma ir samazinājusies ekonomiskajai recesijai sekojošās iedzīvotāju migrācijas iespaidā, kas samazināja ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu reģionos. Tomēr, aplūkojot vieglo automobiļu skaita uz 1 000 iedzīvotājiem izmaiņas, redzams, ka iedzīvotāju labklājības pieauguma loma sabiedriskā transporta pasažieru plūsmas samazinājumā ir vērtējama piesardzīgi, un, vismaz salīdzinājumā ar migrācijas ieteikmi un sabiedrības novecošanās tendencēm, tā nav uzskatāma par vienlīdz svarīgu faktoru, vismaz ne aplūkotajā pēdējo desmit gadu perspektīvā. Izvērtējuma izstrādes gaitā netika identificēti dati, kas parādītu, vai vieglo automobiļu skaita uz 1 000 iedzīvotājiem samazinājums 2009. – 2010. gadā norāda arī uz to, ka daļa iedzīvotāju sāka izmantot izmaksu ziņā lētāko sabiedrisko transportu, bet, pārvarot krīzi, atsāka lietot vieglo automobili, kā rezultātā sabiedriskā transporta plūsma iesākumā samazinājās mazākā apmērā, taču turpināja kristies vēlāk, kad vieglo automobiļu skaits atkal pieauga. Neskatoties uz datu trūkumu, šādu pieņēmumu, vērtējot iedzīvotāju pārvietošanās paradumus, nevar izslēgt.

Autotransporta direkcijas dati šī Izvērtējuma kontekstā ir nozīmīgi informācijas avoti trīs iemeslu dēļ. Pirmkārt, tie palīdz sadalīt kopējo pārvadāto pasažieru skaitu šādās grupās: republikas pilsētas nozīmes maršruti, reģionālie starppilsētu pārvadājumi un reģionālie vietējas nozīmes pārvadājumi[206]. Otrkārt, Autotransporta direkcijas dati sniedz pārskatu par pārvadājumu ieņēmumiem un zaudējumiem, kā arī valsts budžeta dotāciju proporciju dažāda veida pārvadājumos, t.sk. kompensējot izdevumus par to personu pārvadājumiem, kam tiek piešķirti valsts noteiktie braukšanas maksas atvieglojumi. Treškārt, Autotransporta direkcija apkopo informāciju par pasažieru skaitu, kuriem saskaņā ar 27.06.2017. MK noteikumiem Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" tiek piešķirti braukšanas maksas atvieglojumi atkarībā no tā, kādā sabiedriskā transporta līdzeklī persona ir braukusi. Pieejamās informācijas detalizācijas pakāpe gadu griezumā atšķiras, un visvairāk datu ir pieejami par laika posmu 2017. – 2019. gads.

Aplūkojot Autotransporta direkcijas pasažieru plūsmas datus reģionālajos starppilsētu un reģionālajos vietējas nozīmes autobusu maršrutos, redzams, ka tie ir būtiski samazinājusies laika posmā kopš 2011. gada. Tā 2011. gadā autobusu satiksmē tika pārvadāti 37,2 milj. pasažieru gadā, 2012. gadā – 35,8 milj. pasažieru, 2014. gadā – 33,1 milj., 2015. gadā – 31,6 milj, 2017. gadā novērojams viszemākais rādītājs – 29,2 milj. pasažieru, kam seko neliels pasažieru skaita pieaugums 2018. gadā – 29,4 milj. pasažieru[207] un 2019. gadā – 29,5 milj. pasažieru[208]. Redzams, ka salīdzinot ar 2018. gadu, 2019. gadā pārvadāto pasažieru skaits ir samazinājies republikas pilsētas nozīmes maršrutos par 1,78%,

[206] Salīdzinot CSP un Autotransporta direkcijas datus, pārvadāto pasažieru skaits nedaudz atšķiras visos transporta līdzekļos – CSP datos visi rādītāji ir augstāki, ietverot arī starptautiskos pārvadājumus autobusos un vilcienos. Izvērtējuma autori ir snieguši pārskatu par šiem datiem tā, kā tie bija pieejami attiecīgi vienas vai otras iestādes publiski sniegtajos pārskatos.

[207] Informatīvā ziņojuma „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) prezentācija Ministru kabinetā. Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/6471 (sk. 08.05.2020.)

[208] Autotransporta direkcija (2020). Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītās valsts budžeta dotācijas 2019. gada 12 mēnešos. Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2019_12_men_16012020_0.pdf (sk. 08.05.2020.)

reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) tas ir samazinājies par 1,30%, savukārt pārvadāto pasažieru skaits ir pieaudzis reģionālajos starppilsētu maršrutos (autobusos) par 2,53% un reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (vilcienos) – par 2,05%[209]. Datu pārskats kopš 2015. gada rāda, ka reģionu līmenī pārvadāto pasažieru skaits samazināšanās tendenci uzrāda tieši reģionālo vietējas nozīmes maršrutu gadījumā, kad 2015. gadā tie bija 20,14 milj. pasažieru, 2016. gadā – 18,82 milj., 2017. gadā – 18,46 milj., 2018. gadā – 18,51 milj. un 2019. gadā – 18,27 milj. pasažieru gadā[210].

Balstoties uz Autotransporta direkcijas datiem par 2019. gadu, ir aprēķināts arī pasažieru īpatsvars, kas pārvadāti dažāda veida transporta līdzekļos, kas saņem valsts un pašvaldību finansējumu. Republikas pilsētas nozīmes maršrutos 2019. gadā bija pārvadāti 79,94% no visiem pasažieriem, 7,64% – reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos, 4,69% – reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos) un 7,73% – reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (vilcienos). Salīdzinot šos datus ar 2011. gadu, par kuru pārskats sniegts Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam 1. pielikumā, secināms, ka pārvadājumu ar autobusiem īpatsvars republikas pilsētu nozīmes maršrutos ir būtiski audzis. 2011. gadā pilsētu nozīmes maršrutos tika pārvadāti 59% pasažieru, starppilsētu pārvadājumos – 16%, vietējās nozīmes maršrutos – 12%, vilcienos – 13%[211].

Iepriekš minētais indikatīvais salīdzinājums starp Autotransporta direkcijas datiem par pasažieru pārvadājumu rezultātiem 2019. gadā un 2011. gadā, rada jautājumu, vai redzamās pasažieru plūsmas proporcijas izmaiņas sabiedriskajā transportā ir saistāmas ar atšķirīgām iedzīvotāju skaita izmaiņu (samazināšanās) tendencēm Latvijas reģionos, kas tādā gadījumā skaidrotu reģionālo vietējās nozīmes un starppilsētu pārvadājumu pasažieru skaita kritumu. Lai sniegtu vismaz indikatīvu atbildi uz šo jautājumu Izvērtējuma autori atzina par lietderīgu veikt salīdzinājumu starp iedzīvotāju skaita republikas nozīmes pilsētās kopumā proporciju un šajās pilsētās pārvadāto pasažieru skaita proporciju, apzinoties datu ierobežojumus, jo šīs aplēses balstās uz pieņēmumu, ka visiem iedzīvotājiem ir vienādas pārvietošanās vajadzības, lai gan tās patiesībā nosaka personas piederība noteiktai sociāli demogrāfiskajai grupai, ekonomiskā aktivitāte un lēmumi, kas tiek pieņemti attiecībā uz pārvietošanās līdzekļiem un biežumu.

Aplūkojot CSP datu par Latvijas iedzīvotāju skaitu 2011. un 2019. gada sākumā republikas nozīmes pilsētās un valstī kopumā[212] un aprēķinot republikas nozīmes pilsētu iedzīvotāju proporciju, tika iegūts, ka visās Latvijas republikas pilsētās kopā 2011. gadā dzīvoja 51,2% un 2019. gadā – 51,9% valsts iedzīvotāju, t.i., rādītāja pieaugums no 2011. līdz 2019. gadam ir 0,7 procentpunkti. Salīdzinot šo rādītāju ar pasažieru pārvadājumu intensitāti republikas pilsētās 2011. un 2019. gadā (attiecīgi 59% un 79,9%, sk.iepriekš), redzams pieaugums par aptuveni 20,9 procentpunktiem. Secināms, ka laika posmā no 2011. līdz 2019. gadam republikas pilsētu pārvadājumi ir kļuvuši proporcionāli intensīvāki par reģionālajiem pārvadājumiem, un otrādi, pārvadājumi reģionos ir kļuvuši proporcionāli mazāk

[209] Autotransporta direkcija (2020). Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītās valsts budžeta dotācijas 2019. gada 12 mēnešos. Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2019_12_men_16012020_0.pdf (sk. 08.05.2020.)

[210] Turpat

[211] Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam, 1. pielikums, 127.lpp.

[212] CSP, ISG020. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados (sk. 08.05.2020.).; vidējais iedzīvotāju skaits gadā, kas šajā gadījumā būtu labāks radītājs salīdzināšanai, jo būtu izlīdzināts uz visu gadu, Izvērtējuma izstrādes brīdī vēl nebija pieejams.

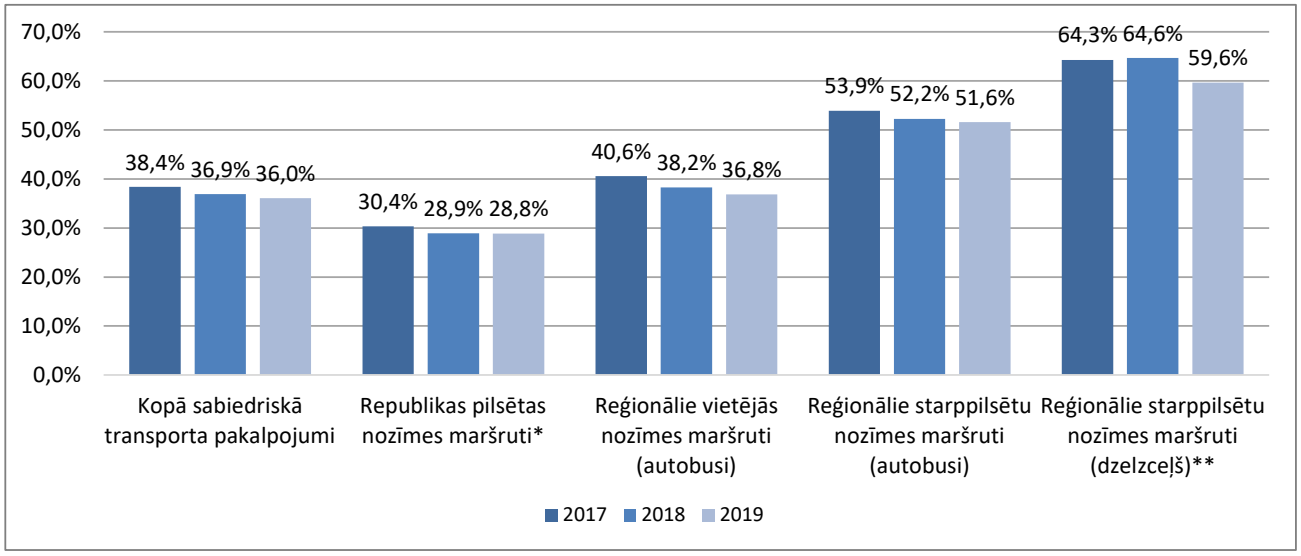
intensīvi nekā republikas pilsētās. Lai gan, kā minēts iepriekš, iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības dažādās apdzīvotajās vietās un reģionos var atšķirties, jo tās nosaka iedzīvotāju ekonomiskā un sociālā aktivitāte, tomēr šāda ievērojama disproporcija ir pamats bažām, vai iedzīvotāji, kas izmanto reģionālos pārvadājumus, spēj apmierināt savas pārvietošanās pamatvajadzības un vai šeit nav redzama indikācija, ka viņi atrodas nelabvēlīgākā situācijā attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību. Kā redzams šīs nodaļas turpinājumā, republikas pilsētu pašvaldības īsteno atšķirīgu sabiedriskā transporta maksas atvieglojumu politiku, kas kopumā ir dāsnāka par novadu pašvaldību transporta atvieglojumu praksi (sk. iepriekš 2.2.4. nodaļu), kas tādējādi veicina atšķirīgu pārvietošanās biežuma ieradumu veidošanos. Šajā brīdī jautājums par atrašanos nelabvēlīgākā situācijā attiecībā uz transporta pieejamību tiek uzdots, lūkojoties caur sociālo jautājumu prizmu. Taču, ņemot vērā, ka pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai kaut kādā segmentā var būt nepieciešamas publiskā (valsts un pašvaldību) budžeta dotācijas, kuru piešķīruma iespējas nosaka budžeta apmērs un sabiedrības kopējās vajadzības, turpinājumā ir aplūkots pasažieru pārvadājumu nodrošināšanas finansiālais aspekts.

Samazinoties pasažieru skaitam, Autotransporta direkcijas dati rāda, ka attiecīgi pieaug valsts un pašvaldību budžeta dotāciju apjoms gadā. Saskaņā ar Autotransporta direkcijas apkopotajiem un publiski pieejamajiem datiem, ir iespējams spriest par biļešu ieņēmumu spēju segt pārvadātāju izdevumus sadalījumā pa pārvadājumu veidiem 2017. – 2019. gadā[213], balstoties uz kuriem Izvērtējuma autori veica papildu aprēķinus (sk. zemāk sniegtās piezīmes), kuri attēloti 2.28. attēlā. Redzams, ka kopumā iezīmējas tendence, ka biļešu ieņēmumi sedz arvien mazāku pārvadātāju izdevumu daļu visa veida pārvadājumos, taču situācija būtiski atšķiras dažādu pārvadājumu veidu starpā. Vismazāk biļešu ieņēmumi sedz pārvadātāju izdevumus republikas pilsētas nozīmes maršrutos – 2017. gadā biļešu ieņēmumi sedza vidēji 30,4%, 2018. gadā – 28,9% un 2019. gadā – 28,8% izdevumu.

Kā rāda Autotransporta direkcijas pārskats par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari 2019. gadā, republikas pilsētu maršrutos par maksu un atvieglojumiem pārvadāto pasažieru proprcijas būtiski atšķiras. Vismazākā par maksu pārvadāto pasažieru proprocija 2019. gadā bija Jūrmalas pilsētā – 10% un vislielākā bija Jelgavas pilsētā – 81% (sk. sīkāk 2.4. tabulu), kas liecina gan par atšķirīgu atvieglojumu noteikšanas politiku dažādās republikas nozīmes pilsētās (sk. sīkāk iepriekš 2.3.4. nodaļu par pašvaldību atvieglojumiem), gan ar dažādu pasažieru kategoriju atšķirīgajiem galamērķiem (pilsētas ietvaros vai ārpus tās) un sabiedriskā transporta lietošanas paradumiem šajās apdzīvotajās vietās. Piemēram, Jūrmalas gadījumā pašvaldība ir noteikusi daudzas atvieglojumu saņēmēju mērķa grupas, kas sadara pievilcīgu pilsētas nozīmes autobusa maršruta izmantošanu, lai gan paralēli visā pilsētas garumā kursē arī vilciens, kas to savieno ar Rīgu.

[213] Šajā budžeta pārskatā ir izmantoti trīs Autotransporta direkcijas sagatavotie materiāli: (1) Informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošiem rādītājiem un pārskaitītajām valsts budžeta dotācijām 2017.gadā; Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2017_12_menesi_09032018.pdf; (2) Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2018.gada 12 mēnešos; Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Pasazieru%20parvadajumi_2018_12%20menesi_22Feb2019.pdf; (3) Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2019.gada 12 mēnešos; Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2019_12_men_16012020_0.pdf (visi skatīti 08.05.2020.)

2.28. attēls. Biļešu ieņēmumu segto pāradājumu izdevumu proporcija sadalījumā pēc pārvadājuma veida 2017. – 2019. gadā



Avots: 2. tabula šādos Autotransporta direkcijas pārskatos: "Informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītājiem un pārskaitītajām valsts budžeta dotācijām 2017.gadā"; "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītās valsts budžeta dotācijas 2018.gada 12 mēnešos"; "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2019.gada 12 mēnešos"

Piezīmes: Dotajos datu avotos atrodami arī Autotransporta direkcijas sniegtie aprēķini par reģionālajiem pārvadājumiem un reģionālajiem pārvadājumiem plānošanas reģionu griezumā. Autori veica papildu aprēķinu, balstoties uz to, ka turpmākajos pārskatos nav iekļauts republikas pilsētas nozīmes maršrutu rentabilitātes un vidējais sabiedriskā transporta rentabilitātes aprēķins; attiecībā uz reģionālās nozīmes maršrutu rentabilitāti autoru aprēķini sakrīt ar Autotransporta direkcijas aprēķinu rezultātiem

* nobraukums pilsētas maršrutos bez sliežu transporta; ** finanšu dati norādīti bez maksas par infrastruktūras lietošanu.

2.28. attēlā redzams, ka pārvadājumu veidos, kuri atkarīgi no valsts budžeta dotācijām, kopumā lielākā mērā biļešu ieņēmumi spēj segt pārvadātāju izdevumus reģionālajos starppilsētu maršrutos, mazākā mērā – reģionālajos vietējos maršrutos. Tā reģionālajos vietējas nozīmes maršrutos, no kuriem visvairāk ir atkarīgas lauku pavidu iedzīvotāju pārvietošanās iespējas uz novadu centru, 2017. gadā biļešu ieņēmumi sedza 40,6%, 2018. gadā – 38,2% un 2019. gadā – 36,8% pārvadātāju izdevumus. Savukārt reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos autobusu pārvadājumos biļešu ieņēmumi 2017. gadā sedza 53,9%, 2018. gadā – 52,2% un 2019. gadā – 51,6% pārvadātāju izdevumus. Starppilsētu pārvadājumos no Autotransporta direkcijas sniegtajiem pārskatiem rodas priekšstats, ka vislielākā mērā pārvadātāju izdevumus spēj segt vilciena biļešu ieņēmumi, tomēr šie dati neietver dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksu, kuras iekļaušana aprēķinos būtiski mainītu šos rezultātus. Autotransporta direkcijas sniegtie pārskati rāda, ka visu trīs aplūkoto gadu posmā pieaug gan kopējie ieņēmumi no biļešu pārdošanas, gan pārvadātāju izdevumi, un, tā kā pēdējie paaugstinās straujāk, tad zaudējumu apmērs un biļešu ieņēmumu spēja segt pārvadātāju izdevumus samazinās. Pārvadātāju izdevumu pieaugums, kā rāda pārskati notiek dažādu iemeslu dēļ, kuru starpā lielāko ietekmi atstāj darba samaksas pieaugums (un darba ienākumu nodokļu likmju izmaiņas), patēriņa cenu pieaugums, kas atsaucas uz izdevumiem par degvielu, kā arī valsts noteikto kvalitātes prasību pārvadātājiem ievērošana.

2.4. tabula. Pārvadāto pasažieru kategoriju īpatsvars republikas nozīmes pilsētās 2019. gadā (%)

Republikas nozīmes pilsēta	Pārvadātie pasažieri par maksu (%)	Pārvadātie pasažieri ar pašvaldību noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem (%)	Pārvadātie pasažieri ar I un II grupas invaliditāti (%)
Rīga	26	69	5
Daugavpils	29	64	7
Liepāja	42	54	4
Jelgava	81	3	16
Jūrmala	10	85	5
Ventspils	66	18	16
Rēzekne	15	76	9
Jēkabpils	41	48	11
Valmiera	35	57	8

Avots: 2. attēls Autotransporta direkcijas pārskatā "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2019.gada 12 mēnešos".

Autotransporta direkcijas sniegtajos pārskatos par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītājiem 2017. – 2019. gadā redzams, ka biļešu ieņēmumu spēja segt pārvadātāju izdevumus reģionālajos vietējas nozīmes autobusu pārvadājumos atšķiras reģionu starpā (šajā gadījumā tiek lietots iedalījums nevis pēc statistiskajiem, bet gan plānošanas reģioniem). Lai gan kopumā Rīgas plānošanas reģionā biļešu ieņēmumu spēja segt pārvadātāju izdevumus ir visaugstākie, tomēr trīs gadu posmā ir vērojams visstraujākais šīs spējas kritums. Tā 2017. gadā biļešu ieņēmumi Rīgas plānošanas reģionā sedza 57,6% pārvadātāju izmaksas, bet 2019. gadā – 51,9%. Pārējos reģionos redzams biļešu ieņēmumu proporcijas pret pārvadātāju izdevumiem tādā veidā, ka 2019. gadā tā vairs nepārsniedz 30%. Secīgi apskatot plānošanas reģionus, redzams, ka Vidzemes plānošanas reģionā 2017. gadā biļešu ieņēmumi sedza 28,8%, bet 2019. gadā – 26,5% pārvadātāju izdevumu. Kurzemes plānošanas reģionā 2017. gadā biļešu ieņēmumi sedza 32,4%, bet 2019. gadā – 30,5%. Zemgales plānošanas reģionā attiecīgi biļešu ieņēmumi 2017. gadā sedza 32,2%, bet 2019. gadā – 28,7% pārvadātāju izdevumu, un Latgales reģionā 2017. gadā šis rādītājs bija 28,4% un 2019. gadā – 24,7%, t.i., reģionu starpā Latgalē biļešu ieņēmumi pārvadātāju izdevumus sedz vismazāk. Šeit parādās nozīmīgs izaicinājums politikas veidotājiem, kas Transporta attīstības pamatnostādnēs līdz šim tika apskatīts tikai vispārīgi, bez reģionālās dimensijas izvērsuma, un proti, atšķirīga spēja ar biļešu ieņēmumiem segt pārvadātāju izmaksas Latvijas reģionos un attiecīgi atšķirīgs pieprasījums pēc valsts budžeta dotācijām. Ņemot vērā biļešu ieņēmumu spējas segt pārvadātāju izdevumus reģionālas vietējas nozīmes maršrutos krišanās tempu pēdējo gadu laikā, ir pamats uzskatīt, ka līdzšinējie politikas mēri (piemēram, maršrutu tīkla pārskatīšana, mazākas ietilpības autobusu biežāka iesaistīšana pasažieru pārvadājumos) nav bijuši pietiekami balansa atrašanai starp pasažieru pārvadājumu zaudējumu pieaugumu reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos un nepieciešamību nodrošināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības.

Autotransporta direkcijas dati ļauj spriest par divu veidu sabiedriskā transporta braukšanas maksu atvieglojumu izmantošanu dažādos pārvadājumu veidos. Tie ir valsts noteiktie atvieglojumi un

republikas nozīmes pilsētu noteiktie atvieglojumi. Tā kā norēķini par novadu pašvaldību piešķirtajiem sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumiem notiek atšķirīgi, to ietekme nav iekļauta zemāk aplūkotajā materiālā. Tomēr var indikatīvi pieņemt, ka tie atvieglo praktiski tikai mājsaimniecību ar skolas vecuma bērniem transporta izdevumus, jo tā ir viena no galvenajām mērķa grupām, kurām tiek sniegts atbalsts pašvaldību līmenī (sk. arī 2.2.4. nodaļu). 2.5. tabulā attēlots pasažieru īpatsvars, kurš katrā no pārvadājumu veidiem ir izmantojis valsts noteiktos atvieglojumus (visas grupas kopā, sk. sīkāk arī 2.2.3. nodaļu un turpinājumā aplūkotās pasažieru kategorijas) un pašvaldību noteiktos atvieglojumus 2017. – 2019. gadā. Vērtējot valsts noteiktos atvieglojumus, jāņem vērā, ka tikai personas ar I un II grupas invaliditāti, bērni ar invaliditāti un pavadošās personas ir tās, kurām valsts piešķirt atvieglojumus gan pilsētu nozīmes, gan reģionālās nozīmes maršrutos, pārējām grupām – tikai reģionālās nozīmes maršrutos, turklāt daudzbērnu ģimenēm piešķirto atvieglojumu apjoms aplūkoto trīs gadu laikā tika pakāpeniski paplašināts, kas veicināja šīs grupas pasažieru skaita pieaugumu (sk. datus turpinājumā).

2.5. tabula. Pārvadāto pasažieru ar valsts vai pašvaldības noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem īpatsvars no kopējā pārvadāto pasažieru skaita sadalījumā pēc pārvadājuma veida 2017. – 2019. gadā (%)

Pārvadājuma veids	2017		2018		2019	
	Pasažieri ar valsts noteiktiem atvieglo-jumiem	Pasažieri ar pašvaldību noteiktiem atvieglo-jumiem	Pasažieri ar valsts noteiktiem atvieglo-jumiem	Pasažieri ar pašvaldību noteiktiem atvieglo-jumiem	Pasažieri ar valsts noteiktiem atvieglo-jumiem	Pasažieri ar pašvaldību noteiktiem atvieglo-jumiem
Republikas pilsētas nozīmes maršruti	5,7%	61,7%	5,6%	64,4%	5,5%	65,9%
Reģionālie vietējās nozīmes maršruti (autobusi)	14,8%	-	14,5%	-	14,4%	-
Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti (autobusi)	18,0%	-	16,9%	-	16,2%	-
Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti (dzelzceļš)	6,7%	-	6,5%	-	6,2%	-

Avots: Autoru aprēķini no 1. tabulas datiem šādos Autotransporta direkcijas pārskatos: "Informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītājiem un pārskaitītajām valsts budžeta dotācijām 2017.gadā"; "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītās valsts budžeta dotācijas 2018.gada 12 mēnešos"; "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2019.gada 12 mēnešos".

Aplūkojot 2.5. tabulu, redzams, ka republikas pilsētu maršrutos pasažieru skaits par maksu 2017. – 2019. gadā samazinās, tāpat nedaudz samazinās pasažieru skaits ar valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem (personas ar I un II grupas invaliditāti, bērni ar invaliditāti un pavadošās personas; vidēji veidojot 5,5-5,7% no visiem pasažieriem), taču pieaug pasažieru skaits un attiecīgi īpatsvars ar pašvaldības noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem. Ja 2017. gadā 61,7%

pasažieru republikas pilsētas nozīmes maršrutos saņēma pašvaldības noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus, tad 2019. gadā tādi bija 65,9% pasažieru. Pārējo pārvadājumu veidu gadījumā ir pieejami dati tikai par braucēju skaitu (un īpatsvaru) ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem. Kopumā augstāks pasažieru, kas izmanto valsts noteiktos atvieglojumus, īpatsvars ir reģionālās starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos) – 16,2% 2019. gadā un reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) – 14,4% 2019. gadā, zemāks tas ir vilcienu starppilsētu nozīmes maršrutos – 6,2% 2019. gadā. Tajā apšā laikā, pieaugot pārvadāto pasažieru skaitam reģionālajos starppilsētu maršrutos (autobusos), samazinās valsts atvieglojumus saņēmušo personu īpatsvars no 18,0% 2017. gadā līdz 16,2% – 2019. gadā. Tāpat vērojams arī neliels pārvadāto pasažieru ar valsts noteiktajiem atvieglojumiem samazinājums vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un starppilsētu maršrutos (vilcienos).

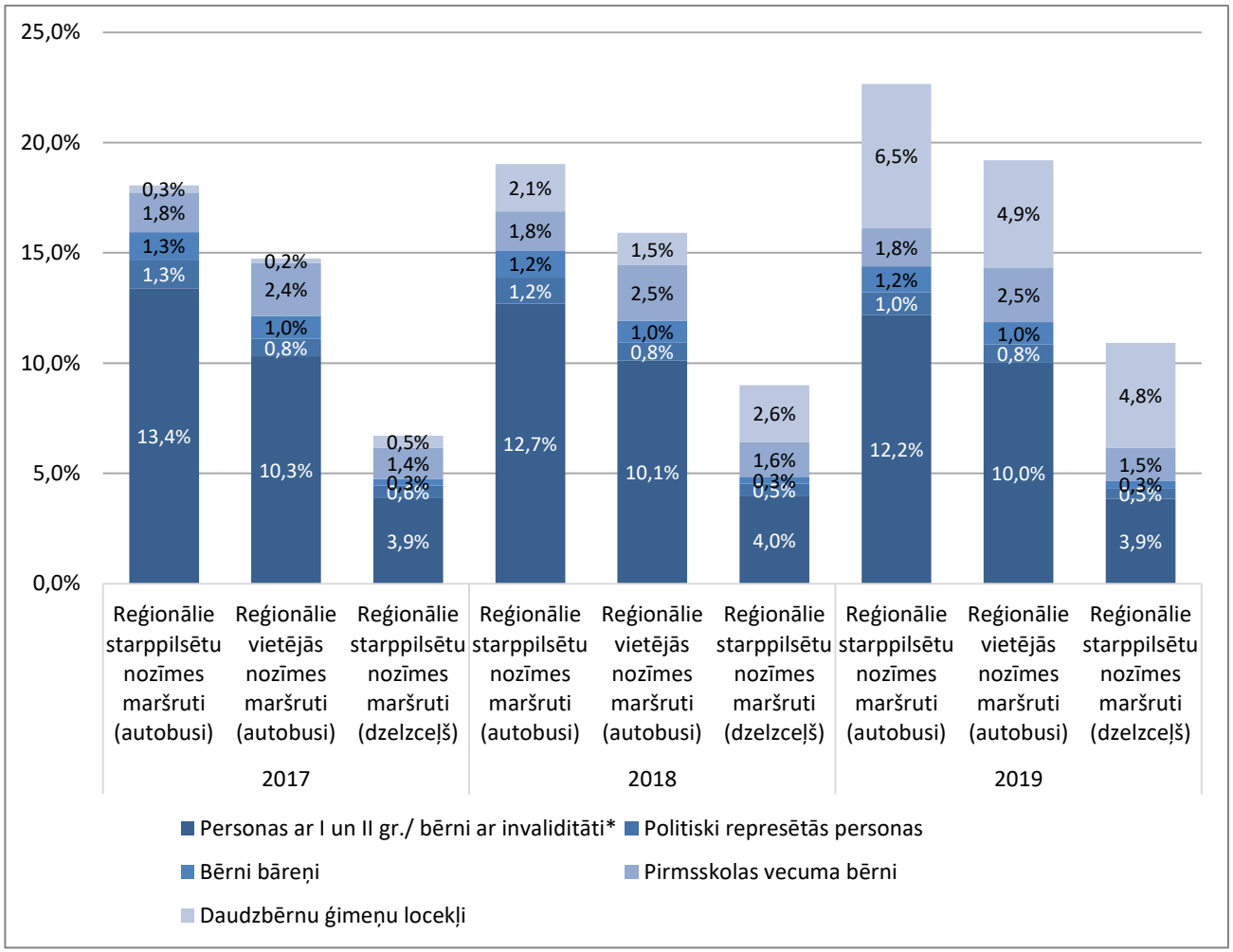
Aplūkojot katras atvieglojumu saņēmēju grupas skaitliskās izmaiņas dažādos pārvadājuma veidos, redzams, ka nav vienotas tendences, ko varētu stabili saistīt ar šo grupu skaitliskajām izmaiņām sabiedrībā kopumā. Piemēram, aplūkojot lielāko atvieglojumu saņēmēju grupu, personas ar I un II grupas invaliditāti, bērnus ar invaliditāti un pavadošās personas, šo pasažieru skaits starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos) un vietējas nozīmes maršrutos (autobusos) 2017. – 2019. gadā pakāpeniski smazinās, savukārt vilcienos – pieaug 2018. gadā, salīdzinot ar 2017. gadu, bet samazinās uz 2019. gadu. Pimsskolas vecuma bērnu grupā arī vērojamas mainīgas tendences – šo pasažieru skaits 2017. – 2019. gadā stabili pieaug starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos), savukārt uz 2018. gadu pieaug un uz 2019. gadu atkal nedaudz samazinās vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un starppilsētu maršrutos (vilcienos). Stabila pieauguma tendence vērojama tikai daudzbērnu ģimeņu atvieglojumu gadījumā divās no četrām atvieglojumu grupām – daudzbērnu ģimenes locekļi reģionālajos pārvadājumos un šo ģimeņu locekļi – skolēni un studenti, savukārt abonomentu un valsts svētku atvieglojumu izmantošana daudzbērnu ģimeņu grupā ir mainīga. Lai pasažieru skaits ar valsts noteiktajiem atvieglojumiem daudzums dažādos pārvadājumu veidos būtu pārskatāmāks, tas ir izteikts kā īpatsvars no kopējā pārvadāto pasažieru skaita, un šie rezultāti ir redzami 2.29. attēlā.

Kopumā vislielākā pārvadāto pasažieru ar valsts noteiktajiem atvieglojumiem grupa ir personas ar I vai II grupas invaliditāti, bērni ar invaliditāti un viņus pavadošās personas. Vislielāko īpatsvaru no pārvadātajiem pasažieriem personas ar invaliditāti veido reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu (autobusi) grupā – 12,2% 2019. gadā un vietējas nozīmes maršrutos (autobusos) – 10,0% 2019. gadā (2.29. attēls). Salīdzinājumam starppilsētu nozīmes maršrutos (vielcienos) pārvadāto personu ar I vai II grupas invaliditāti, bērnu ar invaliditāti un pavadošo personu īpatsvars 2019. gadā veidoja 3,9%. Redzams, ka starppilsētu autobusu pārvadājumu grupā personu ar I un II grupas invaliditāti, bērnu ar invaldităti un pavadošo personu īpatsvars samazinās gan pasažieru faktiskā skaita samazinājuma dēļ, gan pasažieru par maksu skaitliskā pieauguma dēļ.

Nākamā biežāk pārvadātā pasažieru grupa ar valsts noteiktajiem atvieglojumiem ir daudzbērnu ģimenes locekļi, un 2019. gadā šīs grupas pārstāvji veidoja 6,5% no kopējā pasažieru skaita, kas pārvadāti reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos), 4,9% - vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un 4,8% starppilsētu nozīmes maršrutos (vilcienos) (2.29. attēls). Pārvadāto pasažieru, kas ir daudzbērnu ģimenes locekļi, skaits būtiski pieaudzis, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, galvenokārt uz skolēnu un studentu rēķina, kuriem kopš 2018. gadā tika piemērota braukšanas maksas

atlaide 90% apmērā no pilnas biļetes cenas, īpaši strauji šo braucēju skaits ir pieaudzis tieši 2019. gadā.

2.29. attēls. Pārvadāto pasažieru ar valsts noteiktiem atvieglojumiem īpatsvars no kopējā pārvadāto pasažieru skaita reģionālajos maršrutos 2017. – 2019. gads (%)



Avots: Autoru aprēķini no Autotransporta direkcijas sniegtā pārskata par pārvadātajiem pasažieriem un ar normatīvajiem aktiem noteiktās pasažieru kategorijas, kurām ir tiesības izmantot valsts kompensētus braukšanas maksas atvieglojumus 2017. – 2019. gadā.
Piezīme: * t.sk., pavadošās personas.

Citas reģionālajos maršrutos pārvadāto valsts noteikto atvieglojumu saņēmēju grupas veido mazāku proporciju no kopējā pasažieru skaita, un to īpatsvara izmaiņas aplūkotajā laika posmā arī ir relatīvi mazākas. Tā pirmsskolas vecuma bērni 2019. gadā veidoja 1,8% no kopējā pārvadāto pasažieru skaita reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos (autobusos), 2,5% no pasažieru kopskaita vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un 1,5% no starppilsētu nozīmes maršrutiem (vilcienos). Bērni bāreņi 2019. gadā veidoja 1,2% no pārvadāto pasažieru kopskaita starppilsētu maršrutos (autobusos), 1,0% – vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un 0,3% – starppilsētu maršrutos (vilcienos). Politiski represētās personas 2019. gadā veidoja 1,0% no pārvadāto pasažieru kopskaita starppilsētu maršrutos (autobusos), 0,8% – vietējās nozīmes maršrutos (autobusos) un 0,5% – starppilsētu maršrutos (vilcienos) (2.29. attēls).

Apkopojot šo statistikas datu pārskatu, uzmanība ir pievēršama vairākām tendencēm. Pirmkārt, kopš 2008. gada ir samazinājies sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits, visbūtiskāk – autobusos. Otrkārt, salīdzinot ar pēckrīzes periodu, republikas nozīmes pilsētu pārvadājumi līdz 2019. gadam ir kļuvuši relatīvi apjomīgāki nekā reģionālie pārvadājumi, kas ir pamats pieņēmumam, ka novadu (un lauku teritoriju) iedzīvotāju situācija attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību kļuvusi nelabvēlīgāka, kur viens no būtiskiem ietekmējošiem faktoriem ir, treškārt, republikas pilsētu pašvaldību īstenotā sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumu politika, nosakot vairāk iedzīvotāju grupas, kas var pretendēt uz atvieglojumiem, tā rezultātā būtiski samazinot sabiedriskā transporta lietošanas izmaksas iedzīvotājiem. Papildus tam Autotransporta direkcijas dati rāda, ka kopumā reģionālajiem vietējas nozīmes pasažieru pārvadājumiem ir zema spēja ar ieņēmumiem segt pārvadātāju izmaksas, un 2019. gadā visos plānošanas reģionos, izņemot Rīgas plānošanas reģionu (Pierīgas satistisko reģionu) ieņēmumi sedza pārvadātāju izmaksas ne vairāk kā 30% apmērā, t.i., šāds rādītājs atbilst Kurzemes reģiona rādītājam, kamēr pārējos reģionos tas ir vēl zemāks. Tādējādi secināms, ka, lai gan, no vienas puses, novadu teritoriju iedzīvotāji atrodas nelabvēlīgākā situācijā attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību, no otras puses, tā nodrošinājums jau esošajā apmērā jau ir izaicinājums par sabiedriskā transporta politikas īstenošanu atbildīgajām institūcijām.

2.3.4. Citi iedzīvotāju pārvietošanos un transporta vajadzības raksturojošie dati

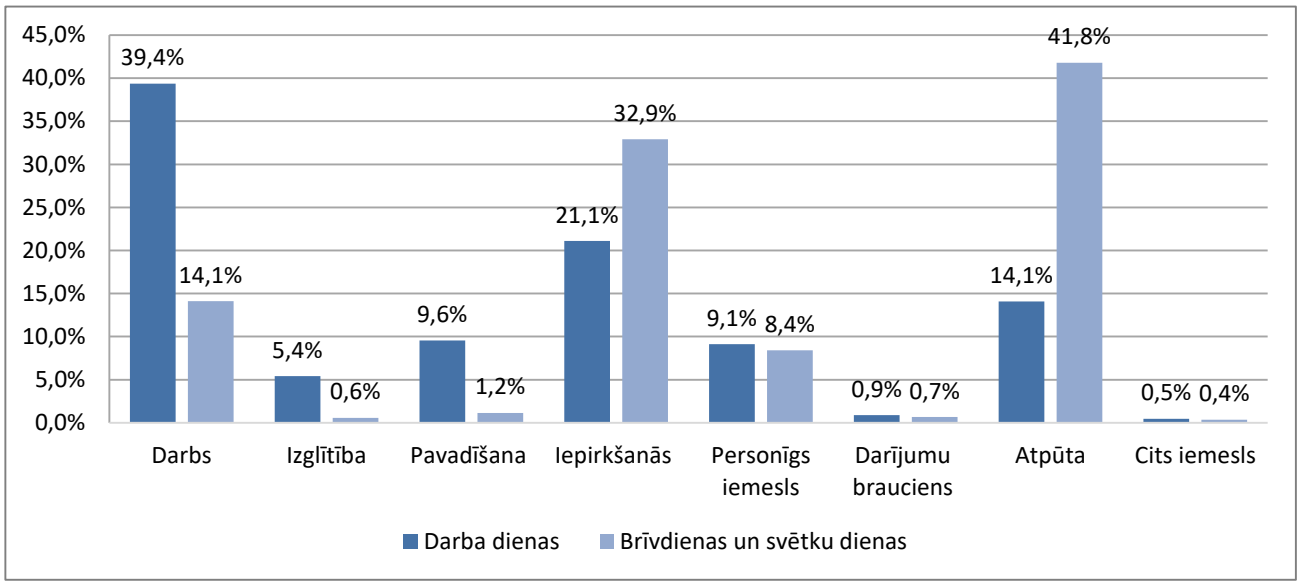
Šis nodaļas ietvaros ir raksturotas galvenās iedzīvotāju pārvietošanos un transporta vajadzību raksturojošās tendences, izmantojot tādus petījumus un apsekojumus, kas līdz šim ir veikti vienu reizi (sk. arī pieejamo datu analīzi 2.3.1. nodaļā). Tādējādi, lai gan nodaļā izmantotie datu avoti sniedz ieskatu dažādos ar Izvērtējumu saistītos aspektos, nav iespējams raksturot šo datu izmaiņu dinamiku plašākā laika posmā. Attiecīgi pirmajā apakšnodaļā ir apkopoti dažādi sekundārie dati, kas raksturo dažādu transporta līdzekļu izvēles motivāciju pārvietošanās nolūkiem, savukārt otrajā nodaļā – šajā Izvērtējumā iegūtie dati, kas raksturo iedzīvotāju pārvietošanās ierobežojumus un to rašanās iemeslus.

2.3.4.1. Iedzīvotāju mobilitāte un transporta līdzekļu izvēles motivācija

Vispārējs iedzīvotāju pārvietošanos Latvijā raksturojošs informācijas avots ir 2017. gadā CSP veikts pētījums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", kas ļauj noteikt virkni kvantitatīvu rādītāju par Latvijas iedzīvotāju mobilitāti valsts iekšienē. Šie dati rāda, ka kopumā iedzīvotāji aktīvāk pārvietojas darba dienās (mobili ir 82,7% iedzīvotāju), nekā brīvdienās (mobili – 69,1% iedzīvotāju). Vairuma iedzīvotāju 15 – 84 gadu vecumā pārvietošanās iemesli darba dienās ir darbs (39,4%), iepirkšanās (32,9%) un atpūta (14,1%), savukārt brīvdienās un svētku dienās – atpūta (41,8%) un iepirkšanās (32,9%) (2.30. attēls).

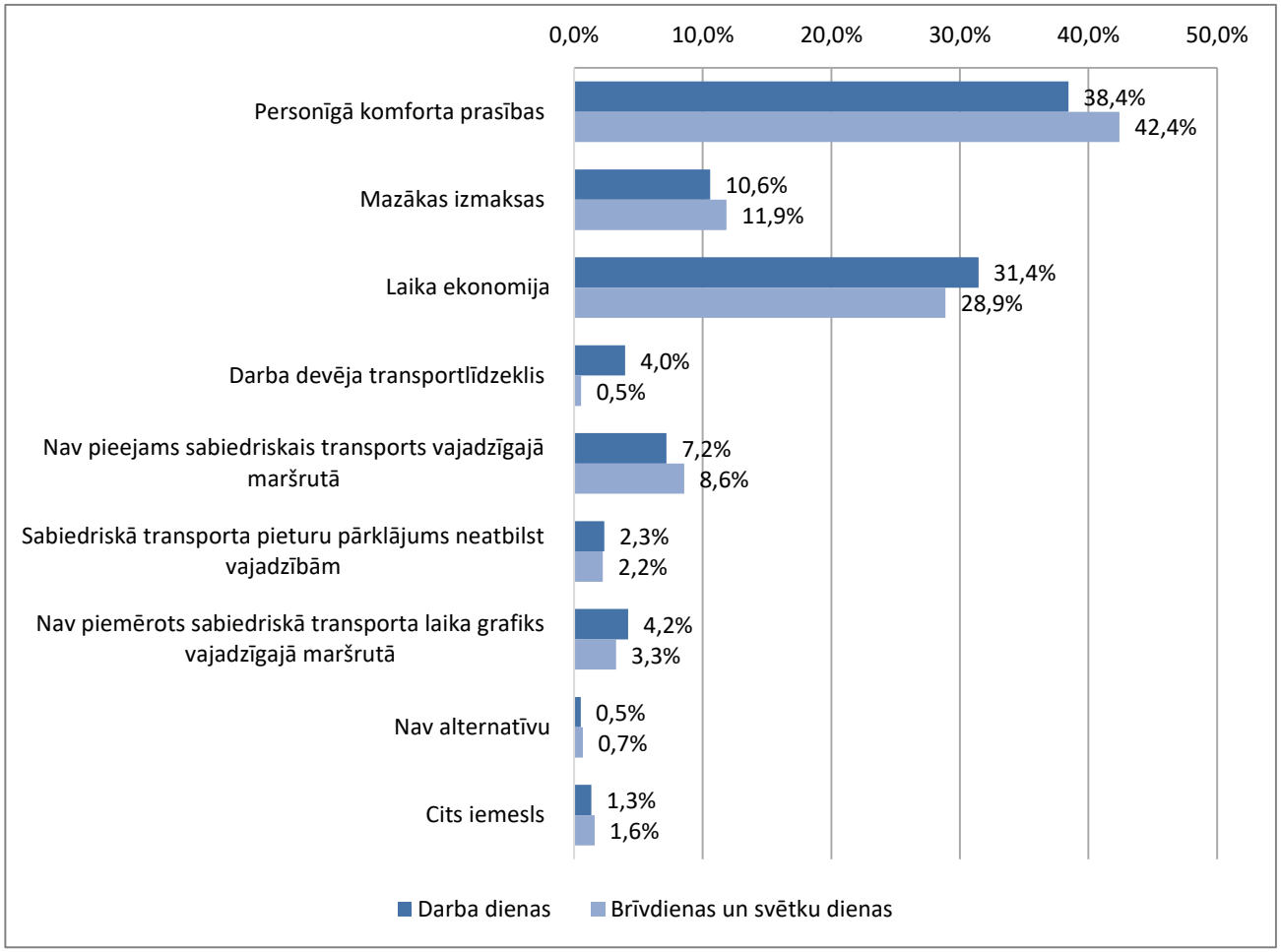
Galvenie privātā transporta izmantošanas iemesli darba dienās un brīvdienās kopumā ir līdzīgi (2.31. attēls). Tie ir: personiskā komforta prasības (38-42%, atkarībā no nedēļas dienas) un laika ekonomija (29-31%), kā arī mazākas izmaksas (11-12%) un sabiedriskā transporta trūkums vajadzīgajā maršrutā (7-9%). Lai izprastu šo faktoru nozīmi, būtu nepieciešama datu padziļināta analīze vismaz reģionu un apdzīvoto vietu urbanizācijas pakāpes līmenī, tomēr to neļauj novērtēt iegūto datu raksturs.

2.30. attēls. Iedzīvotāju pārvietošanās iemesli darba dienās un brīvdienās 2017. gadā



Avots: CSP, pētījums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", Datu tabula "Pārvietošanās īsajos braucienos (<300 km) pēc pārvietošanās iemesla, %".

2.31. attēls. Sabiedriskā transporta izmantošanas netiešie šķēršļi – privātā transporta izmantošanas iemesli – darba dienās un brīvdienās 2017. gadā



Avots: CSP, pētījums "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā", Datu tabula "Vieglā automobiļa, taksometra un motocikla izmantošanas iemesli, %".

2.6. tabula. Sabiedriskā transporta regulāra izmantošana ikdienā iedalījumā pēc nabadzību un sociālo atstumtību raksturojošiem pamata indikatoriem 2014. gadā (%)

		Regulāri izmanto sabiedrisko transportu	Neizmanto, braukšanas biļete ir pārāk dārga	Neizmanto, pieturvieta/ stacija/ autoosta ir pārāk tālu	Neizmanto, līdz transporta pieturvietai ir grūti nokļūt	Neizmanto, privātais transports	Neizmanto, cits iemesls
KOPĀ		**54,0%**	**2,5%**	**1,1%**	**2,0%**	**30,3%**	**10,1%**
Pilsēta/ lauki	Pilsētas	60,6%	2,5%	0,6%	2,1%	24,8%	9,4%
	Lauki	40,0%	2,3%	2,2%	1,8%	42,1%	11,6%
Reģioni	Rīga	69,3%	1,1%	0,2%	2,3%	19,9%	7,1%
	Pierīga	45,7%	2,4%	1,4%	1,2%	38,7%	10,6%
	Vidzeme	47,8%	2,1%	0,9%	1,1%	38,4%	9,7%
	Kurzeme	48,1%	3,1%	1,4%	2,0%	33,9%	11,6%
	Zemgale	48,8%	3,3%	0,7%	1,5%	35,5%	10,3%
	Latgale	44,3%	**4,6%**	**2,8%**	**3,6%**	29,9%	14,8%
Kvintiļu grupas	1.kvintile (trūcīgāka)	53,8%	**6,6%**	**1,7%**	**1,9%**	23,3%	12,7%
	2.kvintile	55,4%	2,4%	1,4%	**4,0%**	23,5%	13,3%
	3.kvintile	55,5%	1,5%	1,3%	2,4%	27,8%	11,5%
	4.kvintile	53,6%	1,2%	0,8%	1,6%	34,6%	8,1%
	5. kvintile (turīgāka)	51,9%	0,5%	0,3%	0,5%	41,8%	5,1%
Nabadzības riska slieksnis	Zem sliekšņa	56,7%	**7,0%**	**1,9%**	**3,8%**	14,5%	16,1%
	Virs sliekšņa	53,4%	**1,3%**	**0,9%**	**1,6%**	34,3%	8,6%

Avots: CSP, EU-SILC, 2014. gada modulis, PD090 Vai Jūs regulāri ikdienā izmantojat sabiedrisko transportu? [atbilžu varianti precizēti, pārfrāzējot apstiprinošo vai noliedzošo izteikumu redakciju]

EU-SILC 2014. gada modulis ļauj izvērtēt tiešos sabiedriskā transporta neizmantošanas iemeslus nozīmīgākajās nevienlīdzību un sociālo atstumtību raksturojošo parametru grupās. Jāņem vērā, ka kopš apsekojuma ietvaros šo tendenču analīzei ir lietots tikai viens jautājums ar ierobežotu atbilžu variantu skaitu, un privātā transporta izmantošanas iemesli sīkāk netiek analizēti, tādējādi šo datu nozīmīgākā pievienotā vērtība ir trīs apstākļu, kas raksturo sabiedriskā transporta regulāras neizmantošanas iemeslu, minēšanas biežums dažādās iedzīvotāju grupās (sk. 2.6. tabulu). Šie indikatori ir sabiedriskā transporta regulāras neizmantošanas ikdienā iemesli, kas saistīti ar pārāk dārgu braukšanas biļeti, pieturvietas pārāk tālu izvietojumu un apgrūtinātu nokļūšanu līdz pieturvietai. Kopumā, izvērtējot 2014. gada EU-SILC moduļa datus redzams, ka 54,0% iedzīvotāju atzīst, ka ikdienā regulāri lieto sabiedrisko transportu, 30,3% sabiedrisko transportu nelietoja, jo ikdienā izmantoja privāto transporta līdzekli, attiecīgi vidēji 2,5% neizmantoja sabiedrisko transportu biļetes dārdzības dēļ, 2,0% – grūtību nokļūt līdz transporta pieturai dēļ un 1,1% – neizmantoja, jo pieturvieta atrodas pārāk tālu. Lai gan vidējā vērtējumā šie rezultāti liecina par apmierinošu situāciju, tomēr, apskatot datus sociāli demogrāfiskā griezumā, redzams, ka šo pēdējo trīs iemeslu minēšanas biežums ir augstāks tajās iedzīvotāju grupās, kas pakļautas augstākam nabadzības un sociālās atstumtības riskam.

Visnozīmīgākā sakarība starp šo grūtību minēšanas iemesliem ir novērojama ar iedzīvotāju ienākumiem. Vistrūcīgākās, 1. kvintilei, ienākumu grupai atbilstošie iedzīvotāji biļetes dārdzību min vidēji 6,6% gadījumu, taču, ja personas ienākumi ir zem nabadzības riska sliekšņa, tad biļetes dārdzība regulārai sabiedriskā transporta izmantošanai ikdienā 2014. gadā bija šķērslis 7,0% gadījumu. 2. kvintiļu grupas gadījumā biežākais šķērslis sabiedriskā transporta izmantošanai ikdienā ir grūtības nokļūt līdz pieturvietai (4,0%), kas skaidrojams ar augstāku pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvaru šīs kvintiles kompozīcijā.

Kopumā redzams, ka komplicētāka situācija vērojama Latgales reģionā, kurā iegūti relatīvi augstāki rādītāji, ka sabiedrisko transportu neizmanto dārgākas braukšanas biļetes dēļ un grūtību nokļūt līdz sabiedriskā transporta pieturai (2.6. tabula). Vēl būtiskākas atšķirības atklājas, ja Latgales reģionu aplūko dalījumā pēc pilsētas vai lauku teritorijas. 5,2% Latgales lauku teritoriju iedzīvotāju norāda, ka neizmanto regulāri sabiedrisko transportu biļetes dārdzības dēļ, un 5,0% - jo transporta pietura atrodas pārāk tālu. Salīdzinājumam – citu statistisko reģionu lauku teritoriju iedzīvotāji min 1-2% gadījumu.

2.3.4.2. Iedzīvotāju pārvietošanās ierobežojumi, neapmierinātās vajadzības un atstumtības riski

Latvijas iedzīvotāju pārvietošanās izvēles, uzmanību pievēršot lauku iedzīvotājiem kā transporta atstumtības mērķa grupai, raksturo šajā Izvērtējumā veiktā gadījumu izpēte. Tā rāda šādas tendences, kurp iedzīvotāji ikdienā dodas:

- Bijušais rajona centrs (pirms 2009. gada administratīvi teritoriālās reformas) neatkarīgi no tā, vai tas šobrīd ir attiecīgā novada centrs;
- Cita novada centrs, ja tas atrodas tuvāk par apdzīvotai vietai piederīgā novada centru un ja tajā atrodas ikdienā būtiski pakalpojumi (tuvākā izglītības iestāde, ģimenes ārsts, iespēja pārsēsties uz vilcienu u.tml.);
- Novada centrs, ja tas atrodas tuvāk par citām iepriekš minētajām administratīvajām vienībām un ja tajā pieejami iedzīvotājiem nepieciešamie pakalpojumi;
- Reģionālas nozīmes centrs (piemēram, Jēkabpils, Rēzekne, Daugavpils, Liepāja) vai Rīga specifisku pakalpojumu saņemšanai (reģionālās slimnīcas, klīniskās universitātes slimnīcas, vēstniecības vai to konsulāti u.tml.);
- Pierobežas reģionos – kaimiņvalstis.

Intervijas ar iedzīvotājiem rāda, ka pārvietošanās ieradumiem ir liels spēks, jo bijušais rajona centrs var būt galvenais virziens, neskatoties uz to, ka tuvāk ir republikas nozīmes pilsēta vai cita novada centrs. Novērojama arī došanās virzienu konkurence – ja apkārtnē aptuveni vienādā attālumā atrodas bijušais rajona centrs, cita pilsēta vai republikas pilsēta, vairums iedzīvotāju izvēlas doties uz bijušo rajona centru.

Vienlaikus izvēlētais pārvietošanās virziens ir atkarīgs no pārvietošanās mērķa – dažādu mērķu ietekmē tie mainās. Raksturīgākie iedzīvotāju un viņu ģimenes locekļu ikdienas pārvietošanās mērķi ir:

- Izglītības iestādes, un gadījumos, ja vispārizglītojošā iestāde apdzīvotajā vietā (ciematā) ir slēgta, skolēnu pārvietošanos nodrošina skolēnu autobuss vai sabiedriskais transports;
- Darbs, un šī mērķa dēļ iedzīvotāji mēdz doties atšķirīgos virzienos un dažādos attālumos, kas vismaz daļēji atkarīgi no individuāliem lēmumiem;
- Valsts un pašvaldību iestādes;
- Privāto pakalpojumu saņemšana (iepirkšanās, ārstniecības iestādes ārstu speciālistu konsultāciju saņemšanai, zobārstniecības pakalpojumi, aptiekas, sadzīves pakalpojumi u.tml.);
- Kultūras pasākumu apmeklēšana;
- Sociālo kontaktu uzturēšana.

Šo galveno pārvietošanās vajadzību intensitāte katrā mājsaimniecībā atšķiras. Izglītības iestādes un darbavieta ir virzieni, kuros atbilstošā vecuma iedzīvotāji dodas katru darba dienu, savukārt nepieciešamība apmeklēt pārējās iestādes ir ievērojami retāka.

Aplūkojot katru no galvenajiem pārvietošanās virzienu veidiem, redzams, ka **izglītības iestādes**, kurā mācās skolas vecuma bērni, vecāki izvēlas ar dažādiem stratēģiskiem apsvērumiem, un pastāv iespēja, ka bērni tiek vesti uz izglītības iestādi citā apdzīvotā vietā vai arī citā novadā pat tad, ja vietējā vispārējā izglītības iestāde vēl darbojas pagasta teritorijā. Iedzīvotāji – bērnu vecāki – savas rīcības pamatošanai izmanto šādus argumentus/ apsvērumus:

- Lielāka vispārējās izglītības iestāde nodrošina bērnam plašāku sociālo kontaktu tīklu;
- Izvēle notiek par labu tai izglītības iestādei, uz kuru izvēlējušies doties bērna vienaudži, kuri arī dzīvo attiecīgajā pagastā (ciematā);
- Izvēle par labu tuvākajai izglītības iestādei, ja vienlaikus tās piedāvājums apmierina arī citas vecāku intereses (piemēram, piedāvā skolēnu autobusu vai interešu izglītību);
- Izvēle par labu tai izglītības iestādei, kuras pašvaldība piedāvā lielāka apjoma vai plašāku atvieglojumu spektru par interešu izglītību vai vecāku nodrošinātu skolēnu pārvietošanos;
- Interešu izglītības piedāvājums izglītības iestādē vai iespēja nokļūt no izglītības iestādes uz interešu izglītības vietu (mūzikas vai mākslas skolu, sportu u.tml.).

Ņemot vērā, ka iedzīvotāju, kas dzīvo noteiktā pagastā (ciematā), izvēlētās izglītības iestādes var atrasties dažādās vietās, pastiprinās izglītības iestāžu savstarpējā konkurences situācija. Tā rezultātā iespējams, ka, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, vienu pagastu apkalpo trīs novadu skolēnu autobusi. Citās apdzīvotās vietās, pastāvot izglītības iestāžu konkurencei, blakus skolēnu autobusam citos virzienos skolēnu nogādāšanu organizē paši vecāki, saņemot par to pašvaldības kompensācijas.

Skolēnu nokļūšanai izglītības iestādē tiek izmantots plašs transporta līdzekļu spektrs. Pirmkārt, daļā gadījumu skolēnus ved **skolēnu autobuss**. Ja bērns dzīvo lielāku attālumu no skolēnu autobusa maršruta, pašvaldība kompensē vecāku izdevumus par bērna nogādi līdz skolēnu autobusa pieturai. Citos gadījumos skolēni brauc uz izglītības iestādi ar **sabiedrisko transportu**. Gan skolēnu autobusa, gan sabiedriskā transporta maršruta autobusa gadījumā iegūtie dati rāda, uz izglītības iestādes pieskaņo mācību stundu laika plānu autobusa kursēšanas laikam. Sabiedriskā transporta gadījumā izglītības iestādēm vairāk jāpielāgojas autobusu atiešanas laika, savukārt skolēnu autobusa gadījumā, kas pieder pašvaldībai, lielāka ietekme ir izglītības iestādei. Tādā gadījumā gan vispārizglītojošās

izglītības iestādes, gan interešu izglītības iestāžu (mākslas, mūzikas skolas) vajadzības tiek salāgotas tādējādi, ka skolēnu autobuss atiet tad, kad nodarbības ir beigušās visu iestāžu skolēniem. Tie skolēni, kuri nav iesaistījušies interešu izglītībā, laiku līdz skolēnu autobusa atiešanai pavada dienas centrā, sporta nodarbībās u.tml.

Daļā gadījumu, piemēram, ja bērns apmeklē izglītības iestādi citā novadā vai kādu citu apsvērumu dēļ, **vecāki ved bērnus uz izglītības iestādi ar privāto automašīnu**. Gadījumā, ja attiecīgajā izglītības iestādē mācās vairāki bērni no konkrētā pagasti, vecāki mēdz apvienoties, vedot bērnus uz izglītības iestādi ar vienu privāto automašīnu, sadalot mājsaimniecību starpā, kurš no vecākiem kurā no dienām nodrošinās bērnu nogādāšanu skolā. Tādējādi vecāki īstenoto neformālu "apvienoto braucienu" bērnu vajadzībām. Šādās situācijās vecāki arī atrunā norēķinus par personīgajiem izdevumiem (ņemot vērā arī to, ka pašvaldība var kompensēt vecākiem bērnu nogādāšanu izglītības iestādē).

Iepriekš minētā skolēnu pārvietošanās līdzekļu dažādība tikai daļēji ir saistīta ar ģimenes materiālo stāvokli. Skolēnu autobusu vai sabiedrisko transportu izvēlas arī mājsaimniecības, kuru rīcībā ir privātā automašīna. Redzams, ka izvēle par labu vienam vai otram pārvietošanās līdzeklim notiek, izvērtējot vecākiem pieejamos laika resursus un sabiedriskā/ skolēna autobusa piedāvājumu vai tā kursēšanas laiku.

Aplūkojot **darbavietu izvietojumu**, uz kurieni dodas katras apdzīvotās vietas iedzīvotāji, iezīmējas šādas galvenās tendences:

- Darbavieta konkrētā pagasta ietvaros, t.i., samērā maza attāluma rādiusā ap apdzīvoto vietu;
- Darbavieta novadā, ārpus konkrētā pagasta, vai sava novada centrā (atkarībā no attāluma);
- Darbavieta blakus novadā, it sevišķi, ja tā izvietojums ir tuvāks par sava novada centru vai tam raksturīgs kvalitatīvāks autoceļu savienojums;
- Darbavieta lielākā reģionālā centrā ārpus novada teritorijas, piemēram, bijušajā rajona centrā vai republikas nozīmes pilsētā;
- Darbs ārzemēs (sezonāls, svārstmigrācija u.tml.).

Atkarībā no darbavietas izvietojuma, ir sastopamas gan situācijas, kad persona no mājām uz darbu dodas katru dienu, gan situācijas, kad persona prom no mājām uz darbu dodas uz nedēļu vietas – došanās katru dienu vai uz nedēļu vai vairākām nedēļām (vietēja svārstmigrācija). Došanās prom no mājām uz nedēļu vai ilgāku laiku var būt saistīta gan ar veicamo attālumu, gan ar transporta izmaksām, gan autoceļu kvalitāti. Iespējams, ka persona dodas uz darbu uz visu nedēļu, pat ja veicamais attālums atrodas viena reģiona robežās. Piemēram, tas notiek, ja autoceļu kvalitātes dēļ uz darbavietu ir jābrauc pa apkārtceļiem ("ar līkumu"), kas padara garāku veicamo attālumu un paaugstina transporta izmaksas.

Aplūkojot ekonomiski aktīvo iedzīvotāju **nokļūšanu uz darbu**, visbiežāk kā ierastākais transporta līdzeklis tiek minēts **privāta automašīna, personai braucot vienai vai vairākiem kolēģiem apvienojoties**, lai samazinātu brauciena izmaksas. Redzams, ka iedzīvotāji mēdz piedāvāt kaimiņiem darbu savā darbavietā, lai veidotos iespēja vairākiem cilvēkiem kopīgi braukt uz darbu. Tiek uzskatīts,

ka maiņu darba gadījumā privātā automašīna ir arī praktiski vienīgais piemērotais transporta līdzeklis, ja persona katru vakaru vēlas nokļūt atpakaļ mājās. Maiņu darba gadījumos darba devējs (vai vairāki darba devēji apvienojoties) mēdz organizēt arī savu transportu darbinieku nogādāšanai uz uzņēmumu. **Sabiedriskais transports nokļūšanai uz darbu** tiek izmantots retāk, un iegūtā informācija rāda, ka šādā gadījumā ir jāsakrīt vairākiem apstākļiem: pirmkārt, autobusa kursēšanas laiks un ienākšanas laiks galamērķī labi sakrīt ar darba sākuma un beigu laiku, otrkārt, tieši vai ar pārsēšanos ir iespējams nodrošināt vairākus alternatīvus risinājumus, kā nokļūt darbā un atpakaļ mājās, vai, treškārt, darba vieta piedāvā vai persona īrē mājokli, lai uzturētos darbavietas tuvumā visas darba nedēļas garumā.

Runājot par sabiedriskā transporta kursēšanas laika atbilstību uzņēmuma darba laikam, redzams, ka gan uzņēmēji, gan darbinieki rūpējas par savām ērtībām. Intervētie atsaucas uz situācijām, kad cilvēks atsakās no sabiedriskā transporta tikai tāpēc, ka viņš nokļūst darbā stundu agrāk un pēc darba noslēguma līdz autobusa pienākšanai ir arī jāgaida vēl kāda stunda.

Vienlaikus jāatzīmē arī iedzīvotāju pieredze, ka **sliktos laikapstākļos nevar paļauties uz sabiedriskā transporta kursēšanu atbilstoši tā maršrutam un laika grafikam**. Piemēram, Jaunjelgavas novada Sunākstes iedzīvotāji stāsta, ka mitrā laikā ziemā, pavasarī vai rudenī, kad vietējos grants autoceļus iespējams izbraukt tikai ar mazu braukšanas ātrumu, starppilsētu autobuss "Subate-Rīga" izlaiž Sunāksti un brauc uz Rīgu pa asfalta seguma autoceļiem. Šis reiss daļai iedzīvotāju ir nozīmīgs, lai nokļūtu uz darbu, taču informāciju par maršruta maiņu ir iespējams iegūt tikai tad, ja iedzīvotāji paši zvana dispečeram. Attiecīgi, saņemot informāciju, iedzīvotājiem ir jāspēj ātri atrast alternatīvu risinājumu, kā nokļūt darbā. Arī citu apdzīvoto vietu iedzīvotāji stāsta piemērus, kad autobusa vadītājs savlaicīgi brīdina, ka braukšanas ātruma dēļ tiks nokavēta nokļūšana galamērķī.

Ņemot vērā, ka kopumā virsroku gūst uzskats, ka nokļūšanai uz darbu no lauku apdzīvotām vietām ir nepieciešama privāta automašīna, pašvaldību iestāžu pārstāvjiem tika lūgts komentēt, vai bezdarbs viņu novadā ir saistāms ar nepietiekamu sabiedriskā transporta pieejamību. Līdzīgi arī bezdarbniekiem tika jautāts, vai viņu bezdarba situācija ir kaut kādā mērā saistīta ar sabiedriskā transporta nodrošinājumu (laiku piemērotību, reisu skaitu u.tml.). Redzams, ka kopumā gan pašvaldību iestāžu pārstāvji, gan bezdarbnieki par ievērojami būtiskākiem šķēršļiem uzskata citus apstākļus, nevis sabiedriskā transporta atiešanas un kursēšanas laikus un biežumu.

Viens no bezdarba iemesliem, kā izriet no gadījumu izpētes dalībnieku pieredzes, ir iedzīvotāju zemā gatavība doties strādāt tālāk no mājām, kā arī pieņemt maiņu darbu. Šajā gadījumā redzams, ka iedzīvotāji (gadījumu izpētē – biežāk sievietes) vēlētos strādāt darbu, kas atrodas pagasta ietvaros, t.i., ne vairāk kā dažu kilometru attālumā, kā arī ar nepilnu darba laiku, kas ļautu šo darbu apvienot ar rūpēm par mājsaimniecību (t.sk., piemājas saimniecību) un bērniem (vai pilnīgi vai daļēji kopjamu personu mājās). Šajos gadījumos rūpes par bērniem bija individuālos motīvos balstīta izvēle, nevis bērnu pieskatīšanas pakalpojumu trūkums pašvaldībā. Turklāt daži interviju dalībnieki norādīja, ka viņiem, pēc būtības, ir darbs, un šajos gadījumos par savu darbu viņi uzskatīja piedalīšanos NVA organizētajos algotajos pagaidu sabiedriskajos darbos. Tāpat atsevišķas sievietes bezdarbnieces uzsvēra, ka ir iesaistījušās NVA programmā tikai tāpēc, lai daļēji aizpildītu ikdienu, jo citādi ar dzīvesbiedru ir vienojušās, ka rūpēsies par saimniecību un algotu darbu nestrādās.

Kā otrs nozīmīgs bezdarba iemesls tiek minētas transporta izmaksas, šajā gadījumā tieši norādot uz sabiedriskā transporta biļešu cenām. Aprēķinot sagaidāmos mēneša izdevumus sabiedriskajam transportam, lai nokļūtu novada centrā uz darbu, un salīdzinot tos ar sagaidāmo algu, intervētie bezdarbnieki norādīja, ka tikpat lielus ienākumus viņi saņem, strādājot algotos pagaidu sabiedriskos darbus. Tādējādi redzams, ka algotie pagaidu sabiedriskie darbi, kas, no vienas puses, ļauj saglabāt personai darba prasmes un gūt nelielus ienākumus, no otras puses, piedāvā arī personai pieņemamākus darba apstākļus.

Valsts un pašvaldību iestāžu apmeklējuma vajadzība ir atkarīga no personas statusa un ekonomiskās aktivitātes, kā arī digitālajām prasmēm un tehniskajām iespējām izmantot e-pakalpojumus. No valsts iestādēm iedzīvotājiem visbiežāk ir vajadzība apmeklēt NVA, kura atrodas sava vai cita novada centrā, kurp attiecīgi iedzīvotāji mēdz doties, kooperējoties ar citiem NVA klientiem. Pasta pakalpojumi visās apdzīvotajās vietās bija pieejami praktiski uz vietas pagastā. Savukārt no pašvaldības iestādēm iedzīvotāji visbiežāk dodas uz bibliotēku, pagasta pārvaldi un sociālo dienestu, un vairumā gadījumu pašvaldība nodrošina pietiekami biežus speciālistu pieņemšanas laikus, lai iedzīvotāji savas vajadzības var nokārtot pagasta pārvaldē, bez vajadzības doties uz novada centru.

Runājot par **ārstniecības iestāžu pieejamību un to apmeklējumu vajadzībām**, jānodala primārā veselības aprūpe (ģimenes ārsts), sekundārie ambulatorie veselības aprūpes pakalpojumi, stacionāra pakalpojumi un zobārstniecības pakalpojumi. Šo pakalpojumu izvietojuma areāls ir atšķirīgs, tādējādi attālums un virziens, kurā iedzīvotājiem ir jādodas, ir mainīgs. Vairumā gadījumu izpētes vietu (izņemot Embūti Vaiņodes novadā) noteiktā laika posmā (piemēram, vienu vai divas reizes nedēļā, divas reizes mēnesī u.tml.) ir pieejams ģimenes ārsts, kuram šeit ir otrā vai trešā prakses vieta. Lai gan ģimenes ārsts pieņem tuvākā lielākajā apdzīvotajā vietā (piemēram, novada centrā), iedzīvotāji ir informēti par tā pieņemšanas laikiem vietējā praksē, un uzskata, ka kopumā ģimenes ārsts ir pieejams. Papildu tam atsevišķās vietās, piemēram, Varakļānu novada Murmastienē, darbojas arī feldšeru punkti.

Ārstu speciālistu apmeklējumam parasti ir jādodas uz bijušo rajona centru vai citu tuvāko novada centru, atsevišķos gadījumos – arī tuvāko republikas nozīmes pilsētu (gan savā, gan citā reģionā), piemēram, Varakļānu novada Murmastienes iedzīvotāji brauc uz Madonu vai Rēzekni, savukārt Ludzas novada Istras pagasta (Vecslabadas) iedzīvotāji visbiežāk brauc uz Ludzu vai Rēzekni. Izvēle starp minētajām vietām ir atkarīga gan no tā, kurā vietā ātrāk var saņemt pakalpojumu (t.i., jāgaida īsāku laiku), gan to tā, vai attiecīgā profila speciālists vispār ir pieejams attiecīgajā pilsētā. Savukārt tuvākā pilsēta, kurā pieejami onkoloģisko pacientu aprūpes pakalpojumi, minēto apdzīvoto vietu iedzīvotājiem ir Daugavpils. Personas ar invaliditāti atzīst, ka reizi gadā ir nepieciešams doties uz Rīgu, piemēram, uz izmeklēšanu, kārtējo novērošanas vizīti vai rehabilitāciju (piemēram, no Rīgas dodoties uz rehabilitācijas centru "Vaivari").

Pārtikas un sadzīves preču iegāde ir nākamais pārvietošanās iemesls, tomēr izbraukumi ārpus apdzīvotas vietas tiek pakārtoti mājsaimniecības mobilitātes iespējām. Tā kā visās apdzīvotajās vietās bija pieejams pārtikas veikals, kā arī autoveikals, tad pirmās nepieciešamības preces ir iespējams iegādāties uz vietas. Attiecīgi tālāk no apdzīvotas vietas iedzīvotāji dodas, ja vēlas iegādāties kaut ko

vairāk – pārtiku mājdzīvniekiem, preces lauka un dārza darbiem, apģērbu u.tml. Turklāt sadzīves un mājsaimniecības preču iegāde daļā gadījumu notiek ar interneta veikalu starpniecību, tādējādi preces tiek piegādātas uz attiecīgo apdzīvoto vietu ar pasta vai kurjera palīdzību. Tas nozīmē, ka iedzīvotājiem zināmā daļā gadījumu pastāv izvēles, kad pašiem doties iepirkties un kad pasūtīt preci. Nozīmīgs nosacījums šeit gan ir iedzīvotāju ieradumiem pieejamajām tehnoloģijām un digitālajam prasmēm, attiecīgi preču pasūtīšanu internetā ar piegādi mājās biežāk izmanto jaunākās un vidējās paaudzes iedzīvotāji, savukārt vecākās paaudzes iedzīvotāji ir vairāk atkarīgi no iespējām nokļūt tirdzniecības vietās.

Citu privāto pakalpojumu (sadzīves pakalpojumi, bankas, aptiekas u.tml.) saņemšanai iedzīvotāji dodas uz tiem pašiem tuvumā esošajiem lielākajiem administratīvajiem centriem, kur dodas darba, izglītības, iepirkšanās u.c. iemeslu dēļ, bieži vien apvienojot vairākas vajadzības vienā braucienā.

Kultūras pasākumu apmeklējumam vai tuvējiem ceļojumiem (ekskursijām) iedzīvotāji izvēlas dažādus transporta līdzekļus. Iedzīvotāji, kas vēlas kultūras pasākumus apmeklēt individuāli, savu iespēju robežās tam izmanto sabiedrisko transportu (piemēram, nokļūšanai Rīgā) vai privāto automašīnu, kas ir svarīgi, lai pēc pasākuma noslēguma nokļūtu atpakaļ dzīvesvietā. Ja personai pašai nepieder privāta automašīna, tad par nogādāšanu uz pasākumu tiek panākta vienošanās ar kaimiņiem vai neformālajiem pakalpojumu sniedzējiem, kā tas ir aprakstīts iepriekš. Tomēr pašvaldības iestādes šajā jomā samērā aktīvi atbalsta iedzīvotājus, un ar pašvaldības iestāžu vai vietējo NVO (piemēram, pensionāru biedrības vai iniciatīvas grupas u.tml.) palīdzību tiek organizēti kolektīvi braucieni uz koncertiem, izrādēm u.tml. tuvējos reģionālās nozīmes centros vai uz Rīgu, kuru nodrošināšanai pašvaldība piešķir autobusu.

Sociālo kontaktu uzturēšanu iedzīvotāji kā savu ikdienas mobilitātes mērķi min retāk, jo daļa ikdienas kontaktpersonu atrodas uz vietas, pagastā (savs sociālo kontaktu tīkls), savukārt kā radinieku dzīvesvietas tiek minēti gadījumu izpētei tuvējas apdzīvotas vietas, kas atrodas viena novada ietvaros vai salīdzinoši tuvu esoši blakus novadā, lielākas tuvumā esošas vai republikas nozīmes pilsētas tā paša reģiona ietvaros, kā arī Rīga. Attiecīgi šajos gadījumos iedzīvotājiem ir grūti komentēt, cik bieži viņi dodas apciemot radiniekus vai draugus, kas dzīvo ārpus pagasta teritorijas. Tāpat iedzīvotāji norāda, ka sociālo kontaktu uzturēšanai viņus apciemo pieaugušie bērni, kas dzīvo citur, un šeit redzams, ka tas, kura persona dosies ciemos pie otras, ir atkarīgs gan no personas vecuma, gan pieejamajiem finanšu un tehniskajiem resursiem (piemēram, automašīna, iespēja nopirkt braukšanas biļetes vai izmantot valsts noteiktos atvieglojumus braukšanas biļetes iegādei). Redzams, ka sociālo kontaktu uzturēšanas klātienē (apciemojumi) intensitāte samazinās līdz ar finanšu resursu samazināšanos un ērtu, ierastu sabiedriskā transporta maršrutu slēgšanu.
Apkopojot iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, redzams, ka pēc pakalpojumu izvietojuma areāla, lauku iedzīvotājiem nepieciešams pārvietoties samērā lielos attālumos. Privātie pakalpojumi, kaut arī nepieciešami retāk nekā reizi nedēļā (un, pēc personas ieskatiem, tā var būt reizi mēnesī līdz vienu reizi trīs mēnešos), un sekundārie ambulatorie pakalpojumi (vajadzība pēc tiem variē atkarībā no mājsaimniecības sastāva un vecuma grupas) ir pieejami lielākos centros, kas atrodas no desmit līdz vairāku desmitu kilometru attālumā. Tādējādi iedzīvotāju iespējas apmierināt savas vajadzības ir atkarīgas no pieejamiem resursiem mobilitātei – transporta līdzekļu veidiem un finanšu resursiem.

Attiecībā uz risinājumiem sabiedriskā transporta jomā, kas nepieciešami lauku iedzīvotāju transporta pieejamības veicināšanai, izteiktos priekšlikumus var sadalīt divās daļās – autoceļu jautājumi un sabiedriskā transporta nodrošināšanas jautājumi. Tā kā daudz vietējo autoceļu ir ar grants segumu, likumsakarīgi, ka kā galveno nepieciešamo uzlabojumu pašvaldību institūciju pārstāvji un iedzīvotāji min autoceļu sakārtošanu.

Savukārt abiedriskā transporta nodrošināšanas jautājumos priekšlikumi sadaļas vēl divās grupās. Pirmkārt, esošajos maršrutos būtu lietderīgi norīkot mazākas ietilpības autobusus, kas ir ne tikai ekonomiskāk, bet arī psiholoģiski komfortablāk iedzīvotājiem, jo intervētie atzīst, ka liela un tukša (bez pasažieriem) autobusa kursēšana šķiet biedējoša. Otrkārt, tiek uzskatīts, ka "transports pēc pieprasījuma" būtu iedzīvotāju vajadzībām atbilstošāks risinājums. Atsevišķu pašvaldību pārstāvji norāda, ka apsver iespējas veikt iepirkumu par šādu risinājumu, vienlaikus atzīstot, ka jautājuma izskatīšana tiek atlikta administratīvi teritoriālās reformas rezultātu gaidās. Papildu tam pašvaldību pārstāvji uzskata, ka organizēt transportu nav viņu funkcija, kas attur no aktīvākas turpmākās rīcības.

2.3.5. Latvijas pašvaldību, iedzīvotāju un uzņēmēju stratēģijas sabiedriskā transporta pieejamības problēmu risināšanai

Iedzīvotāju un pašvaldību stratēģijas, risinot jautājumus, kas izriet no sabiedriskā transporta ierobežotās pieejamības, turpmākās nodaļas izklāstā ir iedalītas divās daļās – (1) privātie jeb iedzīvotāju risinājumi un (2) pašvaldību risinājumi.

Iedzīvotāju individuālie risinājumi

Apkopojot dažādās iedzīvotāju pārvietošanās stratēģijas, redzams, ka turīgākā un aktīvākā lauku iedzīvotāju daļa ir mobilāka un spējīga lielākā mērā apmierināt savas vajadzības. Maznodrošinātie un pensijas vecuma lauku iedzīvotāji lielākā mērā izmanto samierināšanās stratēģijas un dodas uz tuvējiem centriem nozīmīgāku un svarīgāku vajadzību gadījumos, pēc iespējas apvienojot braucienus. Lauku iedzīvotāji, pielāgojoties savam attālinātam novietojumam, izmanto arī interneta veikalu piedāvājumus un kurjeru pakalpojumus, tādējādi samazinot pašiem vajadzību doties uz novadu centru vai tālāk. Tādējādi iespējamas situācijas, ja gadījumos, ja personas darbavieta atrodas pagasta ietvaros vai persona ir bez darba, tad viņa izbrauc ārpus pagasta vienu reizi vairāku mēnešu laikā.

Lai optimizētu ģimenes locekļu pārvietošanos, taupītu laika un finanšu resursus, gan mājsaimniecībām ar privāto automašīnu, gan mājsaimniecībām bez privāta transporta līdzekļa lauku apvidos ir nepieciešams pietiekami plašs sociālo kontaktu tīkls, kas nodrošina atbalstu. To personu lokā, kas nodrošina atbalstu var būt ne tikai privātie kontakti (radinieki, kaimiņi, draugi, kolēģi), bet arī pašvaldību iestāžu (bibliotēkas, sociālā dienesta, izglītības iestādes) vai valsts iestāžu filiāļu (parasti minēts pasts) darbinieku starpniecība dažādu preču vai resursu nogādei, piemēram, pastniece sadarbībā ar bibliotekāri nogādā attālināti dzīvojošiem pensijas vecuma cilvēkiem grāmatas. Ja personai šāds atbalsts tīkls nav izveidojies vai potenciālās atbalsta personas dzīvo samērā tālu, pieaug personas sociālās atstumtības risks.

Redzams, ka vismaz daļā gadījumu transportu uz darbu piedāvā arī uzņēmēji. Tā kā darbinieki mēdz braukt no samērā plaša apvidus, uzņēmēji arī norāda, ka pilnveido piedāvāto atbalstu, piemēram,

sadarbībā ar pašvaldību slēgtajā pagasta izglītības iestādē tiek ierīkotas kopmītnes, kur pārnakšņot darbiniekiem, lai ikdienā būtu jābrauc mazāks attālums. Arī novados, kur tās centrā izvietotajās izglītības iestādēs mācās bērni no plašas apkārtnes, var tikt piedāvāts internāts/ kopmītne.

Iedzīvotāji, kuriem lauku apvidos pašiem nav privātas automašīnas un kuriem nav iespēju veikt "apvienotos braucienus" kopā ar kolēģiem vai radiniekiem, mēdz izmantot neformālus, privātus pakalpojumus, lai ar automašīnu tiktu nogādāti tuvākā pilsētā vai novada centrā. Šajā gadījumā nosacīti to var saukt par **neformāla "taksometra" pakalpojumu**, jo persona, kas sniedz šādu pakalpojumu, vadoties no interviju dalībnieku sacītā, nav to reģistrējis kā savu uzņēmējdarbību. Redzams, ka šāda sadarbība ir uzskatāma par uzņēmējdarbību, jo iedzīvotāji min konkrētus izcenojumus par braucienu uz konkrētu vietu, un, jo tālāks brauciens, jo izcenojums ir augstāks, un tas pārsniedz attiecīgā maršruta degvielas izmaksas. Te jānorāda, ka šādi neformāla "taksometra" pakalpojumi pastāv paralēli vienkāršai sabiedriskai iniciatīvai, kur kaimiņi, dodoties uz novada centru vai citu pilsētu, piedāvā kaimiņiem apvienoties vai atved pensijas vecuma kaimiņiem kādus pirkumus. Neformālos "taksometrus" šajā gadījumā atšķir, pirmkārt, norāde, ka pagastā ir zināms, pie kuras personas jāvēršas, ja nepieciešams nokļūt kādā vietā ārpus sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem, un, otrkārt, norādītie "pakalpojuma izcenojumi". Kā redzams, šādus pakalpojumus iedzīvotāji izmanto samērā reti, piemēram, lai nokļūtu uz pilsētu, no kuras atiet sabiedriskais transports uz tālāku republikas nozīmes pilsētu vai Rīgu, vai lai nokļūtu pie ārsta uz sekundāro ambulatoro veselības aprūpes pakalpojumu iestādi vai stacionāru. Apvienojoties vairākām personām, šāds pakalpojums var tikt izmantots tad, kad dodoties uz tuvējo NVA filiāli, brauciena mērķis vienlaikus ir arī iepirkties, un šāda "automašīnas īre" ļauj atvest vairāk produktus un ērtāk tos nogādāt mājās.

Privātus kaimiņu vai neformāla "taksometra" pakalpojumus mēdz izmantot arī personas ar invaliditāti (visbiežāk ar kustību traucējumiem), tomēr pakalpojuma izmantošana atšķiras no brauciena mērķiem, attāluma u.c. apsvērumiem. Redzama tendence, ka īsākiem braucieniem personas ar invaliditāti mēdz izvēlēties privātas automašīnas pakalpojumus, kaut arī par tiem ir jāmaksā, savukārt garākiem braucieniem (piemēram, uz Rīgu) – sabiedrisko transportu (autobusu vai vilcienu).

Nokļūšanai uz veselības aprūpes iestādi noteiktas iedzīvotāju grupas var izmantot arī pašvaldības nodrošinātu transporta līdzekli, kas arī ļauj nokļūt galamērķī bez pārsēšanās. Šī pakalpojuma saņemšanas kārtību nosaka pašvaldības saistošie noteikumi (sk. attiecīgi nākamo un 2.2.4. nodaļu).

Vērtējot sabiedriskā transporta piemērotību iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, redzams, ka **iedzīvotāji ņem vērā ne tikai reģionālas nozīmes maršrutu tīklu un piedāvājumu, bet arī starppilsētu autobusu** (g.k. uz Rīgu, bet arī citu autobusu, kas savieno dažādu reģionu lielākās pilsētas) piedāvājumu. Piemēram, lai gan Sunākstei nav tieša savienojuma ar reģionālās nozīmes maršrutu ar tās novada centru Jaunjelgavas pilsētu, šādu savienojumu nodrošina starppilsētu autobusa maršruts Subate-Rīga, kas vienlaikus ļauj arī nokļūt Aizkrauklē (ar pārsēšanos) un citās vietās līdz pat Skrīveriem un Ķegumam (ar pārsēšanos). Šo maršrutu iedzīvotāji uzskata par visbūtiskāko savu ikdienas pārvietošanās vajadzību nodrošināšanā.

Pašvaldību atbalsts

Būtiskākie pašvaldību atbalsts instrumenti iedzīvotājiem ir trīs: pirmkārt, skolēnu autobusa organizēšana vai transporta izdevumu kompensēšana, otrkārt, sociālā dienesta piedāvāts transports nokļūšanai uz dažādām iestādēm, t.sk., valsts un pašvaldību, ārstniecības iestādēm, juridisko pakalpojumu saņemšanai atbilstoši saistošajiem noteikumiem, un, treškārt, pašvaldības autobusa nodrošinājums kolektīvi organizētiem braucieniem – visbiežāk kultūras, taču iespējami braucieni arī citiem mērķiem, piemēram, tuvējiem ceļojumiem, aptiekas apmeklējumam u.tml. atbilstoši sociāli mazāk aizsargātu iedzīvotāju būtiskām vajadzībām (atkarībā no pašvaldības – gan maksas, gan bezmaksas pakalpojuma formā). Bezmaksas transports pēc iedzīvotāju pieprasījumā pieejams arī gadījumos, lai nodrošinātu iedzīvotājiem iespēju piedalīties vēlēšanās u.tml. Papildus šiem atbalsta veidiem, kas ir atrunāti ar pašvaldības saistošajos noteikumos un daudzās pašvaldībās tiek organizēti pēc līdzīgiem principiem, pastāv arī dažādas mazāk izplatītas iniciatīvas, kurus bieži organizē tieši pašvaldības sociālais dienests.

2.4. Secinājumi par nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā

Nevienlīdzība pieejamībā sabiedriskā transporta plānošanas dokumentu un tiesību aktu līmenī

Lai gan transporta nozares attīstības dokumentos identificētie mērķi ir nozīmīgi no sabiedriskā transporta pieejamības viedokļa visām iedzīvotāju grupām, tomēr to sasniegšana ir kavēta, un vairāk kā desmit gadu ilgā posmā šie mērķi no viena politikas plānošanas perioda tiek pārvirzīti uz nākamo plānošanas posmu. Tādējādi vienots un tajā pašā laikā elastīgs sabiedriskā transporta piedāvājums iedzīvotājiem, kas apmierinātu gan valsts mērķus efektīvi izlietot sabiedriskajam transportam piešķirtās budžeta dotācijas, gan iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, joprojām ir aktuāls politikas mērķis.

Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un sekojošos informatīvajos ziņojumus par sabiedriskā transporta politikas aktualitātēm dominējošais diskurss ir pasažieru pārvadājumu zaudējumi un valsts dotāciju apmērs, attiecībā uz sociālajiem jautājumiem vispārīgi atzīstot sabiedriskā transporta saistību ar sociālu mērķiem. Šādai kopējai pozīcijai ir pamats, jo CSP un Autotransporta direkcijas apkopotie dati rāda, ka kopš 2008. gada ir samazinājies sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits, visbūtiskāk – autobusos. Tomēr, aplūkojot Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam un vēlākos posmos sagatavotos informatīvajos ziņojumus, redzams, ka tie par maz ietver iedzīvotāju mobilitātes un transporta pieejamības aspektu analīzi, kā arī izvērstu un datos pamatotu dažādu faktoru ietekmes izvērtējumu uz pasažieru skaita samazināšanās iemesliem un iespējām tos ietekmēt.

Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un sekojošos informatīvajos ziņojumos aplūkotie dati sniedz informāciju tikai par pārvadāto pasažieru skaitu, ieņēmumu un izdevumu un valsts budžeta dotāciju apmēru, bet izpaliek analīze par pakāpi, kādā sabiedriskā transporta šī brīža piedāvājums spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Šāds rādītājs būtu jēgpilnāks par Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam noteikto politikas rezultatīvo rādītāju – pagastu un novadu īpatsvaru, kuriem ir nodrošināts savienojums divas reizes dienā ar augstāka līmeņa

administratīvo centru, kas jau 2014. gadā, t.i., politikas plānošanas perioda sākumā, bija uzskatāms par tuvu maksimālai vērtībai. Kā alternatīvs piemērs iespējamām politikas rezultatīvo rādītāju modifikācijām, lai iegūtu vērtējumu par sabiedriskā transporta pieejamību no iedzīvotāju skatu punkta, būtu uzskatāmi uz iedzīvotāju aptaujām balstīti rādītāji, kuri ļauj noteikt, piemēram, tādu iedzīvotāju īpatsvaru, kas norāda, ka sabiedriskais transports nav piemērots viņu pārvietošanās vajadzību apmierināšanai (un politikas mērķa rezultatīvais rādītājs ietvertu šāda iedzīvotāju īpatsvara samazināšanos), vai citi dati, kas parāda, ka pieaug iedzīvotāju paradumi paļauties un izmantot sabiedrisko transportu kā pārvietošanās līdzekli. Tāpat gan Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, gan vēlākajos informatīvajos ziņojumos visa Latvijas teritorija tiek apskatīta kā kopums bez reģionu vai apdzīvoto vietu, vai iedzīvotāju sociālo grupu specifikas, t.i., atsevišķu sociālās atstumtības riskam biežāk pakļauto mērķa grupu vajadzības transporta jomā netiek identificētas. Piemēram, lai gan tiek minēta nepieciešamība nodrošināt dažādu apdzīvoto vietu savienojamību ar novadu centriem vai lielākiem reģionālajiem centriem, lauku iedzīvotāji kā sociālās atstumtības riskam pakļauta mērķa grupa politikas dokumentu līmenī netiek identificēta, lai gan šajā Izvērtējumā aplūkotā informācija rāda, ka šāda analīzes dimensija būtu jāievieš. Tāpat arī politikas rezultātu līmenī netiek definēti mērķi, kādi situācijas uzlabojumi būtu panākami atsevišķu sociālās atstumtības riska grupu jomā, kā arī netiek monitorēts, vai ieguldījumi sabiedriskā transporta infrastruktūrā palīdz veicināt sociālās atstumtības mazināšanos.

Izvērtējuma izstrādes brīdī tuvojās noslēgumam Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam darbības periods, un nākamā perioda pamatnostādņu melnraksts vēl nebija publiski pieejams. Tādējādi par turpmāko sabiedriskā transporta politiku ir iespējams spriest indikatīvi, balstoties tikai uz informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.). Tajā ietvertā informācija rāda, ka arī nākotnē sabiedriskā transporta politikas būtisks elements ir valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšana, vienlaikus cenšoties panākt augstāku sabiedriskā transporta pievilcību iedzīvotājiem, lai veicinātu pārsēšanos no privātā uz sabiedrisko transportu. Informatīvajā ziņojumā ir uzskaitīta virkne jaunu sabiedriskā transporta organizācijas principu, kas vērsta uz šo mērķu sasniegšanu, tomēr Izvērtējuma izstrādes brīdī tie vēl nebija nostiprināti ne nozares politikas plānošanas dokumentos, ne tiesību aktos. Šo pasākumu indikatīvā analīze rāda, ka pastāv bažas, vai, pirmkārt, politikas veidošanā pietiekami lielā mērā tiek ņemtas vērā visu reģionu vajadzības (liela daļa uzmanības ir veltīta Rīgas un Pierīgas reģionu savienojumiem), otrkārt, kādā mērā vajadzība mazināt budžeta dotācijas tiks salāgota ar iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, vai, treškārt, kādā mērā lēmumi noteiktus starppilsētu maršrutus pārveidot par komerciāliem/ valsts nedotētiem reisiem ietekmēs lauku iedzīvotāju iespējas nokļūt uz darbu, ja viņi šim mērķim izmanto starppilsētu autobusu, un vai, ceturtkārt, pietiekami liela uzmanība tiek veltīta alternatīvu, finanšu efektīvitāti uzlabojošu pakalpojumu attīstībai.

Attiecībā uz pēdējo aspektu redzams, ka šobrīd tāda starptautiski pierādīta, finanšu efektivitāti uzlabojoša instrumenta kā, piemēram, transporta pēc pieprasījuma, ieviešana Latvijā notiek gausi, kā arī šī instrumenta stiprināšana šobrīd, t.i., iepriekš minētā informatīvā ziņojuma ietvaros, nav atzīta par nākotnes sabiedriskā transporta politikas aktualitāti. Informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) norādīts, ka pakalpojums "transports pēc pieprasījuma" tiks izmantots esošā tiesību aktu redakcijā, savukārt atsevišķos maršrutos ar zemu pārvadājumu intensitāti tiks ieviesti bezmaksas braucieni. Ņemot vērā

informatīvā ziņojuma statusu, nākamā plānošanas posma Transporta attīstības pamatnostādnēs būtu plašāk izvēršama vīzija par sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanu un tā finanšu efektivitātes paaugstināšanu mazapdzīvotās teritorijās. Tā, piemēram, pamatnostādnēs būtu precizējama bezmaksas braucienu loma, jo šī instrumenta izmantošana, vismaz iesākumā, ir plānota šauri (20 maršruti), tomēr starptautiskā prakse rāda, ka šādi instrumenti parasti attiecas nevis uz atsevišķiem maršrutiem, bet gan uz pieejamību visiem pēc konkrētām pazīmēm vai parametriem, piemēram, noteiktām sociāli ekonomiskajām grupām (iedzīvotājiem pensijas vecumā u.tml.) vai konkrētu administratīvi teritoriālo vienību (reģionu vai pašvaldību). Tāpat būtu plašāk izvērtējumas arī pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" attīstības iespējas, jo šādi risinājumi, kā rāda ārvalstu pieredze visdrīzāk būs nākotnē jāizskata kā nozīmīga alternatīva sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanai Latvijā.

Nevienlīdzība sabiedriskā transporta jomā mērķa grupu griezumā

Kā minēts iepriekšējā apakšnodaļā, lai arī transporta nozares politikas dokumenti un arī informatīvie ziņojumi atzīst sabiedriskā transporta saistību ar sociālu mērķu sasniegšanu, atsevišķu sociālās atstumtības riskam biežāk pakļauto **mērķa grupu vajadzības** transporta jomā **netiek identificētas**.

Aplūkojot Izvērtējuma mērķa grupu situāciju saistībā ar transporta pieejamību, redzams, ka kopumā politikas veidotāju redzeslokā ir tikai atsevišķas iedzīvotāju grupas, turklāt tikai sākot ar tiesību aktu līmeni. Tā tiesību aktu līmenī noteikti politikas mēri attiecas uz šādu mērķa grupu interesēm: **bērni (iedzīvotāji līdz 18 gadu vecumam), personas ar I un II grupas invaliditāti un personas ar dažādiem funkcionēšanas ierobežojumiem un daudzbērnu ģimenes**. Lūkojoties no vides pieejamības viedokļa, risinājumi, kas tiek pielietoti, lai uzlabotu personu ar dažādiem funkcionēšanas ierobežojumiem iespējas izmantot sabiedrisko transportu, ir attiecināmi arī uz pirmspensijas un pensijas vecuma personām tiktāl, ciktāl tas atvieglo fizisko transporta pieejamību. Vienlaikus jāatzīmē, ka šo mērķa grupu intereses Latvijā praktiski nav pētītas, t.i., tās kā potenciālās politikas mērķa grupas tiek identificētas, balstoties uz vispārpieņemtiem, taču Latvijas dokumentos skaidri neidentificētiem principiem.

Aplūkojot personu loku, kurām valsts līmenī piešķirti atvieglojumi, redzams, ka lietotais kritērijs atbilst sociālā statusa definīcijai. Tādējādi, akcentējot nevienlīdzības aspektu, ir pamats secinājumam, ka šāda pieeja mazina iespēju piešķirt sabiedriskā transporta atvieglojumus tieši zemāko ienākumu grupām, tādējādi mazinot ienākumu atšķirību radīto nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamībā. Lai gan, balstoties uz nabadzības indikatoru analīzi, var uzskatīt, ka daļēji definētās sociālā statusa grupas ir pakļautas arī lielākam nabadzības riskam (piemēram, daudzbērnu ģimenes locekļi, personas ar invaliditāti), tomēr fakts, ka atvieglojumu piešķiršanā netiek ņemti vērā indivīda faktiskie ienākumi, ir šķērslis apgalvot, ka atvieglojumi ir tieši mērķēti ienākumu nevienlīdzības radīto seku mazināšanai.

Apkopojot datus par pašvaldību noteiktajiem atvieglojumiem, redzams, ka kopumā raksturīgs sekot valsts līmenī noteiktajiem principiem, t.i., nodrošināt atvieglojumus bērniem un personām ar invaliditāti vai kustību traucējumiem, kā arī, turpinot sociālo dienestu sniegto atbalstu trūcīgām un maznodrošinātām personām, daļa pašvaldību šīs grupas ir noteikušās arī kā transporta atvieglojumu/ pakalpojumu/ atbalsta saņēmējas.

Kopumā veiktā dokumentu analīze un ekspertu intervijas ir par pamatu secinājumam, ka noteikti sociāli demogrāfiskie aspekti Latvijas sabiedriskā transporta politikas dienaskārtībā **netiek aplūkoti** un attiecīgo grupu situācija nav analizēta. Šis secinājums attiecas uz šādām Izvērtējuma mērķa grupām: **dzimums, viena pieaugušā mājsaimniecības, teritoriālais iedalījums (reģions, lauku iedzīvotāji u.tml.), bezdarbnieki un piederība noteiktai sociālai grupai (romi, no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas, patvēruma meklētāji, bēgļi un personas ar alternatīvo statusu, ilgstošais bezdarbnieks, vardarbībā cietušās personas, bezpajumtnieki** u.c.). Kaut arī personas ar I un II grupas invaliditāti, kā arī personas ar dažādiem funkcionēšanas ierobežojumiem ir nacionāla līmeņa politikas veidotāju uzmanības lokā, veiktās ekspertu intervijas rāda, ka personu ar III grupas invaliditāti situācijas atšķirības ienākumu ziņā nav tik nozīmīgas, lai tās tiktu uzskatītas par līdzvērtīgām darbspējīgām personām bez funkcionēšanas ierobežojumiem. Tā rezultātā daļa pašvaldību par savu atvieglojumu mērķa grupu ir definējusi visas personas ar invaliditāti, t.sk., arī III grupas invaliditāti.

Vienlaikus dažādu statistikas datu analīze rāda, ka **nelabvēlīgākā situācijā kopumā attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību atrodas lauku iedzīvotāji**. Par to liecina, pirmkārt, statistikas dati par pasažieru pārvadājumu īpatsvaru dažādos pārvadājumu veidos. Redzams, ka, salīdzinot ar pēckrīzes periodu, republikas nozīmes pilsētu pārvadājumi līdz 2019. gadam ir kļuvuši relatīvi apjomīgāki nekā reģionālie pārvadājumi, kas norāda, ka novadu (un lauku teritoriju) iedzīvotāji pēdējo astoņu gadu laikā summāri ar sabiedrisko transportu pārvietojas retāk nekā iepriekš. Otrkārt, redzams, ka republikas pilsētu pašvaldības īsteno plašāku sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumu politika, nosakot vairāk iedzīvotāju grupas, kas var pretendēt uz atvieglojumiem, tā rezultātā būtiski samazinot sabiedriskā transporta lietošanas izmaksas iedzīvotājiem. Tā rezultātā, salīdzinot pilsētu un laiku iedzīvotāju izdevumus transportam, ko ļauj analizēt CSP mājsaimniecību budžeta dati, redzams, ka lauku iedzīvotāju izdevumi transportam vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli veido lielāku ģimenes budžeta proporciju, nekā vidēji valstī un vidēji pilsētu iedzīvotājiem. Tas skaidrojams arī ar to, ka kopumā lauku iedzīvotājiem ikdienā ir jāpārvar salīdzinoši lielāki attālumi, lai nokļūtu sev ierastos ikdienas pārvietošanās galamērķos (darbs, izglītības iestādes u.tml.). Lai valsts politikas plānošanas dokumentos tiek atzīts, ka braukšanas maksas biļetes reģionālās vietējās nozīmes maršrutos nesedz pārvadātāju faktiskos izdevumus, t.i., lauku iedzīvotājiem sabiedriskais transports tiek dotēts, tomēr faktiski dotāciju apmērs nav pietiekams, lai izlīdzinātu iedzīvotāju transporta izdevums. Šis secinājums ir viens no argumentiem turpmākam priekšlikumam, ka valstī jāturpina meklēt elastīgākus sabiedriskā transporta nodrošināšanas mehānismus lauku apvidiem.

Reģionālā līmenī augstākie transporta izdevumi bija Vidzemes un Zemgales reģionu iedzīvotājiem, ko var skaidrot ar biežākiem un tālākiem braucieniem uz Rīgu, savukārt Kurzemes un Latgales reģiona iedzīvotāji biežāk pārvietojas tikai sava reģiona ietvaros, t.i., īsākus attālumus. Motivāciju braukt uz darbu tālākus attālumus noteikti ir saistāma arī iespēju nokļūt reģionā, kurā ir ne tikai plašāka darbavietu izvēle, bet arī augstākas algas. Ja, dodoties uz darbu no Vidzemes vai Zemgales reģionu uz Rīgas vai Pierīgas reģiona, finanšu ieguvumi varētu būt jūtami, tad Latgales reģiona novietojums attiecībā pret augstāka atalgojuma darbavietu koncentrēšanās vietām ir pārāk tāls, lai veicinātu ikdienas mobilitāti, kas attiecīgi skaidrāk izpaustos mājsaimniecību transporta izdevumu datos,

savukārt reģionālā mobilitāte darba dēļ uz ilgākiem laika posmiem (piemēram, nedēļu vai vairākām nedēļām) mājsaimniecību transporta izdevumu statistikā izpaužas nozīmīgi mazākā apmērā.

Ienākumu zemākajās (1.-3.) kvintiļu grupās izdevumi transportam bija zemāki par vidējo rādītāju, tomēr CSP mājsaimniecību budžeta dati neļauj noteikt, vai šī budžeta ietvaros mājsaimniecībām bija iespējams apmierināt visas savas pārvietošanās vajadzības, jo, kā rāda Izvērtējumā iegūtie kvalitatīvie un citu, agrīnāku pētījumu sekundārie dati, trūcīgākie lauku iedzīvotāji mēdz atteikties no pārvietošanās, ja tā viņiem prasa lielus finanšu un laika resurus. Tomēr mājsaimniecību budžetu datu analīze ir pamats secinājumam, ka **atvieglojumi bērniem sabiedriskajam transportam ir lietderīgi**, jo mājsaimniecību ar bērniem izdevumi transportam Latvijā, neskatoties uz spēkā esošajiem atvieglojumiem, ir proporcionāli uz vienu ģimenes locekli mēnesī augstāki, nekā mājsaimniecību bez bērniem izdevumi. Tāpat redzams, ka pēdējos gados, ieviešot atvieglojumus daudzbērnu ģimeņu locekļiem, šīs sabiedrības daļa reģionālos pasažieru pārvadājumus izmanto intensīvāk nekā iepriekš.

Lai gan lauku iedzīvotājiem pieejamība transportam vērtējama kā vājāka, vienlaikus Autotransporta direkcijas dati rāda, ka, nodrošinot pārvadājumus šobrīd spēkā esošajā kārtībā, kopumā reģionālajiem vietējas nozīmes pasažieru pārvadājumiem ir zema spēja ar ieņēmumiem segt pārvadātāju izmaksas, un 2019. gadā visos plānošanas reģionos, izņemot Rīgas plānošanas reģionu (Pierīgas satistisko reģionu) ieņēmumi sedza pārvadātāju izmaksas ne vairāk kā 30% apmērā – šāds rādītājs atbilst Kurzemes reģiona rādītājam, kamēr pārējos reģionos tas ir vēl zemāks. Tādējādi redzams, ka, lai gan, no vienas puses, novadu teritoriju iedzīvotāji atrodas nelabvēlīgākā situācijā attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību, no otras puses, tā nodrošinājums jau esošajā apmērā jau ir izaicinājums par sabiedriskā transporta politikas īstenošanu atbildīgajām institūcijām. Šī problēma, kā redzams iepriekšējā nodaļā, ir akcentēta arī nozares politikas plānošanas dokumentā – Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un informatīvajos ziņojumos, tomēr šie rezultāti arī rāda, ka līdz šim īstenotā politika nav bijusi pietiekami efektīva. Tā kā arī nākotnē ir sagaidāms uzstādījums, ka valsts budžeta dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai reģionos ir saglabājamas esošajā līmenī un pat samazināmas, šo politikas uzstādījumu ir jāsalāgo ar dažādu sabiedrības grupu interesēm. Lai pārliecinātos par sociālo principu adekvātu iekļaušanu sabiedriskā transporta politikas plānošanā, arī politikas plānošanas dokumentu līmenī, proti, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.2027. gadam, ir jābūt iekļautiem tādiem politikas rezultatīvajiem rādītājiem, kas ļauj pārliecināties ar sociālās atstumtības riskam vairāk pakļauto iedzīvotāju grupu situāciju (atkarībā no mērķiem un sagaidāmajiem izaicinājumiem – saglabāšanu esošajā līmenī vai uzlabošanos) attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību.

2.5. Galvenās problēmas, nepieciešamie risinājumi un ieteikumi

Problēma #1	**Šobrīd spēkā esošās Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, kā arī tām sekojošie informatīvie ziņojumi apskata sabiedriskā transporta nozari vispārīgi, bez Latvijas reģionu vajadzību specifiskas analīzes un dažādu iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību izvērstas analīzes. Papildus tam informatīvais ziņojums „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.), kas**

	pirms Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gada izstrādes raksturo potenciālo politikas virzību nākamajos desmit gados, atsevišķu, reģionu specifisku akcentu liek tikai uz sabiedriskā transporta risinājumiem Rīgas un Pierīgas reģionā.
Ieteikumi problēmas risinājumam	Tā kā Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam Izvērtējuma izstrādes brīdī bija sagatavošanas stadijā, tajās ir izvēršama sabiedriskā transporta pieejamības analīze visu Latvijas reģionu griezumā, izvēršot reģionu specifisku iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību apzināšanu un iekļaušanu nacionālā līmeņa politikas plānošanas dokumentos, un atbilstoši šīm vajadzībām arī nosakot tādus politikas rezultatīvos rādītājus, kas ļauj salīdzināt transporta pieejamību reģionu un apdzīvoto tipu griezumā pēc būtības (sk. šo ieteikumu saistībā ar turpmākajiem, papildinošajiem ieteikumiem).
Problēma #2	**Lai gan kopumā Transporta attīstības pamatnostādnēs ir atzīta sabiedriskā transporta sociālā funkcija un tiesību aktu līmenī tiek definētas atsevišķas sociālās atstumtības riska mērķa grupas, kurām valsts līmenī tiek piešķirti atvieglojumi sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai, tomēr no transporta pieejamības atkarīgo mērķa grupu stāvoklis un tā izmaiņas transporta politikas rezultatīvajos rādītājos līdz šim nav bijis iekļauts.**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Akcentējot nevienlīdzības transporta pieejamībā problēmu Latvijā, Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam noteikt jēgpilnus politikas rezultatīvos rādītājus, izvērtējot šādu rādītāju iekļaušanu: (1) apmērs, kādā sabiedriskais transports spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, datus apskatot vismaz trīs galveno nevienlīdzības riska faktoru griezumā (ienākumu kvintiles, pilsētas un lauku teritorija, reģions), (2) iedzīvotāju izdevumi sabiedriskajam transportam no kopējiem mājsaimniecību budžeta izdevumiem, datus apskatot vismaz divu riska faktoru griezumā (ienākumu kvintiles un pilsētas un lauku teritorija), (3) apmērs, kādā mainās iedzīvotāju paradumi izvēlēties videi draudzīgus pārvietošanas līdzekļus, t.sk., sabiedriskais transports u.c., (4) atsevišķu sociālās atstumtības riska grupu situācijas monitorings, ja to uzlabošanai politikā ir paredzēti īpaši instrumenti, piemēram, paaugstinātas kvalitātes prasības dažādiem pasažieru pārvadājumiem.
Problēma #3	**Informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) sniegtais pārskats rada priekšsatu, ka turpmākajos desmit gados Latvijas sabiedriskā transporta politikas būtisks elements ir valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšana, kā rezultātā var tikt pārskatīts reģionālais vietējās nozīmes maršrutu tīkls, kas rada ģeogrāfiskās un sociālās atstumtības riska pieaugumu lauku iedzīvotājiem bez privātā transporta līdzekļa. Tādējādi politikas veidotāju nākotnes izaicinājums ir sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšana reģionos, tomēr, izskatot pieejamos dokumentus, elastīgu pakalpojumu attīstība šobrīd ir plānota ierobežotā apmērā,**

	piedāvājot bezmaksas transportu tikai 20 maršrutos un saglabājot pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma" atbilstoši šobrīd spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam.
Ieteikumi problēmas risinājumam	Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam ir plašāk izvēršama vīzija par sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanu un tā finanšu efektivitātes paaugstināšanu mazapdzīvotās teritorijās. Piemēram, pamatnostādnēs ir jāprecizē bezmaksas braucienu loma, jo šī instrumenta izmantošana, vismaz iesākumā, ir plānota šauri (20 maršruti), tomēr starptautiskā prakse rāda, ka šādi instrumenti parasti attiecas nevis uz atsevišķiem maršrutiem, bet gan uz pieejamību visiem pēc konkrētām pazīmēm vai parametriem, piemēram, noteiktām sociāli ekonomiskajām grupām (iedzīvotājiem pensijas vecumā u.tml.) vai konkrētu administratīvi teritoriālo vienību (reģionu vai pašvaldību). Tāpat būtu plašāk izvērtējumas arī pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" attīstības iespējas, jo šādi risinājumi, kā rāda ārvalstu pieredze, visdrīzāk būs nākotnē jāizskata kā nozīmīga alternatīva sabiedriskā transporta pieejamības saglabāšanai Latvijā. Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam ir jāapskata instrumenti, kādi tiks izmantoti, lai veicinātu mazākas ietilpības un finanšu efektīvāka autotransporta izmantošanu reģionālās vietējās nozīmes maršrutos, kuros vērojams zems pasažieru piepildījums, jāizvērtē iespēju veidot sadarbības modeļus ar pašvaldībām vai organizēt pašvaldību projektu konkursus, kuros pašvaldības apzina savu iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības un veido tādus risinājumu modeļus, kas izriet no iedzīvotāju pašu vietējām iniciatīvām, tādējādi atbalstot arī pilsoniskās sabiedrības pašorganizāciju attālu lauku teritoriju mobilitātes iespēju veicināšanai.
Problēma #4	**Informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.) norādīts, ka ar 2021. gadu tiks ieviesti komercreisi starppilsētu maršrutos, kas strādā paralēli dzelzceļam Pierīgas reģionā un maršrutā Rīga-Daugavpils. Vienlaikus informatīvajā ziņojumā norādīts, ka komercreisu maršrutu skaits varētu palielināties, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus. Izvērtējums rāda, ka šeit var rasties risks, ka šāds lēmums negatīvi skars arī tos iedzīvotājus, kas šobrīd izmanto starppilsētu reisus, lai nokļūtu uz darbu vai iestādēm novada centrā. Starppilsētu reisu izmantošana mobilitātei raksturīga gadījumos, ja kādā autoceļa posmā nekursē/ nepastāv tāds reģionālās nozīmes maršruts, kas savienotu apdzīvotās vietas ar novada centru un tālākām apdzīvotajām vietām reģiona ietvaros katru darba dienu.**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Pirms jaunu komercreisu maršrutu noteikšanas papildus tiem, kas jau ir identificēti informatīvajā ziņojumā „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.), nepieciešams izvērtēt katra maršruta nozīmi iedzīvotāju reģionālās mobilitātes vajadzību apmierināšanā. Tādējādi, ja Autotransporta direkcijas dati par

	iedzīvotāju iekāpšanu un izkāpšanu noteiktās pieturās rāda, ka konkrētais starppilsētu maršruts ir nozīmīgs iedzīvotāju reģionālai mobilitātei, tomēr lēmums nosliecas par labu tā pārveidošanai par komercreisu, nepieciešams vērtēt atbilstoša reģionālas nozīmes maršruta atvēršanu vai citu līdzvērtīgu risinājumu piedāvāšanu, lai saglabātu iedzīvotājiem pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu.
Problēma #5	**Slikta autoceļu kvalitāte rada virkni ikdienas pārvietošanās problēmu lauku iedzīvotājiem – sabiedriskā transporta reiss var tikt atcelts vai novirzīts pa citu autoceļu, reisi kursē ar nokavēšanos, paaugstinās transporta līdzekļu remonta izmaksas gan pārvadātājiem, gan iedzīvotājiem, kuri brauc ar privāto automašīnu.**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Atzīstot, ka autoceļus ar grants segumu par asfalta segumu pārbūvēt Latvijas apstākļos nav iespējams, nepieciešams sekot, ka grants ceļu uzturēšanai tiek sasniegti tiem definētie kvalitātes standarti, kuri, kā rāda informatīvais ziņojums par Transporta attīstības pamatnostādņu īstenošanu, šobrīd netiek ievēroti valsts autoceļiem piešķirtā nepietiekamā finansējuma dēļ, kā rezultātā rodas iepriekš minētās problēmas. Tādējādi politikas plānošanas līmenī jāmeklē resursi, kā nodrošināt grants seguma ceļu sakārtošanu. Šobrīd grants ceļu stāvoklis dažādās pat blakus esošās administratīvajās teritorijās atšķiras, kas liecina par pašvaldību atšķirīgo attieksmi pret šo jautājumu risināšanu.
Problēma #6	**Digitalizācija informācijā par sabiedriskā transporta maršrutiem un to kursēšanu rada vides un informācijas atstumtības risku veciem cilvēkiem un trūcīgiem, jo šiem iedzīvotājiem trūkst digitālo prasmju un vajadzīgo tehnoloģiju, lai izmantotu šos e-resursus.**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Jāsaglabā pietiekami kvalitatīvi citi informācijas avoti, lai iedzīvotājiem pastāv vairākas alternatīvas iespējas iegūt nepieciešamo informāciju, proti, ne tikai digitāli, bet arī ierastajos komunikācijas kanālos.
Problēma #7	**Latvijas pašvaldībām ir raksturīga atšķirīga pieeja, atbalstot iedzīvotājus transporta jomā, tādējādi atbalsta dažādība var radīt sociālās atstumtības mērķa grupām atšķirīgus apstākļus dažādās Latvijas vietās, kas attiecīgi var saasināt pašvaldību konkurenci un veicināt mazāk turīgu novadu vai pagastu depopulāciju.**
Ieteikumi problēmas risinājumam	Šis jautājums, iespējams, ar esošo tiesisko regulējumu nav risināms, tomēr nepieciešams aktualizēt šo problēmu un novērtēt šo aktivitāšu ietekmi uz valsts un pašvaldību budžetiem, jo bieži lēmuma pamats ir politisks, nevis balstīts uz sociālās atstumtības mazināšanas mērķi.

Izmantotās literatūras un informācijas avoti

Ašmanis, Gusts (2019). "Latvijas iedzīvotāju mobilināte". Prezentācija. Rīga.: PWC. https://www.chamber.lv/sites/default/files/inline-files/G.A%C5%A1manis_PwC_Latvijas_iedz_mobilitate_v3.pdf (sk. 16.03.2020.)

Autotransporta direkcija (2018). "Informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošiem rādītājiem un pārskaitītajām valsts budžeta dotācijām 2017.gadā"; Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2017_12_menesi_09032018.pdf (sk. 08.05.2020.)

Autotransporta direkcija (2019). "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītāsvalsts budžeta dotācijas 2018.gada 12 mēnešos"; Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Pasazieru%20parvadajumi_2018_12%20menesi_22Feb2019.pdf (sk. 08.05.2020.)

Autotransporta direkcija (2020). "Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari raksturojošie rādītāji un pārskaitītās valsts budžeta dotācijas 2019. gada 12 mēnešos". Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Info_2019_12_men_16012020_0.pdf (sk. 08.05.2020.)

Bela et al. (2018). *Ilgtspējīgas attīstības sociālie izaicinājumi*. Grāmatā: Inovatīvi risinājumi ceļā uz ilgtspēju: sabiedrība, ekonomika, vide. Zobena, A. (zin. red.), LU Akadēmiskais apgāds.

Bosetti, S. (2018). „New mobility approaches to fight transport poverty and improve accessibility in european cities and reģions. Analysis and understanding of the mobility needs of vulnerable user groups". *CIVITAS FORUM 2018*. Pieejams: https://hireach-project.eu/HiReach_Presentation%20CIVITAS%20FORUM%20Umea_v1_20180920_SB.PDF (sk. 18.03.2020.)

Civilprocesa likums (14.10.1998.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/50500-civilprocesa-likums (sk. 08.04.2020.)

CSP (n.d.). Datu bāze „Iedzīvotāji". Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/db (sk. 17.03.2020.)

CSP (n.d.). Datu bāze „Sociālie procesi". Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/db (sk. 17.03.2020.)

CSP (n.d.). Iekšzemes kopprodukts un kopējā pievienotā vērtība. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/ekonomika/ikp/galvenie-raditaji/iekszemes-kopprodukts-un-kopeja-pievienota-vertiba (sk. 17.03.2020.)

CSP (n.d.) Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" rezultāti. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate (sk. 15.06.2020.)

CSP (2019). Darbaspēka apsekojuma galvenie rādītāji 2018. gadā. Statistisko datu krājums. Rīga: CSP.

CSP (01.03.2018). Vidējā alga 2017. gadā 926 eiro. Pieejams: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/darba-samaksa/meklet-tema/2383-darba-samaksas-parmainas-2017-gada (sk. 09.02.2020.)

ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieku un ČAES avārijas rezultātā cietušo personu sociālās aizsardzības likums (09.09.1999.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=17962 (sk. 06.04.2020.)

Dārziņa, L. (2019). Bezdarbnieka pabalsts un rosinātās izmaiņas. LV portāls 25.09.2019. Pieejams: https://lvportals.lv/skaidrojumi/308619-bezdarbnieka-pabalsts-un-rosinatas-izmainas-2019 (02.04.2020.)

Deklarācija par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību (07.05.2019.). Pieejams: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/kk-valdibas-deklaracija_1.pdf (sk. 02.05.2020.)

Demogrāfisko lietu centrs (22.06.2016.). Konceptuālais ziņojums "Par Sadarbības platformas "Demogrāfisko lietu centrs" priekšlikumiem ģimeņu ar bērniem atbalstam 2017.–2018. gadā". Pieejams: https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/DLC%20KoncZin_22062016_1.pdf (sk. 31.03.2020.)

European Network for Rural Development (bez datuma). "Smart Villages and Rural Mobility". Pieejams: https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd_publications/smart-villages_brief_rural-mobility.pdf (26.03.2020.)

EUROSTAT (n.d.). European Union Statistics on Income and Living Conditions (EU-SILC). Pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/web/microdata/european-union-statistics-on-income-and-living-conditions (sk. 27.02.2019.)

EUROSTAT (n.d.) Income and living conditions. Data. Ad-hoc modules. Pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/web/income-and-living-conditions/data/ad-hoc-modules (sk. 03.06.2020.)

EUROSTAT (n.d.). [ilc_peps06] People at risk of poverty or social exclusion by broad group of country of birth (population aged 18 and over). Pieejams: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_peps06&lang=en (sk. 05.04.2020.)

EUROSTAT (2018). *EU Transport Statistics. Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics*. Pieejams: https://circabc.europa.eu/sd/a/298539df-bfa2-4a23-8128-79d028c33f1e/Microsoft%20Word%20-%20Passenger%20Mobility%20Guidelines%20December%202018_reviewed%20NO%20COMMENT%20BOXES.docx.pdf (sk. 27.02.2019.)

EVALSED - The resource for the evaluation of Socio-Economic Development: Sourcebook - Method and Techniques. (2013). European Comsission. Pieejams: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/guide/evaluation_sourcebook.pdf (sk. 26.11.2019.)

Fadejeva, L., Krasnopjorovs, O. (2016). Minimālās algas celšana: brīnumnūjiņa vai bremze tautsaimniecībai? Pieejams: www.makroekonomika.lv (sk. 02.04.2020.)

Finanšu ministrija (2019). Informatīvais ziņojums "Valsts nodokļu politikas pamatnostādņu 2018. – 2021. gadam īstenošanas 2018. gadā starpposma novērtējums". Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/5919 (sk. 15.06.2020.).

Finanšu ministrija (2014). *Vadlīnijas par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem*, 18.lpp. Pieejams: http://m.esfondi.lv/upload/Petijumi_un_izvertejumi/apraksti/Izvertesanas_vadlinijas_31012014_final.pdf (sk. 26.11.2019.)

Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final Report". Pieejams: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf (sk. 26.03.2020.)

Fridrihsone, M. (21.01.2019.). Plāno mainīt aizsargāto elektroenerģijas lietotāju atbalsta modeli. Pieejams: https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/plano-mainit-aizsargato-elektroenergijas-lietotaju-atbalsta-modeli.a306742/ (sk. 03.04.2020.)

Hazans, Mihails (2015). "Emigrācija no Latvijas 21. gadsimtā reģionu, pilsētu un novadu griezumā". Mieriņa I. (red.) *Latvijas emigrantu kopienas: cerību diaspora*. Rīga: Latvijas Universitātes Filozofijas un socioloģijas institūts, 11.-25.lpp.

Hess, D.B. (2017). „Decrypting fare-free public transport in Tallinn, Estonia." *Case Studies on Transport Policy*. 5(4), pp.690-698. Pieejams: http://www.hesstonia.com/wp-content/uploads/2018/12/Decrypting-fare-free-public-transport-in-TallinnEstonia.pdf (sk. 18.03.2020.)

Imigrācijas likums (31.10.2002.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/68522-imigracijas-likums (sk. 08.04.2020.)

ITF (2017). „Income Inequality, Social Inclusion and Mobility". *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.)

ITF (2019). "Improving Transport Planning and Investment Through the Use of Accessibility Indicators", *International Transport Forum Policy Papers*, No. 66, OECD Publishing, Paris.

IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Pieejams: http://www.docutren.com/pdf/boletin/%5BIIIA%201440%5D.pdf (sk. 04.03.2020.)

IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). Social inclusion in EU public transport. Executive summary. Pieejams: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540351/IPOL_STU(2015)540351(SUM01)_EN.pdf (sk. 06.01.2020.)

Joining forces of public transport and ride-sharing: UITP (bez datuma). Pieejams: https://www.uitp.org/news/joining-forces-public-transport-and-ride-sharing-uitp-coordinates-new-project-ride2rail (26.03.2020.)

Kanels, Juris (2020). "Iestāšanās Eiropas Savienībā ietekme uz transporta rīcībpolitikas attīstību Latvijas Republikā". Promocijas darbs. Rīga: Latvijas Universitāte, Sociālo zinātņu fakultāte, Politikas zinātnes nodaļa. Pieejams: https://www.szf.lu.lv/fileadmin/user_upload/LU.LV/Apaksvietnes/Fakultates/www.szf.lu.lv/Petnieciba/Promocijas_darbi/J._Kanels_Promocijas_darbs.pdf (sk. 06.04.2020.)

La.lv (09.12.2016.). FM: Mikrouzņēmumu nodokļa palielināšanas dēļ minimālās sociālās iemaksas augs par 62%. Pieejams: https://www.la.lv/fm-mikrouznemumu-nodokla-palielinasanas-del-minimalas-socialas-iemaksas-augs-par-62 (sk. 03.04.2020.)

Labklājības ministrija (n.d.). Oficiālā statistika sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības jomā (2014-2017). Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/statistika/valsts-statistika-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-joma (sk. 08.04.2020.)

Labklājības ministrija (31.10.2014.). Koncepcija "Par minimālā ienākuma līmeņa noteikšanu". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/269886-par-koncepciju-par-minimala-ienakuma-limena-noteiksanu- (sk. 20.03.2020.)

Labklājības ministrija (07.03.2017.). Plāns minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2018.-2020. gadam. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40415197 (sk. 20.03.2020.)

Labklājības ministrijs (22.08.2019.). Plāns minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam. Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/308914-par-planu-minimalo-ienakumu-atbalsta-sistemas-pilnveidosanai-2020-2021-gadam (sk. 20.03.2020.)

Labklājības ministrija (09.03.2015.). Koncepcija "Par adopcijas un ārpusģimenes aprūpes sistēmu pilnveidošanu". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/272710-par-koncepciju-par-adopcijas-un-arpusgimenes-aprupes-sistemu-pilnveidosanu (sk. 29.03.2020.)

Labklājības ministrija (2018). Eiropas Atbalsta fonda vistrūcīgākajām personām ieviešanas novērtēšanas ziņojums par periodu 01.01.2017. – 31.12.2017. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/publikacijas/1/2017_novertesanas_zinojums1.pdf (sk. 03.04.2020.)

Labklājības ministrija (13.06.2018.). Informatīvais ziņojums "Pārskats par bērnu stāvokli Latvijā 2017. gadā". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40459109 (sk. 08.04.2020.)

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam. Pieejams: http://www.pkc.gov.lv/images/NAP2020%20dokumenti/20121220_NAP2020_Saeim%C4%81_apstiprin%C4%81ts.pdf (sk. 20.12.2019.)

L.E.K. Consulting (2019). „On-Demand Public Transport. Key Learnings from Global Pilots." Special Report. Pieejams: https://www.lek.com/sites/default/files/insights/pdf-attachments/On-demand-public-transport.pdf (sk. 18.03.2020.)

Likums "Par apdrošināšanu bezdarba gadījumam" (25.11.1999.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/14595-par-apdrosinasanu-bezdarba-gadijumam (sk. 20.03.2020.)

Likums "Par valsts pensijām" (02.11.1995.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=38048 (sk. 06.04.2020.)

Likums "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (11.05.1993). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=56880 (sk. 08.04.2020.)

Likums "Par valsts sociālo apdrošināšanu" (23.11.2016.). https://likumi.lv/ta/id/287229-grozijumi-likuma-par-valsts-socialo-apdrosinasanu- (sk. 06.04.2020.)

Likums "Par maternitātes un slimības apdrošināšanu" (06.11.1995.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/38051-par-maternitates-un-slimibas-apdrosinasanu (sk. 04.06.2020.)

Likums „Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā" (16.12.2001.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=56812 (sk. 30.01.2020.)

LU Biznesa, vadības un ekonomikas fakultāte, LR Tiesībsargs (2019). Nodokļu reforma neapliekamā minimuma, atvieglojumu un attaisnoto izdevumu piemērošanas problēmu, efektivitātes un risinājumu izvērtējumā. Pētījums. 2.sējums. Pieejams: http://www.tiesibsargs.lv/uploads/content/2_sejums_1551263667.pdf (sk. 05.01.2020.)

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. (2016). „Transport poverty and its adverse social consequences", *Transport*. doi: http://10.1680/jtran.15.00073 citēts pēc ITF (2017). Income Inequality, Social Inclusion and Mobility. *ITF Roundtable Reports*. Pieejams: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/income-inequality-social-inclusion-mobility.pdf (sk. 06.01.2020.)

Lorenzini, A., Ambrosino G., Finn B. (2019). "Smart rural transport areas (SMARTA) project". Pieejams: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump2019_d4_lorenzini_andrea_memex.pdf (sk. 26.03.2020.)

Mikrouzņēmumu nodokļa likums (09.08.2010.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=215302 (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr.299 "Noteikumi par ģimenes vai atsevišķi dzīvojošas personas atzīšanu par trūcīgu" (30.03.2010.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=207462 (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumu Nr.300 "Ministru kabineta kārtības rullis" (07.04.2009.) 3.pielikumam. Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/190612-ministru-kabineta-kartibas-rullis (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumos Nr. 1534 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi" (22.12.2009.) Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287383-grozijumi-ministru-kabineta-2009-gada-22-decembra-noteikumos-nr-1534-kartiba-kada-pieskir-un-izmaksa-atlidzibu-par-adoptejama (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumi nr. 752 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi un piemaksu par vienlaikus vairāku adoptējamo bērnu aprūpi un uzraudzību" (12.12.2017.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/295897-kartiba-kada-pieskir-un-izmaksa-atlidzibu-par-adoptejama-berna-aprupi-un-piemaksu-par-vienlaikus-vairaku-adoptejamo (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumi Nr. 205 „Apdrošināšanas iemaksu algas indeksa aprēķināšanas un vecuma pensijas kapitāla aktualizācijas kārtība" (27.03.2007.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/155220-apdrosinasanas-iemaksu-algas-indeksa-aprekinasanas-un-vecuma-pensijas-kapitala-aktualizacijas-kartiba (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumi Nr.563 "Minimālās mēneša darba algas noteikšanas un pārskatīšanas kārtība" (18.08.2016.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/284262-minimalas-menesa-darba-algas-noteiksanas-un-parskatisanas-kartiba (sk. 07.04.2020.)

MK noteikumi Nr.759 "Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem" (06.12.2016.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287150-noteikumi-par-valsts-socialas-apdrosinasanas-iemaksu-likmes-sadalijumu-pa-valsts-socialas-apdrosinasanas-veidiem (sk. 05.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 133 "Noteikumi par valsts nodevu par personu apliecinošu dokumentu izsniegšanu" (21.02.2012.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/244579-noteikumi-par-valsts-nodevu-par-personu-apliecinosu-dokumentu-izsniegsanu (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 1643 "Kārtība, kādā piešķir un izmaksā pabalstu aizbildnim par bērna uzturēšanu" (22.12.2009.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/202947-kartiba-kada-pieskir-un-izmaksa-pabalstu-aizbildniba-esosa-berna-uzturesanai (sk. 20.03.2020.)

MK noteikumi Nr. 458 "Noteikumi par patvēruma meklētāja personas dokumentu un tā izsniegšanas kārtību" (12.07.2016.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/283579-noteikumi-par-patveruma-mekletaja-personas-dokumentu-un-ta-izsniegsanas-kartibu (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 55 "Noteikumi par ārzemnieku nodarbināšanu" (28.01.2014.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/264304-noteikumi-par-arzemnieku-nodarbinasanu (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr.371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" (27.06.2017.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi (sk. 06.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 15 "Valsts atbalsta programmas "Latvijas Goda ģimenes apliecība "3+ Ģimenes karte"" īstenošanas kārtība"" (05.01.2020.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/279209-valsts-atbalsta-programmas-latvijas-goda-gimenes-aplieciba-3-gimenes-karte-istenosanas-kartiba (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 717 „Noteikumi par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu" (21.11.2018.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/303331-noteikumi-par-valsts-noteikto-brauksanas-maksas-atvieglojumu-sanemeju-informacijas-sistemu (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr.371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" (27.06.2017.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291898-brauksanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 461 „Vienotas sabiedriskā transporta pakalpojumu uzskaites sistēmas izveidošanas, uzturēšanas un attīstīšanas kārtība" (11.08.2015.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/276061-vienotas-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-uzskaites-sistemas-izveidosanas-uzturesanas-un-attistisanas-kartiba (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 435 „Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" (28.07.2015.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/275812-kartiba-kada-nosaka-un-kompense-ar-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-sniegsanu-saistitos-zaudejumus-un-izdevumus-un-nosaka (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 599 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" (28.08.2012.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/251480-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-sniegsanas-un-izmantosanas-kartiba (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 634 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" (13.07.2010.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/214393-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-organizesanas-kartiba-marsrutu-tikla (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 153 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (31.03.2015.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/273557-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 872 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (04.08.2009.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/195934-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 700 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kam ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" (30.06.2009.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/195934-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kuras-ir-tiesigas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-marsrutos (sk. 08.04.2020.)

MK noteikumi Nr. 677 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kam ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla pamata maršrutos" (02.10.2007.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/164858-noteikumi-par-pasazieru-kategorijam-kam-ir-tiesibas-izmantot-brauksanas-maksas-atvieglojumus-marsrutu-tikla-pamata-marsrutos (sk. 08.04.2020.)

Ministru kabineta rīkojums Nr. 95 "Par nozaru politiku pamatnostādnēm 2021.-2027. gada plānošanas periodam" (04.03.2020.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/313037-par-nozaru-politiku-pamatnostadnem-2021-2027-gada-planosanas-periodam (sk. 05.05.2020.)

Modijefsky, M. (2018). "Estonia launches the largest free public transport scheme in the world." Pieejams: https://www.eltis.org/discover/news/estonia-launches-largest-free-public-transport-scheme-world (15.06.2020.)

Nacionālās attīstības plāns 2014.-2020. gadam (20.12.2012.). Pieejams: http://www.pkc.gov.lv/images/NAP2020%20dokumenti/20121220_NAP2020_Saeim%C4%81_apstiprin%C4%81ts.pdf (sk. 20.12.2019.)

Nacionālā reformu programma stratēģijas "Eiropa 2020" īstenošanai (26.04.2011.). Pieejams: https://www.em.gov.lv/files/tautsaimniecibas_attistiba/LV_NRP_1.pdf (sk. 02.05.2020.)

Niklass, M. (2018). *Strādājošo nabadzība Latvijā* Sustino projekta ietvaros 7.lpp. (nepublicēts raksts, izmantots ar autora atļauju).

NVA (n.d.). Bezdarba statistika. Pieejams: https://www.nva.gov.lv/index.php?cid=6&mid=67 (sk. 29.03.2020.)

Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)". Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 20.12.2019.)

Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2017). „Trešo valstu pilsoņu situācijas izpēte Latvijā 2017". Pieejams: http://www.biss.soc.lv/downloads/publications/BISS_Petijuma_zinojums_2017.pdf (sk. 14.01.2019.)

Nodokļu politikas pamatnostādnes 2018. – 2021. gadam (24.05.2017.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/291013-par-valsts-nodoklu-politikas-pamatnostadnem-2018-2021-gadam (sk. 08.04.2020.)

Office of the Deputy Prime Minister (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. Pieejams: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf (sk. 06.01.2020.)

Patvēruma likums (17.12.2015.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/278986-patveruma-likums (sk. 08.04.2020.)

Payyanadan, R., Lee, J. (2018). "Understanding the ridesharing needs of older adults", *Travel Behaviour and Society,* 13(2018), pp. 155-164. Pieejams: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X1730193X?via%3Dihub (sk. 18.03.2020.)

Pensiju reformas koncepcija. Publicēts oficiālajā laikrakstā "Latvijas Vēstnesis", 9.02.1995., Nr. 21. Pieejams: https://www.vestnesis.lv/ta/id/26779 (sk. 02.05.2020.)

Plāns pieejamas vides veidošanai Latvijā 2019.-2021. gadam (12.03.2019.). Pieejams : http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40462997 (sk. 08.04.2020.)

Progresa ziņojums par Latvijas nacionālās reformu programmas "Eiropa 2020" stratēģijas īstenošanu. Pieejams: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-european-semester-national-reform-programme-latvia-lv.pdf (sk. 01.04.2020.)

Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019. gadam (01.10.2013.). Pieejams: http://varam.gov.lv/lat/pol/ppd/?doc=20773 (08.04.2020.)

Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (26.11.2019.). Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40477211 (sk. 08.04.2020.)

Sabiedriskā transporta attīstības pamatnostādnes 2005.-2014. gadam . Pieejams: http://polsis.mk.gov.lv/documents/1479 (sk. 26.03.2020.)

Sabiedriskā transporta padome (17.01.2020.) "Kārtējās sedes protokols Nr.1: „Par darba kārtības 3A. punktu. Par reisu pēc pieprasījuma izpildes rezultātiem"". Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/STPProt_17012020_nr.1.pdf#overlay-context=lv/jaunumi/sabiedrisk%25C4%2581-transporta-padomes-k%25C4%2581rt%25C4%2593j%25C4%2581s-s%25C4%2593des-protokoli (sk. 30.03.2020.)

Sabiedriskā transporta padomes nolikums (17.12.2013.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/263424-sabiedriska-transporta-padomes-nolikums (sk. 06.04.2020)

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (14.06.2007.). Pieejams : https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums (sk. 06.04.2020.)

Satiksmes ministrija (2013, 2018). Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (aktualizētas 2018. gadā).

Satiksmes ministrija (05.11.2019.). Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2019. gadā" (05.11.2019.). Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40479264 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (04.06.2019.). Informatīvais ziņojums „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473219 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (11.12.2018.). Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018. gadā". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40467048 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (11.12.2018.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40403480 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (06.11.2018.). Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022. gadam. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40448846 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (02.10.2018.). Informatīvais ziņojums „Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018. gadā". http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40467048 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (11.08.2018.). Informatīvais ziņojums „Par apropriācijas pārdali sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40462468 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (19.12.2017.). Informatīvais ziņojums „Par budžeta līdzekļu ekonomiju, ēnu ekonomikas mazināšanu un precīzas uzskaites nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumos". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40435358 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (12.12.2017.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei 2017. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40462572 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (05.09.2017.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildei" un rīkojuma projekts „Par apropriācijas pārdali". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40435349 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (18.07.2017.). Informatīvais ziņojums "Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (16.05.2017.). Informatīvais ziņojums „Transporta un sakaru attīstība Latgales reģionā". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40425436 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (04.04.2017.). Informatīvais ziņojums „Par Ministru kabineta 2015. gada 31. marta noteikumu Nr.153 „Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos" ieviešanu". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40406992 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (20.12.2016.).Informatīvais ziņojums par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2023. gadam un atbildes vēstule Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijai. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40402577 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (13.12.2016.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40399998 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (08.11.2016.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par apropriācijas pārdali". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40403480 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (05.10.2016.). Informatīvais ziņojums „Par papildus finansējuma piešķiršanu publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas izdevumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2016. gadā" un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas 02.00.00 „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40399998 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (07.07.2016.). Informatīvais ziņojums „Par Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu valsts pasūtījuma koncepcijas 2007.-2016. gadam īstenošanas gaitu". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=30241811 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (26.04.2016.). Informatīvais ziņojums „Par autoostu sistēmas pilnveidošanu, lai veicinātu sistēmas darbības efektivitāti un izmaksu samazināšanu". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40376166 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (20.10.2015.). Informatīvais ziņojums par republikas pilsētas nozīmes maršrutos 2015. gadā papildu nepieciešamo finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40371843 (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (02.09.2014.). Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma izpildi 2014. gadā. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (13.01.2014.). Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju faktiskajiem zaudējumiem 2012. gadā un izlietoto finansējumu. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (10.12.2013.). Informatīvais ziņojums par sabiedriskā transporta pakalpojumos radušos zaudējumu kompensēšanu 2013. gadā un rīkojuma projekts „Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas „Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"". Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (05.11.2013.). Informatīvais ziņojums par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos 2013. gadā (05.11.2013.). Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (10.09.2013.). Informatīvais ziņojums par priekšlikumu sabiedriskajā transportā pārvadāto personu ar invaliditāti uzskaitei un identificēšanai (01.10.2013.). Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (10.09.2013.). Informatīvais ziņojums par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nozarē 2013. gadā. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (25.06.2013.).Informatīvais ziņojums par situāciju reģionālajos vietējās nozīmes pasažieru pārvadājumos. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

Satiksmes ministrija (21.05.2013.). Informatīvais ziņojums par Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/ (sk. 08.04.2020.)

SIA Jaunrades laboratorija (2017). „Nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitiku ietekmes izvērtējums. Ziņojums". Rīga. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/sociala_ieklausana/lm_nabadzibas_izvertejums_nodevums.pdf (sk. 26.11.2019.)

Social exclusion and the provision of public transport (2001). Pieejams: http://test.ricerchetrasporti.it/wp-content/uploads/downloads/file_459.pdf (sk. 06.01.2020.)

Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums (31.10.2002.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums (sk. 06.04.2020.)

Social Protection Committee Indicators Sub-group (2015). "Portfolio of EU Social Indicators ofr the Monitoring of Progress Towards the EU Objectives for Social Protection and Social Inclusion." Luxembourg: Publications Office of the European Union. Pieejams: https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=756&langId=en (sk. 03.06.2020.)

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (15.04.2013.). Pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMpamn_030713_transp.1pdf.pdf (sk. 06.04.2020.)

"Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums" (18.07.2017.). Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084 (sk. 27.03.2020.)

Uzturlīdzekļu garantiju fonda likums (01.12.2016.). Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/287534-uzturlidzeklu-garantiju-fonda-likums (sk. 08.04.2020.)

Vadlīnijas par ietekmes izvērtējumu metožu pielietošanu 2014. –2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem (2014. gada 31. janvārī). Pieejams: http://m.esfondi.lv/upload/Petijumi_un_izvertejumi/apraksti/Izvertesanas_vadlinijas_31012014_final.pdf (sk.26.11.2019.)

Valsts kontrole (2017). Vai valsts politika pensiju sistēmas ilgtspējas nodrošināšanai ir efektīva? Pieejams: http://www.lrvk.gov.lv/revizija/vai-valsts-politika-pensiju-sistemas-ilgtspejas-nodrosinasanai-ir-efektiva/ (sk. 02.04.2020.)

Valsts sociālo pabalstu likums (31.10.2002.). Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=68483 (sk. (29.03.2020.)

Velosatiksmes attīstības plāns 2018.–2020. gadam (14.08.2018.).

Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030 (2017). http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf (sk. 11.05.2020.)

VSAA (n.d.). Budžeta izpildes vēsturiskie dati. Pieejams: https://www.vsaa.gov.lv/budzets-un-statistika/budzeta-izpildes-vesturiskie-dati/ (sk. 31.03.2020.)

VSAA (2018). Ziņojums par valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras administrējamo valsts budžeta programmu izpildi 2017. gadā. Pieejams: https://www.vsaa.gov.lv/budzets-un-statistika/budzeta-izpildes-vesturiskie-dati/ (sk. 20.03.2020.)

World Bank (2018). *Transforming Transportation 2018: Realizing Sustainable Mobility for All in the Digital Era*. Pieejams: http://live.worldbank.org/transforming-transportation-2018 (sk. 09.02.2020.)

Kopsavilkums

„Ikgadējā nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējuma (t.sk. izvērtējuma par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)" (turpmāk – Izvērtējums) mērķis ir veikt rīcībpolitikas un īstenoto politikas pasākumu ietekmes un iedzīvotāju ienākumu situāciju raksturojošo datu izvērtējumu, lai secinātu, vai iniciētās un ieviestās politikas sniedz mērķētu ieguldījumu, aptverot divas jomas: nabadzības un sociālās atstumtības mazināšana; nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamībā.

Nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas joma

2017. gadā stājās spēkā salīdzinoši liels skaits dažādu tiesību normu grozījumu, kā arī jaunpieņemtas tiesību normas, kas attiecās uz Izvērtējuma mērķa grupām – dažādām iedzīvotāju grupām ar zemiem ienākumiem un pakļautām augstākam nabadzības un sociālās atstumtības riskam nekā sabiedrība caurmērā. Spēkā stājušās izmaiņas lielākajā daļā gadījumu, pirmkārt, bija mērķētas uz samērā šaurām mērķa grupām (piemēram, adoptētāji, bērnu aizbildņi, ČAES avārijas seku likvidēšanas dalībnieki, vecāki grūtniecības vai bērna kopšanas atvaļinājumā, apgādnieku zaudējušie bērni, daudzbērnu ģimenes ar četriem un vairāk bērniem, ilgstošas aprūpes pakalpojumu saņēmēji, bēgļi un personas, kas ieguvušas alternatīvo statusu). Šāda pieeja – mērķēts atbalsts konkrētām mērķa grupām - kopumā ir vērtējama pozitīvi, jo ļauj izmantot pieejamos resursus mērķtiecīgi.

Otrkārt, daļa pasākumu nebija tieši mērķēti uz iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem materiālās situācijas uzlabošanu, nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanu, bet uz iedzīvotāju konkrētas rīcības motivēšanu vai noteiktu sistēmu nepilnvērtību novēršanu vai sistēmu attīstīšanu (piemēram, nedeklarētās nodarbinātības kontroli, sezonālās nodarbinātības sistēmas sakārtošanu, bērnu dzimstības veicināšanu, netaisnīgas sociālās palīdzības sniegšanas pieejas pret līdzīgām sociālām grupām novēršanu, negodprātīgu slimības lapu izmantošanas novēršanu, alternatīvo ārpusģimenes aprūpes formu īstenošanu u.tml.), vienlaikus ietekmējot konkrēto mērķa grupu ienākumus.

Treškārt, daļa pasākumu bija tādi, kuri tika vērsti uz konkrētu iedzīvotāju grupu, t.sk. Izvērtējuma mērķa grupu, sociālo aizsardzību nākotnē (piemēram, sociālās apdrošināšanas iemaksu objektu palielināšana, mikrouzņēmuma nodokļa palielināšana un pārdale par labu sociālajai apdrošināšanai), kā arī nodarbinātības motivēšanu, paplašinot nodarbinātības iespējas (piemēram, patvēruma meklētāju, bēgļu un personu, kas ieguvušas alternatīvo statusu gadījumā) vai paredzot stingrākus bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumus, netieši ietekmējot iedzīvotāju ienākumus un to gūšanas iespējas.

Izvērtējuma rezultāti rāda, ka Latvijā 2017. gadā saglabājās salīdzinoši augsta iedzīvotāju ienākumu nevienlīdzība, par ko liecina Džini koeficienta stabilā vērtība, kas 2017. gadā pieauga par 1,1 procentpunktu attiecībā pret 2016. gadu, sasniedzot 35,6% 2017. gadā (ES vidēji tas bija 30,6%). Tāpat statistikas rādītāji liecina, ka 2017. gadā Latvijas nabadzīgāko iedzīvotāju ienākumi bija 6,8 reizes zemāki nekā turīgākajai iedzīvotāju daļai. Kopējais nabadzības riska indekss turpināja pieaugt, sasniedzot 23,3%.

2016. gada un 2017. gada datu salīdzinājums par izmaiņām nabadzības riska indeksa rādītājā atklāj, ka lielākajai daļai iedzīvotāju grupu situācija šajā periodā ir bijusi stabila. Kopējā tendence rāda, ka grupām, kurām jau 2016. gadā situācija uzlabojās, tā turpināja uzlaboties (dažāda tipa ģimenēm ar bērniem), savukārt grupām, kurām nabadzības riska indekss bija ar pieaugošu tendenci, 2017. gadā tas turpināja pieaugt (seniori, personas ar invaliditāti, bezdarbnieki). Zem minimālā ienākuma līmeņa (198 EUR) dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvars 2017. gadā sasniedza 8,9%, kas bija pieaugums par 1,1 procentpunktu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Vienlaikus, kā rāda pašvaldību administratīvo datu analīze, trūcīgo un maznodrošināto personu kopējais īpatsvars valstī dinamikā turpināja samazināties, kas ir skaidrojams ar ilgstoši nemainīgiem un zemiem šo statusu sliekšņiem, kamēr minimālā darba alga un vidējā alga valstī arvien pieauga.

2017. gada rīcībpolitikas un statistikas datu analīzes rezultāti parāda, ka situācija ir vērtējama kritiski trīs mērķa grupās - seniori, īpaši atsevišķi dzīvojošie, personas ar invaliditāti un bezdarbnieki. Neraugoties uz to, ka pensiju indeksācijas ietekmē pensionāru ienākumi 2017. gadā palielinājās, tas joprojām nav pietiekami efektīvs šīs iedzīvotāju grupas nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas instruments. 2017. gada datu salīdzinājums ar iepriekšējiem gadiem liecina, ka nabadzībai pakļauto senioru daļai ir tendence pieaugt. Senioru vecumā virs 65 gadiem nabadzības riska indekss 2017. gadā pieauga par 6,2 procentpunktiem, sasniedzot 50,4%, kamēr atsevišķi dzīvojošo pensionāru vidū šis rādītājs ir vēl dramatiskāks – 74%. Dati par vidējās darba algas un vidējās vecuma pensijas apmēra izmaiņām atklāj, ka vidējā pensija 2017. gadā pieauga par 5,6%, kamēr vidējā bruto alga – par 7,8%, neto alga – par 7,1%, neņemot vērā patēriņa cenu kāpumu. Tas nozīmē, ka pensiju indeksācijas rezultātā tādā veidā, kādā tā tika veikta 2017. gadā, nebija arī pensionāru ienākumu līmeni uzturoša ietekme, gluži otrādi – pensiju pirktspēja turpināja kristies, palielinoties nabadzībai pakļauto pensionāru daļai.

Attiecībā uz bezdarbniekiem 2017. gadā netika veikti nekādi pasākumi šīs mērķa grupas tiešo ienākumu palielināšanai. Tika padarīti stingrāki bezdarbnieka pabalsta piešķiršanas nosacījumi, palielinot periodu, par kuru veicamas sociālās apdrošināšanas iemaksas, lai iegūtu bezdarbnieka pabalstu (no 9 līdz 12 mēnešiem 16 mēnešu periodā). 2017. gadā bezdarbnieku nabadzības riska indekss pieauga par 3,1 procentpunktu un sasniedza 59,6%, kas ir 7,2 reizes augstāks nekā srādājošiem iedzīvotājiem. Galvenais pasākumu kopums, kas valstī ir orientēts šīs grupas atbalstam un iesaistei nodarbinātībā, ir aktīvās nodarbinātības pasākumi, kas tiek īstenoti Darbības programmas "Izaugsmei un nodarbinātībai" ietvaros ar ES fondu un Latvijas valsts atbalstu. Dominējošais diskurss vēstī, ka bezdarbnieki ir darbspējīga iedzīvotāju daļa, kuras atbalstam jābūt tādam, lai tas mudinātu arvien ātrāk cilvēku atgriezties darba tirgū un pašam sevi nodrošināt.

Personu ar invaliditāti vidū, ņemot vērā šīs grupas kopējos ienākumus (gan sociālos transfertus, gan ienākumus no nodrbinātības), 2017. gadā nabadzības riska indekss pieauga vēl par 2,7 procentpunktiem, sasniedzot 62,8%, taču jāņem vērā, ka šī grupa nav homogēna. Ja ņem vērā ienākumus tikai no sociālajiem transfertiem, kas ir raksturīgi personām ar I grupas invaliditāti, tad 2017. gadā ir konstatēta negatīva dinamika, proti, šajā grupā 43,8% personu ienākumi no sociālajiem transfertiem bija zem nabadzības riska sliekšņa, kas ir pieaugums par 11,7 procentpunktiem, salīdzinot ar 2016. gadu.

Rīcībpolitikas pasākumi, kas bija vērsti uz iedzīvotāju ar zemiem ienākumiem situācijas uzlabošanu (sociālā palīdzība pabalstu veidā, pensiju indeksācija, nodokļu politika), ir mērķēti uz konkrēto grupu tiešu vai netiešu atbalstu un to pamatvajadzību nodrošināšanu atbilstoši sociālās palīdzības mērķim. Tomēr šiem pasākumiem ir vāja ietekme uz nabadzības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanu, lai nodrošinātu arvien lielākai Latvijas iedzīvotāju daļai cilvēka cienīgus dzīves apstākļus 21.gs. Eiropas valstī. Liela daļa īstenoto pasākumu ir organizēti tā, lai indivīds pats uzņemtos iniciatīvu par savas situācijas risināšanu, būtu motivēts rīkoties un veiktu nodokļu maksājumus sociālo garantiju saņemšanai. Šāda pieeja atbilst diskursam par indivīdu kā galveno atbildīgo par saviem dzīves apstākļiem un materiālo situāciju. Taču jāņem vērā, ka nabadzībai pakļautas lielāko tiesu ir tās iedzīvotāju grupas – seniori, bērni un personas ar invaliditāti, kuras objektīvi nespēj pilnā mērā uzņemties šo atbildību, savukārt valsts un pašvaldību atbalsts šo grupu materiālās situācijas uzlabošanai atbilstoši 2017. gada rādītājiem ir nepietiekams.

Nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Sabiedriskā transporta politikas mērķis Izvērtējuma veikšanas brīdī bija vienota un vienlaikus elastīga pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodrošināšana iedzīvotājiem, kas apmierinātu gan valsts mērķus efektīvi izlietot sabiedriskajam transportam piešķirtās budžeta dotācijas, gan iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Tomēr Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam un sekojošos informatīvajos ziņojumus par sabiedriskā transporta politikas aktualitātēm dominējošais diskurss ir pasažieru pārvadājumu zaudējumi un valsts dotāciju apmērs, attiecībā uz sociālajiem jautājumiem vispārīgi atzīstot sabiedriskā transporta saistību ar sociālu mērķiem. Šādai pozīcijai ir pamats, jo kopš 2008. gada ir samazinājies sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits, visbūtiskāk – autobusos, kas nozīmē, ka pieprasījums pēc valsts budžeta dotāciju apmēra pieaug. Šis jautājums tiek risināts, pārskatot reģionālo starppilsētu un reģionālo vietējo nozīmes maršrutu tīklu, slēdzot maršrutus ar zemu pasažieru pieprasījumā, kā rezultātā to rentabilitāte ir pārāk zema. Vienlaikus šāda politikas īstenošanas dienaskārtība aktualizē jautājumu, vai visiem iedzīvotājiem saglabājas vienlīdzīgas iespējas apmierināt savas pārvietošanās vajadzības. Šis aspekts līdzšinējos sabiedriskā transporta jomas informatīvajos ziņojumos nav aplūkots.

Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam, gan vēlākajos informatīvajos ziņojumos visa Latvijas teritorija tiek apskatīta kā kopums bez reģionu vai apdzīvoto vietu, vai iedzīvotāju sociālo grupu specifikas, t.i., atsevišķu sociālās atstumtības riskam biežāk pakļauto mērķa grupu vajadzības transporta jomā netiek identificētas. Sabiedriskā transporta politikas rezultātu līmenī līdz šim netiek definēti mērķi, kādi situācijas uzlabojumi būtu panākami atsevišķu sociālās atstumtības riska grupu jomā, kā arī politikas rezultātu līmenī netiek uzraudzīts, vai ieguldījumi sabiedriskā transporta infrastruktūrā palīdz veicināt sociālās atstumtības mazināšanos.

Kopumā sabiedriskā transporta politikas veidotāju redzeslokā ir tikai atsevišķas iedzīvotāju grupas, kuras ir identificētas, sākot ar tiesību aktu līmeni, kuros noteikti valsts atvieglojumi dažādām iedzīvotāju grupām saņemt braukšanas maksas atvieglojumus. Šīs grupas ir: bērni (iedzīvotāji līdz 18 gadu vecumam), personas ar I un II grupas invaliditāti un personas ar dažādiem funkcionēšanas ierobežojumiem un daudzbērnu ģimenes. Papildus tam politikas īstenošanas līmenī nozīmīgs

jautājums ir vides pieejamības uzlabošana, lai atvieglotu personu ar dažādiem funkcionēšanas ierobežojumiem iespējas izmantot sabiedrisko transportu.

Aplūkojot personu loku, kurām valsts līmenī piešķirti atvieglojumi, redzams, ka lietotais kritērijs atbilst sociālā statusa definīcijai. Tādējādi, akcentējot nevienlīdzības aspektu, ir pamats secinājumam, ka šāda pieeja mazina iespēju piešķirt sabiedriskā transporta atvieglojumus tieši zemāko ienākumu grupām, tādējādi mazinot ienākumu atšķirību radīto nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamībā. Lai gan, balstoties uz nabadzības indikatoru analīzi, var uzskatīt, ka daļēji definētās sociālā statusa grupas ir pakļautas arī lielākam nabadzības riskam (piemēram, daudzbērnu ģimenes locekļi, personas ar invaliditāti), tomēr fakts, ka atvieglojumu piešķiršanā netiek ņemti vērā indivīda faktiskie ienākumi, ir šķērslis apgalvot, ka atvieglojumi ir tieši mērķēti ienākumu nevienlīdzības radīto seku mazināšanai.

Apkopojot datus par pašvaldību noteiktajiem atvieglojumiem, redzams, ka kopumā raksturīgs sekot valsts līmenī noteiktajiem principiem, t.i., nodrošināt atvieglojumus bērniem un personām ar invaliditāti vai kustību traucējumiem, kā arī, turpinot sociālo dienestu sniegto atbalstu trūcīgām un maznodrošinātām personām, daļa pašvaldību piešķir tām transporta atvieglojumus vai specializētā transporta pakalpojumus.

Vienlaikus CSP mājsaimniecību budžeta apsekojuma un Autotransporta direkcijas datu analīze rāda, ka nelabvēlīgākā situācijā kopumā attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību atrodas lauku iedzīvotāji. Par to liecina, pirmkārt, statistikas dati par pasažieru pārvadājumu īpatsvaru dažādos pārvadājumu veidos. Salīdzinot ar 2011. gadu, redzams, ka iedzīvotāju skaits republikas nozīmes pilsētās līdz 2019. gadam ir pieaudzis par 0,7 procentupunktiem, savukārt republikas nozīmes pilsētās pārvadāto pasažieru īpatsvars šajā pašā laika posmā ir pieaudzis par aptuveni 20,9 procentpunktiem. Tas nozīmē, ka republikas nozīmes pilsētu pārvadājumi dotajā periodā kļuvuši relatīvi apjomīgāki nekā reģionālie pārvadājumi un ka novadu (un lauku teritoriju) iedzīvotāji pēdējo astoņu gadu laikā summāri ar sabiedrisko transportu pārvietojas retāk nekā iepriekš.

Otrkārt, redzams, ka republikas pilsētu pašvaldības īsteno plašāku sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojumu politiku, nosakot vairāk iedzīvotāju grupas, kas var pretendēt uz atvieglojumiem, tā rezultātā būtiski samazinot sabiedriskā transporta lietošanas izmaksas iedzīvotājiem. Tā rezultātā, salīdzinot pilsētu un laiku iedzīvotāju izdevumus transportam, ko ļauj analizēt CSP mājsaimniecību budžeta dati, redzams, ka lauku iedzīvotāju izdevumi transportam vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli veido lielāku ģimenes budžeta proporciju, nekā vidēji valstī un vidēji pilsētu iedzīvotājiem, t.i., lauku iedzīvotāju izdevumi transportam vidēji mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli 2016. gadā veidoja 17,1% no ģimenes budžeta, kamēr vidēji Latvijā – 13,9%. Tas skaidrojams arī ar to, ka kopumā lauku iedzīvotājiem ikdienā ir jāpārvar salīdzinoši lielāki attālumi, lai nokļūtu sev ierastos ikdienas pārvietošanās galamērķos (darbs, izglītības iestādes u.tml.).

Izvērtējuma izstrādes brīdī tuvojās noslēgumam Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam darbības periods, un nākamā perioda pamatnostādņu melnraksts vēl nebija publiski pieejams. Tādējādi par turpmāko sabiedriskā transporta politiku ir iespējams spriest indikatīvi, balstoties uz 2019. gadā MK izskatīto informatīvo ziņojumu „Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (04.06.2019.). Tas rāda, ka arī nākotnē sabiedriskā

transporta politikas būtisks elements ir valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšana, vienlaikus cenšoties panākt augstāku sabiedriskā transporta pievilcību iedzīvotājiem, lai paaugstinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu finanšu efektivitāte. Informatīvajā ziņojumā ir uzskaitīti vairāki jauni sabiedriskā transporta organizācijas principi, piemēram, attālinātu lauku teritoriju iedzīvotājiem – bezmaksas sabiedriskais transports, tomēr Izvērtējuma izstrādes brīdī tie vēl nebija nostiprināti nozares politikas plānošanas dokumentos un tiesību aktos.

Anotācija

pētījumam "Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)"

Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti	**The main aim, tasks and results of the study**
Pētījuma mērķis ir veikt rīcībpolitikas pasākumu ietekmes un iedzīvotāju ienākumu situāciju raksturojošo datu izvērtējumu, lai secinātu, vai iniciētās un ieviestās politikas sniedz mērķētu ieguldījumu nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanā un sabiedriskā transporta pieejamībā. Neraugoties uz vairāku nabadzības un sociālās atstumtības rādītāju pozitīvām izmaiņām un veiktajiem rīcībpolitikas pasākumiem 2017. gadā, saglabājas augsta iedzīvotāju ienākumu nevienlīdzība. Galvenās nabadzības riskam pakļautās grupas ir pensionāri vecumā virs 65 gadiem, īpaši sievietes; pirmspensijas vecuma cilvēki; bezdarbnieki, īpaši sievietes; personas ar invaliditāti; nestrādājoši cilvēki darbspējas vecumā; Latgales reģiona iedzīvotāji. Sabiedriskā transporta jomā vērojama politikas plānošana valsts vispārējā līmenī, bez reģionu vai nevienlīdzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto mērķa grupu specifiskas situācijas analīzes. Izvērtējumā iegūtie dati rāda, ka kopumā lauku iedzīvotāji ir definējama kā plašākā sociālās atstumtības riskam pakļautā grupa. Savukārt sabiedriskā transporta politikas dienaskārtības aktuālākais jautājums ir valsts budžeta dotāciju apmēra samazināšana, kas paredz 2021.-2030. gadā ieviest jaunu pasažieru pārvadājumu nodrošināšanas kārtību, t.sk., ieviešot atsevišķus bezmaksas sabiedriskā transporta maršrutus apdzīvotajās vietās ar zemu iedzīvotāju blīvumu. Vienlaikus redzams, ka nepieciešams turpināt pilnveidot elastīgu sabiedriskā transporta nodrošinājuma risinājumu ieviešanu Latvijā.	The aim of the study is to evaluate the impact of policies and the data on the situation of income of the population in order to conclude whether the initiated and implemented policies provide targeted impact on the reduction of poverty and social exclusion, and on the access to public transport. Despite several positive changes in the indicators of poverty and social exclusion and the policy measures taken in 2017, the inequality of income of the population remains high. The main groups at risk of poverty identified in the study are pensioners over the age of 65, especially women; people of pre-retirement age; unemployed persons, especially women; persons with disabilities; non-working population at working-age; population of Latgale region. In the field of public transport, policy planning is observed at the general national level, without an analysis of the specific situation of regions or target groups at risk of inequality and social exclusion. The data obtained in the evaluation show that, in general, the rural population can be On the other hand, the most pressing issue of the public transport policy agenda is the reduction of the amount of state budget subsidies which aims to introduce new procedures for the provision of public transportion in 2021-2030, including by introducing separate free public transport routes in remote areas. At the same time, it can be seen that it is necessary to further improve the implementation of flexible public transport provision solutions in Latvia.

Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas	1) nabadzība, ienākumu nevienlīdzība, sociālā atstumtība; 2) nevienlīdzība sabiedriskā transporta pieejamības jomā.
Pētījuma pasūtītājs	LR Labklājības ministrija
Pētījuma īstenotājs	Nodibinājums "Baltic Institute of Social Sciences"
Pētījuma īstenošanas gads	06.11.2019.-06.07.2020.
Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots	50 215,00 EUR (ar PVN) ESF projekta Nr. 9.2.1.2./15/I/001 „Iekļaujoša darba tirgus un nabadzības risku pētījumi un monitorings" finansējums
Pētījuma klasifikācija*	Padziļinātas ekspertīzes pētījums ietekmes novērtēšanai, lai novērtētu esošās politikas īstenošanu un sasniegtos rezultātus
Politikas joma, nozare**	8. Nodarbinātības un sociālā politika 8.2. Sociālā aizsardzība 8.4. Sociālā iekļaušana 13. Transporta un sakaru politika 13.2. Transporta politika
Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums (visa Latvija vai noteikts reģions/novads)	Visa Latvija
Pētījuma mērķa grupa/-as (piemēram, Latvijas iedzīvotāji darbspējas vecumā)	Tiešā mērķa grupa: Latvijas iedzīvotāji, t.sk. nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautās grupas: 1) pirmspensijas un pensijas vecuma cilvēki; 2) ģimenes ar bērniem, īpaši daudzbērnu un nepilnās ģimenes (t.sk. ģimenes ar bērniem, kuriem ir funkcionēšanas ierobežojumi vai invaliditāte); 3) trūcīgās un maznodrošinātās personas; 4) personas ar funkcionēšanas ierobežojumiem, t.sk. personas ar invaliditāti; 5) vardarbībā cietušās personas, t.sk. cilvēktirdzniecības upuri; 6) no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas; 7) romi; 8) patvēruma meklētāji, bēgļi un personas ar alternatīvo statusu; 9) bezdarbnieki, īpaši ilgstošie bezdarbnieki; 10) bezpajumtnieki.

	Netiešās mērķa grupas: valsts pārvaldes darbinieki, pašvaldību darbinieki, NVO pārstāvji, sociālo partneru pārstāvji.
Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:	
1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze	Izmantota
2) statistikas datu analīze	Izmantota
3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze	Izmantota
4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze	Izmantota
5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze	Nav izmantota
6) gadījumu izpēte	Ir izmantota
7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	Nav izmantota
8) citas metodes (norādīt, kādas)	-
Kvantitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	Nav attiecināms
1) aptaujas izlases metode	-
2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits	-
Kvalitatīvās pētījuma metodes (ja attiecināms):	
1) padziļināto/ekspertu interviju skaits (ja attiecināms)	29 ekspertu intervijas ar 31 ekspertu
2) fokusa grupu diskusiju skaits (ja attiecināms)	Nav attiecināms
Izmantotās analīzes grupas (griezumi)	Statistikas dati par tiešo mērķa grupu situāciju ienākumu nevienlīdzības, sociālās atstumtības, mājokļa un veselības aprūpes jomās analizēti daudzveidīgos sociāli demogrāfiskajos griezumos: vecums, dzimums, izglītības līmenis, ienākumu līmenis, dzīves vieta, reģions, nodarbošanās, mājsaimniecības tips, invaliditātes veids u.c.
Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija	Rita Strode, tālr. 67083674, e-pasts: Rita.Strode@lm.gov.lv
Pētījuma autori* (autortiesību subjekti)**	Nodibinājums “Baltic Institute of Social Sciences”

Pielikumi

1. pielikums. Izvērtējuma metodoloģija

Katras jomas metodoloģijas izklāsts sastāv no definēto uzdevumu apkopojuma tabulas formātā, norādot katra uzdevuma izpildē izmantotās metodes un instrumentārijus, kam seko katras datu ieguves un analīzes metodes pielietojuma detalizēts apraksts, norādot un skaidrojot datu ieguves (atlases) un analīzes kritērijus, datu ieguves un analīzes pielietojuma secīgus soļus un, kur, iespējams, arī datu interpretācijas veidus un principus, ņemot vērā, ka tie lielā mērā ir atkarīgi no iegūstamajiem datiem. Katrai metodei ir norādīta saikne ar konkrētiem Izvērtējuma uzdevumiem.

Sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomas analīzes metodika

3.1. tabulā ir apkopoti visi sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā veicamie uzdevumi, katram uzdevumam norādot tā izpildē pielietojamās metodes un izmantojamos instrumentārijus.

3.1. tabula. Izvērtējuma uzdevumi un to īstenošanas metodikas kopsavilkums sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā

Nr.	Uzdevums	Metodes	Instrumentārijs
1.1.	Identificēt un izvērtēt izmaiņas spēkā stājušos tiesību aktos 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanu, palielinot iedzīvotāju rīcībā esošos tiešos un/vai netiešos ienākumus (TS 3.1. punkts).	→ Dokumentu analīze → Ekspertu intervijas	▪ Tiesību aktu atlases un analīzes kritēriji ▪ Ekspertu interviju vadlīnijas ▪ Ekspertu interviju dalībnieku saraksts
1.2.	Veikt padziļinātu administratīvo, apsekojumu un citu statistikas datu analīzi ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā par 2017. gadu (salīdzinot ar 2016. gadu) (TS 3.2. punkts) kontekstā ar tiesību aktu izmaiņu analīzi un ņemot vērā sociāli demogrāfiskos faktorus un mērķa grupas atbilstoši TS 3.2.1.1.-3.2.1.8. punktiem (izvērsti sk. metodikas izvērstajā aprakstā zemāk). Statistikas datu analīzes rezultātā: → izveidot sociālo un mērķa grupu portretus (TS 3.2.2. punkts); → identificēt dažādu rādītāju tiešu vai netiešu savstarpējo ietekmi un sakarības (TS 3.2.3. punkts);	Statistikas datu analīze	▪ Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā

	→ veikt cēloņsakarību analīzi un skaidrot dažādu procesu cēloņus un sekas (TS 3.2.4. punkts).		
1.3.	Veikt datu kvalitātes analīzi ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā, ietverot šādus aspektus: → datu pieejamība (t.sk. trūkstošie dati), → pieejamības veids un formāts (kādos griezumos, kam un uz kādiem nosacījumiem dati ir vai nav pieejami), → publicēšanas regularitāte un veids, → datu iegūšanas/vākšanas metodes un avoti, → mērķa populācija un izlašu, kur attiecināms, apjoms, → datu definīcijas, → datu aprēķināšanas metodes, → datu salīdzināmība, → datu kvalitāte (TS 3.2.5. punkts).	Statistikas datu analīze	▪ Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā
1.4.	Identificēt, kuri no datiem turpmāk būtu izmantojami nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanas izvērtēšanai un kāda papildus datu vākšana šim nolūkam būtu nepieciešama (TS 3.3.2. punkts).	Statistikas datu analīze	▪ Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā
1.5.	Sagatavot secinājumus par tiesību aktiem, kas stājušies spēkā 2017. gadā: → raksturojot to ietekmi uz nabadzības un sociālās atstumtības situāciju (TS 3.3.1.1. punkts); → identificējot un skaidrojot trūkumus un šķēršļus tiesību aktu ietekmes izvērtēšanas procesā (TS 3.3.1.2. punkts).	Integrēta analīze (dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes, ekspertu interviju rezultātu integrēts novērtējums)	Nav attiecināms
1.6.	Sagatavo rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem rīcībpolitikā (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai (TS 3.3.3. punkts)	Integrēta analīze (dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes, ekspertu interviju rezultātu integrēts novērtējums)	Nav attiecināms

Tiesību aktu atlases un analīzes kritēriji sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā

Uzdevums, kura izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

1.1. Identificēt un izvērtēt izmaiņas spēkā stājušos tiesību aktos 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanu, palielinot iedzīvotāju rīcībā esošos tiešos un/vai netiešos ienākumus

Šī uzdevuma izpilde tika veikta, izmantojot dokumentu analīzes metodi, ņemot vērā tiesību aktu[214] projektu anotācijās iekļauto informāciju, novērtējot vismaz šādus aspektus:

- kādi tiesību akti ietver mērķi iedzīvotāju ienākumu atbalsta palielināšanai;
- kā tiesību akti definē mērķi iedzīvotāju ienākumu palielināšanai;
- kādus pasākumu veidus tiesību akti paredz iedzīvotāju ienākumu atbalsta palielināšanai;
- vai un kurām iedzīvotāju grupām esošās tiesību aktu normas paredz atbalstu ienākumu palielināšanai;
- vai tiesību aktu normas paredz mērķētu atbalstu iedzīvotāju grupām ar augstākiem nabadzības riskiem.

Tiesību aktu atlase un analīze sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā tika īstenota secīgos soļos:

1) Tika identificēti tiesību akti, kuros ir notikušas izmaiņas laikā no 01.01.2017.-31.12.2017., kā arī tiesību akti, kuri ir izstrādāti un stājušies spēkā minētajā laika periodā. Tiesību aktu un tajos veikto izmaiņu identificēšanai tika izmantots vortāls www.likumi.lv, kurā ir pieejama pārskatāma informācija par visām izmaiņām, kas notikušas konkrētajā tiesību aktā. Primāri tika atlasīti pilnīgi visi tiesību akti, kuri atbilst minētajiem laika perioda kritērijiem.

2) Tika veikta sekundārā tiesību aktu atlase. Tika atlasīti tie tiesību akti, kuri ietver mērķi iedzīvotāju ienākumu atbalsta palielināšanai. Mērķa izvērtējums tika īstenots, veicot kvalitatīvu tiesību akta anotācijas I. sadaļas „Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība" analīzi. Kā papildu datu avots, lai noteiktu tiesību aktus, kuri iekļaujami analīzē, tika izmantoti šādi informācijas avoti: Progresa ziņojums par Latvijas Nacionālā Reformu programma „Eiropa 2020" stratēģijas īstenošanu 2017. gadā[215], kā arī dažādu politikas nozaru ministriju darbības 2017. gada pārskati, kuros sniegts pārskats par nozarē iniciētajām rīcībpolitikām[216]. Tiesību aktu izmaiņu analīzē netika iekļauti MK noteikumi un to grozījumi, kas regulē Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība" specifiskā atbalsta mērķu īstenošanas nosacījumus.

3) Tika veikta atlasīto tiesību aktu (t.sk. tiesību aktu projektu anotāciju) analīze pēc šādiem **galvenajiem rādītājiem/ kritērijiem**:

- tiesību akta anotācijā identificētās problēmas, kuru risināšanai tiesību akts vai tā izmaiņas sagatavotas (anotācijas I. sadaļas „Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība" kvalitatīva analīze);

[214] Šajā uzdevumā tika analizēti divi tiesību aktu veidi - likumi un ministru kabineta noteikumi. Atbilstoši tiesību aktu veidiem tiesību akti ir arī Satversmes tiesas spriedumi, lēmumi, reglamenti, starptautiskie līgumi, Ministru kabineta rīkojumi, instrukcijas, protokoli, Valsts prezidenta rīkojumi un paziņojumi, valsts institūciju rīkojumi, lēmumi, noteikumi.
[215] Pieejams: https://www.em.gov.lv/files/eiropas_savieniba/NRP_Latvia_2018_LV.pdf (sk. 27.11.2019.).
[216] Piemēram: Labklājības ministrija. Publiskais gada pārskats par 2017. gadu. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/gada_parskats/pparskats_2017_final.pdf (sk. 27.11.2019.)

- pasākumu veidi tiešo un netiešo ienākumu palielināšanai (gan anotācija, gan tiesību akts);
- mērķa grupas – iedzīvotāju grupas, kurām tiesību aktu normas paredz atbalstu tiešo un netiešo ienākumu palielināšanai (anotācijas II. sadaļas „Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu", kuras 1.punktā tiek norādītas visas „(s)abiedrības mērķa grupas, uz kurām attiecināms projekta tiesiskais regulējums tiešā un netiešā veidā, t.i., kuru tiesības, pienākumus, finanses vai iespējas projekts ietekmē vai varētu ietekmēt"[217]);
- ir/nav mērķēts atbalsts iedzīvotāju grupām ar augstākiem nabadzības riskiem (gan anotācija, gan tiesību akts);
- mērķētā atbalsta veids iedzīvotāju grupām ar augstākiem nabadzības riskiem (gan anotācija, gan tiesību akts), kas pēc būtības atbilst pasākumu veidiem tiešo un netiešo ienākumu palielināšanai.

Svarīgi ir identificēt visus minētos rādītājus gan tiesību akta projekta anotācijā, gan pašā tiesību aktā, jo anotācijā sniegtā informācija parasti ir plašāka, turklāt ne viss, kas iekļauts anotācijā pēcāk ir ticis iekļauts pašā tiesību aktā. Atsevišķos gadījumos tiesību aktā grozītā nav norma nav bijusi izvērsti raksturot anotācijā. Anotācijas ir būtisks tiesību aktu izstrādes un pieņemšanas konteksta analīzes avots, kas ļauj padziļināti izprast tā mērķi un paredzamo ietekmi uz identificētajām problēmām. Savukārt, tiesību akts nosaka konkrētu kārtību, kādā sniedzams konkrēts atbalsts, īstenojami pasākumi u.c. darbības.

4) Tiesību aktu un anotāciju analīze tika strukturēta MS *Excel* formātā (sk. 6.pielikumu), kas pēc vajadzības ļauj kodēt apkopoto informāciju un izdarīt arī kvantificējamus secinājumus (piemēram, cik liela daļa no tiesību aktiem paredz atbalstu noteiktām mērķa grupām, kurām mērķa grupām ir paredzēti atbalsta veidi u.tml.).

5) Tika fiksētas grūtības un šķēršļi katra tiesību akta analīzes gaitā ar mērķi sagatavot secinājumus par trūkumiem un šķēršļiem tiesību aktu ietekmes izvērtēšanas procesā.

Dokumentu analīzes rezultātā, kas tika papildināta ar ekspertu interviju datiem un Izvērtējuma sagatavošanas laikā saņemtajiem komentāriem no tā uzraudzībā iesaistītajām institūcijām (LM, Sociālās iekļaušanas politikas koordinācijas komiteja), tika sagatavota Izvērtējuma ziņojuma nodaļa par tiesību aktu izmaiņām 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/ vai ienākumu samazināšanu, kurā ir ietverti secinājumi un rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem rīcībpolitikā (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai.

Ekspertu intervijas par sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jautājumiem

Uzdevums, kura izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

1.1. Identificēt un izvērtēt izmaiņas spēkā stājušos tiesību aktos 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanu, palielinot iedzīvotāju rīcībā esošos tiešos un/vai netiešos ienākumus

[217] 15.12.2009. Ministru kabineta instrukcija Nr.19. „Tiesību akta projekta sākotnējās ietekmes izvērtēšanas kārtība". Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=203061 (sk. 27.11.2019.)

Ekspertu intervijas 1.1. uzdevuma izpildē tika veiktas, lai iegūtu papildu informāciju par identificēto tiesību aktu izmaiņu ietekmi uz iedzīvotāju tiešajiem un netiešajiem ienākumiem, kā arī plašāku skatījumu uz dažādu rīcībpolitikas pasākumu savstarpējo saikni. Jāņem vērā, ka rīcībpolitikas pasākumi, kas ietekmē iedzīvotāju ienākumus, aptver daudzveidīgas politikas nozares, t.sk., piemēram, nodokļu politiku, kas prasa specifiskas zināšanas, lai novērtētu šo izmaiņu ietekmi uz iedzīvotāju ienākumiem, konkrētām iedzīvotāju grupām. Kopumā tika veiktas četras intervijas ar piecu ekspertu piedalīšanos ar speciālistiem nodokļu un pabalstu jomā, ekonomikas jomā, pensiju politikas jomā, sociālā nodrošinājuma tiesību jomā un nabadzības mazināšanas jomā dažādās mērķa grupās (sk. 2., 3. pielikumus).

Sekojot teorijā balstītās pieejas pielietojumam intervences ietekmes izvērtējumā, ekspertu interviju dati papildina dokumentu analīzes un statistikas datu analīzes rezultātu interpretāciju. Papildus šajā Izvērtējumā viens no ekspertu interviju uzdevumiem bija pētīt, vai iepriekšējā ziņojumā par 2015.-2016. gadu konstatētajiem/ aprakstītajiem pasākumiem (rīcībai/ pieņemtajiem lēmumiem) ir novērojama pēctecība (kas tādējādi liecina par sistēmisku pieeju rīcībpolitikas veidošanai) un cik lielā mērā iepriekšējā izvērtējumā izteiktās rekomendācijas nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas jomā saglabā savu aktualitāti. Ekspertu interviju kopējās vadlīnijas sk. 3. pielikumā. Jāņem vērā, ka katram ekspertam tika izmantotas individualizētas intervijas jautājumu vadlīnijas atbilstoši viņa ekspertīzei. Jautājumi tika formulēti par konkrētiem rīcībpolitikas pasākumiem un to prognozējamo vai jau konstatēto ietekmi uz iedzīvotājiem kopumā, bet, jo īpaši, uz Izvērtējuma tiešajām mērķa grupām, kuras ir vairāk pakļautas nabadzības un sociālās atstumtības riskam.

Statistikas un apsekojumu datu atlases, analīzes un kvalitātes kritēriji sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

> *1.2. Veikt padziļinātu administratīvo, apsekojumu un citu statistikas datu analīzi ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā par 2017. gadu (salīdzinot ar 2016. gadu)*
>
> *1.3. Veikt datu kvalitātes analīzi ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā*
>
> *1.4. Identificēt, kuri no datiem turpmāk būtu izmantojami nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanas izvērtēšanai un kāda papildus datu vākšana šim nolūkam būtu nepieciešama*

1.2. uzdevuma izpilde ietver trīs blokus: EU-SILC datu statistiskā analīze; pašvaldību administratīvo datu statistiskā analīze un VSAA mikro datu statistiskā analīze.

EU-SILC Statistikas datu analīze

Nozīmīgākie statistiskas apsekojumi nabadzības un sociālās atstumtības jomā ir EUROSTAT *Intersections of Europe 2020 Poverty Target Indicators by age and sex* un EU-SILC apsekojums, kas

sniedz plašu nabadzību raksturojošo rādītāju spektru[218]. Šī Izvērtējuma ietvaros svarīgākie no pieejamajiem rādītājiem ir:

- mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi;
- Džini koeficients;
- kvintiļu attiecību indekss (S80/S20);
- nabadzības risks;
- nabadzības risks vai sociālā atstumtība;
- dziļa materiālā nenodrošinātība;
- minimālā ienākuma līmenis;
- ekonomiskās spriedzes rādītājs (to veido pieci mainīgie lielumi);
- materiālās nenodrošinātības indekss (deviņi mainīgie lielumi, no kuriem ar iepriekšējo rādītāju pārklājas pieci mainīgie lielumi).

Veicot nabadzības un nevienlīdzības indikatoru izmaiņu analīzi, tika aplūkotas šādas mērķa grupas un ņemti vērā šādi sociāli demogrāfiskie faktori: ienākumu veids, apmērs, struktūras u.tml.; vecums (bērni, darbspējas vecuma cilvēki, pirmspensijas vecuma cilvēki, pensijas vecuma cilvēki u.tml.); dzimums; mājsaimniecības tips; pamatnodarbošanās statuss (strādājošs, bezdarbnieks u.c.); teritoriālais iedalījums (statistiskie reģioni). Jāņem vērā, ka EU-SILC dati neļauj raksturot nabadzības un nevienlīdzības indikatorus šādās mērķa grupās: personas ar funkcionēšanas ierobežojumiem pēc traucējuma veida (redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumi) un invaliditātes dalījuma (I, II un III invaliditātes grupa); piederība noteiktai etniskai/ sociālai grupai (romi, no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas, patvēruma meklētāji, bēgļi u.c.).

Personu ar funkcionēšanas ierobežojumiem dalījumā pēc traucējuma veida (redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumi) un invaliditātes (I, II un III invaliditātes grupa) ienākumu analīzei tika izmantoti VSAA mikro dati par personu ar invaliditāti ienākumiem (sk. zemāk izvērsti). Savukārt situācijas raksturojumam noteiktās etniskās/sociālās grupās tika izmantoti pieejamie sekundārie datu avoti – pētījumi, ziņojumi u.tml.

Datu analīzē tika pamatā izmantotas aprakstošās statistikas metodes (piemēram, biežuma rādītāji) un attēlota radītāju dinamika, lai raksturotu, kurās grupās un cik lielā apmērā nabadzības, nevienlīdzības un sociālās atstumtības rādītāji ir augstāki. Aprakstošās statistikas metodes, kur attiecināms un iespējams, tika papildinātas ar ekonometrisko analīzi.

[218] Veretjanovs, V. (2017). „Informācija par monetāro nabadzību un ienākumu nevienlīdzību Latvijā 2015. gadā. Pakalpojumu pieejamība Latvijā 2016. gadā", prezentācija Sociālās iekļaušanas politikas koordinācijas komitejas sēdē, 2017. gada 20. jūnijā. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/sociala_ieklausana/csp_sipkk_20062017.pdf (sk.27.11.2019.)

Pašvaldību administratīvo datu par sociālo palīdzību analīze

Pašvaldību administratīvo datu analīzē tika iekļauti šādi rādītāji:

- ienākumu testētie pašvaldības sociālās palīdzības pabalsti;
- ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstu saņēmēju raksturojums pēc ienākumu līmeņa uz vienu ģimenes locekli mēnesī;
- iedzīvotāji ar trūcīgas ģimenes (personas) statusu raksturojums, t.sk. sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām, pašvaldību (lielās pilsētas un novadu pašvaldības) un reģionu griezumā;
- trūcīgu personu/ ģimeņu ienākumu līmeņa, nabadzības riska sliekšņa un minimālā ienākuma līmeņa rādītāju salīdzinājums;
- maznodrošināto personu ienākumu līmenis, sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām, pašvaldību griezumā;
- ienākumu testēto pašvaldības sociālās palīdzības pabalstiem izlietoto līdzekļu maznodrošinātām personām apmērs, t.sk. pašvaldību griezumā (lielās pilsētas un novadu pašvaldības);
- GMI pabalsta saņēmēju (personu ģimenēs) skaits un īpatsvars sadalījumā pa sociāli demogrāfiskajām grupām, pašvaldību (lielās pilsētas un novadu pašvaldības) un reģionu griezumā;
- GMI pabalstam izlietoto līdzekļu apjoms, t.sk. pašvaldību griezumā (lielās pilsētas un novadu pašvaldības).

Datu analīzē tika pamatā izmantotas aprakstošās statistikas metodes un attēlota radītāju dinamika salīdzinājumā ar 2016. gadu. Datu analīzes rezultāti tika atspoguļoti arī attēlu un tabulu formātā. Kur iespējams, tika veikts administratīvo datu rādītāju salīdzinājums ar nabadzības un sociālās atstumtības rādītājiem, piemēram, nabadzības riska sliekšņa rādītāju.

VSAA mikro datu analīze par personām ar invaliditāti

Dati par personām ar invaliditāti, kuras ir VSAA uzskaitē kā sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmējas (VSAA administratīvie mikro dati)[219], ļauj analizēt personu ar invaliditāti ienākumu struktūru, aplūkojot tās tikai kā atsevišķas personas, nevis kā noteiktu mājsaimniecību locekļus. Izvērtējumam pieejamie dati iekļauj informāciju par visām personām, sākot no 16 gadu vecuma, kurām attiecīgā gada ietvaros kaut vienu mēnesi ir noteikta invaliditāte (un piešķirta invaliditātes grupa).

VSAA mikro datu analīzē par personu ar invaliditāti ienākumiem ir analizēti šādi ienākumu veidi par 2017.gadu:

- vecuma pensija;
- invaliditātes pensija;

[219] VSAA mikro datu analīzes griezumi un datos pieejamā informācija iziet no iepriekš veiktajā izvērtējumā sniegtās informācijas, sk.: Nodibinājums "Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)". Rīga. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 27.11.2019.).

- apgādnieka zaudējuma pensija;
- izdienas pensija;
- valsts sociālā nodrošinājuma pabalsts;
- apdrošināšanas atlīdzība sakarā ar nelaimes gadījumu darbā vai arodslimību;
- personas ar invaliditāti īpašas kopšanas pabalsts;
- transporta kompensācija;
- kaitējuma atlīdzība un valsts sociālais pabalsts ČAES seku likvidēšanas dalībniekiem;
- bezdarbnieka pabalsts;
- slimības pabalsts;
- papildus izdevumi saistībā ar nelaimes gadījumu darbā vai arodslimību;
- pabalsts par asistenta izmantošanu personām ar I grupas redzes invaliditāti.

Ienākumu veidu saraksts parāda, ka personu ar invaliditāti gadījumā tiek aplūkotas visas personas – gan darbspējas vecumā, gan vecuma pensijas vecumu sasniegušās (un saņēmušās) personas. Papildus tam par katru personu ir pieejama informācija, vai tai attiecīgā gada ietvaros ir bijuši ienākumi no algota darba vai saimnieciskās darbības, ļaujot noteikt kopējo katras personas ienākumu līmeni, ja gada ietvaros vismaz mēnesi tai ir bijusi piešķirta invaliditāte. Analīzes nolūkiem ir iespējams šķirot un atsevišķi atlasīt personas, kurām invaliditāte bijusi visu gadu (divpadsmit mēnešus) un personas, kuras mikro datu masīvā ir nepilnu gadu (atkarībā no vecuma, invaliditātes ilguma u.c. parametriem var izteikt pieņēmumu, vai persona ir atguvusi darbaspējas pilnībā un invaliditātes statuss vairs nav piešķirts, vai persona ir mirusi). Vienlaikus jānorāda, ka analizētie ienākumi neaptver visus personu ar invaliditāti potenciālos ienākumus, proti, pašvaldību sniegtais atbalsts šajā nodaļā netiek apskatīts. Tas ir iekļauts Izvērtējuma 1.2.4. sadaļā par pašvaldību administratīvo datu analīzi sociālās palīdzības jomā.

VSAA mikro dati dati ļauj noteikt un analizēt šādus personu ar invaliditāti ienākumus raksturojošos rādītājus:

- sociālās apdrošināšanas un sociālo pakalpojumu saņēmēju skaits un īpatsvars dalījumā pa maksājumu un pakalpojumu veidiem dalījumā pēc traucējumu veida un invaliditātes grupas;
- aprēķini par saņemto sociālo transfertu kopējo īpatsvaru (procentos) no visiem personas ienākumiem dalījumā pēc invaliditātes grupas un funkcionālo traucējumu veida;
- personu ar invaliditāti vidējie ienākumi (mēnesī, EUR) dalījumā pa ienākumu veidiem (sociālie transferti, nodarbinātība, kopējie ienākumi) un personas raksturojuma – invaliditātes veida un funkcionāli traucējumu veida;
- strādājošu un nestrādājošu personu ar invaliditāti vidējie ienākumi (mēnesī, EUR) dalījumā pēc personas raksturojuma – invaliditātes veida un funkcionāli traucējumu veida;
- personu ar invaliditāti īpatsvars (procentos), kuru ienākumi no sociālajiem transfertiem nepārsniedz nabadzības riska slieksni dalījumā pēc personas raksturojuma – pēc invaliditātes veida un funkcionālo traucējumu veida;
- personu ar invaliditāti īpatsvars (procentos), kuru kopējie ienākumi nepārsniedz nabadzības riska slieksni dalījumā pēc personas raksturojuma – pēc invaliditātes veida un funkcionālo traucējumu veida.

Pieejamo datu raksturs nodrošina iespēju sniegt analīzi papildus pēc šādiem griezumiem: personas dzimums un vecums. VSAA mikro datos personām ar invaliditāti tiek piešķirts unikāls kods, pēc kura persona ir atpazīstama pārskatos par citiem gadiem, t.i., pastāv iespēja 2017. gada VSAA personu ar invaliditāti ienākumu informāciju savienot ar datiem par personas ienākumiem 2016. gadā. Mikro datu masīvu savienošana nodrošina iespēju papildus noteikt un analizēt šādus parametrus:

- Identificēt, cik personām ar invaliditāti ienākumu situācija, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir uzlabojusies vai pasliktinājusies, piemēram, vai ir personas ar invaliditāti, kas 2016. gadā atradās zem nabadzības sliekšņa, 2017. gadā ienākumu ziņā atrodas virs vai joprojām zem nabadzības sliekšņa (un otrādi); vai ir mainījies personu ar invaliditāti nodarbinātība (ienākumi no darba vai saimnieciskās darbības).
- Veidot personu ar invaliditāti portretus pēc tā, kādi ienākumu veidi veido personas kopējos ienākumus, tādējādi izvērtējot katra iespējamā ienākumu veida ietekmi uz personas ar invaliditāti materiālo situāciju dalījumā pēc invaliditātes grupas un funkcionālo traucējumu veida.

Lai veiktu 1.3. uzdevumu, t.i., sagatavotu datu kvalitātes analīzi ienākumu palielināšanas, nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības jomā par 2017. gadu, tāpat kā iepriekšējā izvērtējumā par 2015., 2016. gadu, tika veikts datu avotu novērtējums, balstoties uz zemāk minētiem kritērijiem. Tie raksturo faktorus, kas nosaka statistikas un apsekojumu datu kvalitāti, un kādi aspekti jāņem vērā, izmantojot vienu vai otru avotu par novērtējuma indikatoru. Datu kvalitātes novērtējuma kritēriji ir[220]:

1. Datu avota uzticamība un datu iegūšanu raksturojošās informācijas pārskatāmība:
    a. iestādes, kas veikusi datu vākšanu, profesionalitāte (likumā vai līgumā noteikts deleģējums vākt konkrētos datus, specializācija);
    b. pakāpe, kādā iestādei vai organizācijai ir pieejami visi dati par mērāmo jomu;
    c. datu vākšanas sākotnējais mērķis vai nolūks.
2. Iegūto datu kvalitāte:
    a. metodes, kādas ir pielietotas datu ieguvē, šo metožu priekšrocību un trūkumu izvērtējums (aptauju gadījumā: ģenerālā kopuma definīcija, izlases vienības definīcija, pielietotā izlases metode, aptaujas metode, sasniegto respondentu skaits);
    b. mērījuma precizitāte;
    c. mērījuma atbilstība izvērtējuma mērķim (t.sk. aptvertajam laika posmam);
    d. datu (atkārtotas/ regulāras) iegūšanas procesa sarežģītība (komplicētība).
3. Datu savietojamība:
    a. datu salīdzināmības iespējas laikā un telpā;
    b. mērīto indikatoru stabilitāte (mērīšanas instrumentu nemainīgums);
    c. mērīto indikatoru jūtīgums pret sociālās situācijas (realitātes) izmaiņām;
    d. dažādu datu avotu un indikatoru savietojamība kompleksas analīzes vajadzībām.

Balstoties uz šiem kritērijiem, tika veikta sekundāro pētījumu/ izvērtējumu atlase, lai papildinātu nabadzības, nevienlīdzības un sociālās atstumtības rādītāju analīzi tajās sociālās atstumtības riska

[220] Sekojot iepriekš izstrādātajai metodoloģijai: Nodibinājums "Baltic Institute of Social Sciences" (2019). „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību veselības aprūpē un nevienlīdzību mājokļa pieejamības jomā)", Rīga. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/lv/publikacijas-petijumi-un-statistika/petijumi/0-sociala-ieklausana (sk. 26.11.2019.).

grupās, par kurām EU-SILC dati ir nepietiekami. Jānorāda, ka nozīmīgāko datu avotu, kas pieejami par attiecīgo jomu vai mērķa grupu, kvalitātes analīze ir veikta iepriekšējā – 2015. un 2016. gada – Izvērtējumā, tāpēc šajā Izvērtējumā uzmanība tika vērsta vairāk uz analīzes papildināšanu, nevis atkārtotu veikšanu. Tādējādi lielāka uzmanība tika pievērsta mērīto indikatoru jūtīguma pret speciālās situācijas izmaiņām analīzei, par kuru starptautiskajā telpā tiek izvērsta arvien aktīvāka diskusija, iesaistot akadēmiskos pētniekus[221].

1.4. uzdevuma izpilde, t.i., identificēšana, kuri no datiem turpmāk būtu izmantojami nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanas izvērtēšanai un kāda papildu datu vākšana šim nolūkam būtu nepieciešama, tika balstīta uz iepriekš veikto analīzi, aktualizējot iepriekšējā izvērtējumā par 2015., 2016. gadu identificētos datu avotus.

Integrēta analīze

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode:

1.5. Sagatavot secinājumus par tiesību aktiem, kas stājušies spēkā 2017. gadā.

1.6. Sagatavot rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem rīcībpolitikā (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai.

Integrētā analīze paredz apkopot visu sociālās atstumtības un nabadzības mazināšanas jomā veikto uzdevumu atziņas un secinājumus. Balstoties uz dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes un ekspertu interviju rezultātiem, tika, pirmkārt, sagatavoti secinājumi par tiesību aktiem, kas stājušies spēkā 2017. gadā, pēc iespējas sniedzot atbildes uz šādiem jautājumiem:

→ vai tiesību akti rada vai var radīt tiešu vai netiešu ietekmi uz nabadzības, sociālās atstumtības un / vai ienākumu nevienlīdzības situāciju;

→ vai ieviestie tiesību akti kopumā ir sekmējuši nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju ienākumu palielināšanos 2017. gadā.

Otrkārt, tika sagatavotas rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem rīcībpolitikā (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai. Sagatavotās rekomendācijas ir izklāstītas šādā formātā:

Identificētā problēma:	*Problēma, kas izriet no veiktās analīzes*
Uzdevumi vai pasākumi izvirzītās problēmas mazināšanai/novēršanai:	*Uzdevumi vai pasākumi, kuru īstenošanas rezultātā problēma tika risināta, un ko apliecina izvērtējumā veiktie aprēķini un analīze*

[221] World Bank Group (2017). *Monitoring Global Poverty. Report of the Commission on Global Poverty.* International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Pieejams: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25141/9781464809613.pdf (sk. 28.11.2019.)

Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā analīzes metodika

Sabiedriskais transports ir viena no pakalpojumu jomām, kas gan ES, gan attiecīgi Latvijas nacionālajā līmenī tiek definēta kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums. Šāds statuss nozīmē, ka tā ir saimnieciskā darbība, ko tirgus dalībnieki vieni paši bez valsts atbalsta sniegt nespēj, tāpēc pakalpojums tiek sniegts sabiedrības interesēs, vienlaikus nodrošinot, ka tas ir bez diskriminācijas pieejams visiem iedzīvotājiem[222]. Tādējādi ir būtiski pārliecināties, ka sabiedriskais transports kā pakalpojums patiešām ietver visu sabiedrības locekļu vajadzības. Lai raksturotu Latvijas iedzīvotāju vajadzības attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību, sabiedriskā transporta politikas attīstību u.tml. jautājumus, Izvērtējumā nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā raksturošanai kopējais apskatāmais laika posms ir no 2008. gada līdz 2019. gadam, ciktāl tas ir īstenojams attiecībā uz nozares darbības un nevienlīdzības rādītāju analīzi, savukārt politikas plānošanas dokumentu un tiesību aktu analīzes sākuma punkts ir noteikts atbilstoši tam, kādā šie akti ir stājušies spēkā un kļuvuši aktuāli laika posmā pēc 2008. gada, atsevišķos gadījumos, ja nepieciešams vēsturiskās perspektīvas veidošanai, atsaucoties uz agrīnākiem laika posmiem. Visaktuālākie jautājumi un konceptuāli vērtējumi par sabiedriskā transporta pieejamības politikas dienaskārtību ir iegūti ar ekspertu interviju palīdzību.

Nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā galvenās mērķa grupu sociāli demogrāfiskās pazīmes, kas tika ņemtas vērā Izvērtējumā, ir šādas (saskaņā ar TS 3.4.1. punktu):

- ienākumu veids, apmērs, struktūra u.tml. (t.sk. trūcīgās un maznodrošinātās personas);
- vecums (bērni, darbspējas vecuma cilvēki, pirmspensijas vecuma cilvēki, pensijas vecuma cilvēki u.tml.);
- dzimums;
- mājsaimniecības tips (īpaši mājsaimniecības ar bērniem; viena pieaugušā mājsaimniecības; mājsaimniecības, kurās ir persona ar funkcionēšanas ierobežojumiem vai invaliditāti);
- personu ar funkcionēšanas ierobežojumiem traucējuma veids (redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumi) un invaliditātes dalījums (I, II un III invaliditātes grupa);
- pamatnodarbošanās statuss (strādājošs, bezdarbnieks u.c.);
- piederība noteiktai sociālai grupai (romi, no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas, patvēruma meklētāji, bēgļi un personas ar alternatīvo statusu, ilgstošais bezdarbnieks, vardarbībā cietušās personas, bezpajumtnieki u.c.);
- teritoriālais iedalījums.

3.2. tabulā ir apkopoti visi no TS izrietošie nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā veicamie uzdevumi, katram uzdevumam norādot tā izpildē pielietojamās metodes un izmantojamos instrumentārijus.

[222] Avots: https://www.fm.gov.lv/lv/sadalas/komercdarbibas_atbalsta_kontrole/normativie_akti/es_normativie_akti/visparejas_tautsaimnieciskas_nozimes_pakalpojumi/ (sk. 04.12.2019.)

3.2. tabula. Izvērtējuma uzdevumi un to īstenošanas metodikas kopsavilkums sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Nr.	Uzdevums	Metodes	Instrumentāriji
2.1.	Raksturot vispārējo situāciju attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību Latvijā, t.sk.: → sniegt nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā definējumu un to raksturojošos rādītājus atbilstoši ES apstiprinātajām definīcijām un indikatoriem (TS 3.4.7.1.1. punkts) → sniegt vispārējās situācijas sabiedriskā transporta valsts un pašvaldību organizētajos pārvadājumos raksturojumu, t.sk. noteikt galvenos izaicinājumus saistībā ar sabiedriskā transporta un ar to saistīto pakalpojumu pieejamību (TS 3.4.7.1. 2. punkts).	→ Dokumentu analīze → Ekspertu intervijas → Gadījumu izpēte	▪ Ekspertu interviju vadlīnijas ▪ Ekspertu interviju dalībnieku saraksts ▪ Gadījumu atlases kritēriji un gadījumu saraksts ▪ Gadījumu izpētes dalībnieku interviju vadlīnijas
2.2.	Identificēt politikas plānošanas dokumentos konstatētos ierobežojumus un trūkumus saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību mērķa grupām, un plānotos pasākumus identificēto problēmu mazināšanai un novēršanai (TS 3.4.7.4. punkts).	Dokumentu analīze	▪ Normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu atlases un analīzes kritēriji
2.3.	Sniegt tiesiskā regulējuma aprakstu par valsts un pašvaldību atbalstu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai un atbalstu mērķa grupām (TS 3.4.7.2 punkts).	→Dokumentu analīze	▪ Normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu atlases un analīzes kritēriji
2.4.	Apkopot mērķa grupām noteiktos atvieglojumus sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai 119 pašvaldībās (t.sk. ar mobilitāti saistītos atbalsta pasākumus) (TS 3.4.7.3. punkts).	Dokumentu analīze	▪ Pašvaldību saistošo noteikumu atlases un analīzes kritēriji
2.5.	Veikt sociālo un mērķa grupu situācijas analīzi (astoņas apakšgrupas), kas ietver statistikas datus, kas liecina par attiecīgās grupas nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā (TS 3.4.7.4. punkts).	→ Dokumentu analīze → Statistikas datu analīze → Gadījumu izpēte	▪ Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sabiedriskā transporta jomā ▪ Gadījumu atlases kritēriji un gadījumu saraksts

			▪ Gadījumu izpētes dalībnieku interviju vadlīnijas
2.6.	Veikt statistikas datu analīzi astoņu sociāldemogrāfisko pazīmju griezumā: → izveidojot sociālo un mērķa grupu portretus; → identificējot un analizējot statistikas datus, kas apliecina sociālo un mērķa grupu situāciju saistībā ar nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā; → identificējot rādītāju tiešu vai netiešu savstarpējo ietekmi un sakarības; → ietverot cēloņsakarību analīzi; → veicot raksturojošo datu kvalitātes analīzi (TS 3.4.2-3.4.6. punkti)	Statistikas datu analīze	▪ Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sabiedriskā transporta jomā
2.7.	Sagatavot secinājumus: → par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības pieejamībā attiecībā uz mērķa grupām, kas noteiktas atbilstoši augstāk norādītājiem 8 sociāldemogrāfiskajiem griezumiem (TS 3.4.8.1. punkts); → par datiem, kuri turpmāk būtu izmantojami nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā turpmākai izvērtēšanai un par papildu nepieciešamajiem datiem (TS 3.4.2.8. punkts).	Integrēta analīze (dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes, ekspertu interviju un gadījumu izpētes integrēts novērtējums)	Nav attiecināms
2.8.	Sagatavot rekomendācijas (atbilstoši TS noteiktajai struktūrai) par nepieciešamajiem uzlabojumiem (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamībā mazināšanai (TS 3.4.8.3. punkts).	Integrēta analīze (dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes, ekspertu interviju un gadījumu izpētes rezultātu integrēts novērtējums)	Nav attiecināms

Dokumentu analīze teorētiskā ietvara un vispārējās situācijas sabiedriskā transporta jomā raksturošanai

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

2.1. Raksturot vispārējo situāciju attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību Latvijā, t.sk. sniedzot nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā definējumu un to raksturojošos rādītājus atbilstoši ES apstiprinātajām definīcijām un indikatoriem.

Šī uzdevuma izpildei primāri tika analizēti šādi dokumenti un informācijas avoti (galvenais datu avotu atlases princips ir tā atbilstība jomai un uzdevumam, pamata metode – aprakstošā dokumentu analīze):

- ES un citu starptautiski nozīmīgu institūciju līmeņa politikas dokumenti, ziņojumi un rekomendācijas, kas ļauj noteikt nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā definīciju un to raksturojošos indikatorus. Atbilstoši šim ietvaram pārskatā kā galvenie informācijas avoti tika iekļauti šādi dokumenti (apskata izstrādē piemēru raksturošanai izmantoti arī mazāka apjoma akadēmiskie raksti vai informatīvās brošūras, kas zemāk dotajā sarakstā nav minētas):
    - ITF (2015). *International Experienceson Public Transport Provision in Rural Areas. Case-Specific Policy Analysis*. Paris: OECD Publishing;
    - ITF (2017). *Income Inequality, Social Inclusion and Mobility*. Paris: OECD Publishing;
    - ITF (2019). "Improving Transport Planning and Investment Through the Use of Accessibility Indicators", *International Transport Forum Policy Papers, No. 66*, Paris: OECD Publishing;
    - World Bank (2018). Transforming Transportation 2018: Realizing Sustainable Mobility for All in the Digital Era. Pieejams: http://live.worldbank.org/transforming-transportation-2018
    - EUROSTAT (2018). *EU Transport Statistics: Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics*;
    - Eiropas Komisija. *QUALITY OF TRANSPORT,* Special Eurobarometer 422a;
    - Frazzani, S., Grea, G., Zamboni, A. (2016). "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final Report", European Union;
    - IRS - Istituto per la Ricerca Sociale (2015). *Social inclusion in EU public transport*. European Union;
    - CIVITAS FORUM 2018. „New mobility approaches to fight transport poverty and improve accessibility in european cities and regions: Analysis and understanding of the mobility needs of vulnerable user groups";
    - Office of the Deputy Prime Minister (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion.
- Latvijas līmeņa politikas plānošanas dokumenti, tiesību aktu un iepriekš veiktie pētījumi, kas ļauj raksturot Latvijas rīcībpolitiku un sociālās atstumtības riskam pakļauto grupu situāciju attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību (detalizētāks tiesību aktu atlases kritēriju raksturojums ir sniegts metodoloģijas sadaļā „Normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu atlases un analīzes kritēriji sabiedriskā transporta jomā" turpinājumā):
    - Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam;
    - Plāns pieejamas vides veidošanai Latvijā 2019.-2021. gadam;
    - Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam;
    - Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020. gadam;

    - SIA JAZZ COMMUNICATIONS (2018). Pētījums „Transporta nozares loma Latvijas tautsaimniecībā";
    - Ministru kabineta 27.06.2017. noteikumi Nr. 371 „Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi";
    - Lāce, Ilze (2019). „Vietas piesaiste un dzīvesstilu daudzveidība Latvijas laukos". Promocijas darbs. Rīga: Latvijas Universitāte;
    - Nodibinājums „Baltic Institute of Social Sciences" (2017). „Trešo valstu pilsoņu situācijas izpēte Latvijā";
    - Tirgus un sociālo pētījumu centrs „Latvijas Fakti" (2015). Pētījums "Romi Latvijā". Rīgā;
    - SIA IMINK (2012). „Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas";
- Pārskata laika posmā (2008. – 2019. gads) izstrādātās plānošanas reģionu transporta organizācijas un pārvaldības stratēģijas vai citi līdzvērtīgi dokumenti, ja tās ir publiski pieejamas (dokumentu, kuri šobrīd nav apzināti, pieejamība tika precizēta ekspertu interviju laikā, sk. atbilstošo aktivitāti turpinājumā):
    - Kurzemes plānošanas reģiona stratēģija (2010);
    - Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030 (2017).

Dokumentu analīzes metode tika papildināta ar ekspertu intervijām (sk. arī 2., 4. pielikumu), kuru mērķis šajā gadījumā bija, pirmkārt, iegūt padziļinātu izpratni un komentārus par dokumentu analīzes rezultātā identificēto situācijas raksturojumu, otrkārt, iegūt ieteikumus par papildu informācijas avotiem (pētījumiem, prezentācijām, darba grupu materiāliem u.tml.).

Dokumentu analīzes rezultātā tika sagatavots analītisks pārskats, kas ietver nevienlīdzības definējumu ES līmenī un Latvijā, analizējot, kādi nevienlīdzības aspekti tiek izšķirti dažādos politikas veidošanas līmeņos, analizējamo indikatoru sarakstu un pamatojumu, kā arī ārvalstu akadēmiskajos un lietišķajos pētījumos gūtajām atziņām par dažādu rīcībpolitiku ietekmi uz sabiedriskā transporta pieejamības problēmu risināšanu. Pēdējais aspekts ir būtiski svarīgs Izvērtējuma rekomendāciju izstrādē – integrēti analizējot šo informāciju ar Latvijas ekspertu intervijās iegūtajiem datiem, notika izvērtējums par ārvalstu labās prakses piemēru ieviešanas iespējām Latvijā.

Ekspertu intervijas: īstenotās rīcībpolitikas izpēte sabiedriskā transporta jomā

Uzdevums, kura izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

> *2.1. Raksturot vispārējo situāciju attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību Latvijā, t.sk. nosakot galvenos izaicinājumus saistībā ar sabiedriskā transporta un ar to saistīto pakalpojumu pieejamību.*

Ekspertu interviju mērķis bija iegūt kvalitatīvos datus padziļinātam aktuālās rīcībpolitikas izvērtējumam par nevienlīdzību transporta jomā. Sekojot teorijā balstītās pieejas pielietojumam intervences ietekmes izvērtējumā, šie dati būtiski papildina dokumentu analīzes un statistikas datu analīzes rezultātus, sniedz dziļāku izpratni par novērotajiem rezultātiem, kas ir izteikti kvantificētos

datos, un raksturo rīcībpolitikas izstrādes procesu. Ņemot vērā tiesību aktos noteikto deleģējumu dažāda līmeņa institūcijām, intervijās tika aptverti speciālisti no visiem rīcībpolitikas plānošanas un īstenošanas līmeņiem. Aptveramie informācijas sniedzēji (eksperti) izriet no sabiedriskā transporta organizēšanas kārtības Latvijā, ko nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, un, proti, plānošanu veic Satiksmes ministrija ar Transporta attīstības pamatnostādņu sagatavošanu[223], politikas īstenošanā ir aptverts nacionālais līmenis (Autotransporta direkcija), plānošanas reģionu līmenis (attiecīgi – plānošanas reģionu biroji) un vietējais līmenis (pašvaldības)[224]. Pēdējais līmenis sīkāk iedalāms atbilstoši pašvaldības lielumam un nozīmei valsts līmenī, kas nosaka sabiedriskā transporta organizēšanas atšķirības šajās pašvaldībās. Tādējādi ekspertu intervijas tika veiktas ar deviņām republikas nozīmes pilsētām un izlases veidā ar citām pašvaldībām, atlasot tās no dažādiem plānošanas reģioniem un teritorijas veidiem (novadu lielums – liels, vidējs, mazs).

Veikto ekspertu interviju skaits (25 intervijas) dažādos lēmumu pieņemšanas līmeņos sadalās šādi:

- Nacionālais līmenis (4 intervijas):
    - Satiksmes ministrija;
    - Autotransporta direkcija;
    - Latvijas Pašvaldību savienība;
    - Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācija;
- Reģionālais līmenis (5 intervijas), aptverot visus plānošanas reģionus, t.sk., personas, kas darbojas Sabiedriskā transporta padomē;
- Vietējais līmenis (16 intervijas):
    - Republikas nozīmes pilsētas (8 intervijas);
    - Citas pašvaldības (8 intervijas) pēc šādiem atlases kritērijiem:
        - novada lieluma (liels, vidējs, mazs novads),
        - piederības plānošanas reģionam,
        - funkcionālajām saitēm ar citiem reģioniem un novadiem, kas nosaka atšķirīgas iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības,
        - ņemot vērā izmaiņas, kuras varētu nest plānotā administratīvi teritoriālā reforma,
        - ceļu infrastruktūras kvalitāte novadā.

Izvērtējot novadus pēc iepriekš norādītajiem kritērijiem, lai nodrošinātu pieredzes dažādību, kā arī ņemot vērā novadus, kuros var tikt veikta gadījuma izpēte, ekspertu intervijām tika atlasīti šādi novadi katrā no plānošanas reģioniem:

- Rīgas reģions: Limbažu novads (vidējs);
- Vidzemes reģions: Alūksnes (vidējs) un Lubānas novads (mazs);
- Kurzemes reģions: Talsu novads (liels);
- Zemgales reģions: Vecumnieku novads (vidējs);
- Latgales reģions: Zilupes (mazs), Balvu (vidējs) un Daugavpils novads (liels).

[223] Pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMpamn_030713_transp.1pdf.pdf (sk. 29.11.2019.)
[224] Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=159858 (sk. 29.11.2019.)

Ekspertu saraksts un interviju vadlīnijas sk. 2. un 4. pielikumā.

Gadījumu izpēte: sabiedriskā transporta pieejamības problēmu risinājumu stratēģiju padziļināta izpēte

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

2.1. Raksturot vispārējo situāciju attiecībā uz sabiedriskā transporta pieejamību Latvijā, t.sk. nosakot galvenos izaicinājumus saistībā ar sabiedriskā transporta un ar to saistīto pakalpojumu pieejamību.

2.5. Veikt sociālo un mērķa grupu situācijas analīzi (astoņas apakšgrupas), kas ietver statistikas datus, kas liecina par attiecīgās grupas nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā.

Gadījumu izpētes mērķis bija padziļināti izprast iedzīvotāju rīcības stratēģijas gadījumos, kad viņi saskaras ar sabiedriskā transporta pieejamības grūtībām. Tā ir uzskatāma par papildu izpētes metodi ekspertu intervijām un statistikas datu analīzei, kas ļauj noskaidrot iedzīvotāju rīcību apgrūtinātos transporta pieejamības apstākļos. Šāds pētnieciskais risinājums ir iepriekš pielietots ārvalstīs (piemēram, Lielbritānijā), kur saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamības ierobežojumiem („transporta nabadzību") tiek padziļināti analizēti mājsaimniecību lēmumi attiecībā uz transporta izdevumu optimizēšanu un alternatīvu risinājumu meklēšanu. Šīs metodes pielietojums paredz neliela gadījumu skaita analīzi, tāpēc šī Izvērtējuma ietvaros, izvērtējot citu pielietoto pētniecības metožu klāstu, tika veikta piecu gadījumu analīze. Gadījuma analīze ietver kompleksu metožu lietojumu (piemēram, intervijas, anketēšana vai dokumentu analīze), taču izpētes galvenais fokuss ir saprast iedzīvotāju rīcību dotajā situācijā.

Gadījumu izpētes analīzes pamatvienība ir apdzīvota vieta/ teritorija novadā, kurā ir vāja vai apgrūtināta sabiedriskā transporta un vides pieejamība (sk. turpinājumā atlases kritērijus). Apdzīvoto vietu atlase gadījumu izpētei ir veikta, balstoties uz dokumentu sākotnēji kvalitatīvo analīzi, kā arī analizējot sabiedriskā transporta maršrutu pārklājumu saistībā ar iedzīvotāju skaitu apdzīvotajās vietās; mērķtiecīgi izvēloties pašvaldības, kurās ir augstāki bezdarba rādītāji vai citi sociālās atstumtības rādītāji, kas netieši liecina par paaugstinātu transporta nabadzības varbūtību konkrētajā vietā. Apkopojot iepriekš minēto, analizējamo gadījumu (apdzīvoto vietu novadā) padziļinātai izpētei atlasē ir izmantoti šādi kritēriji:

- Sabiedriskā transporta tīkla pārklājums:
  - Pieejamība retāk nekā katru dienu vai katru dienu ar apgrūtinājumiem (nepieciešama pārsēšanās, lai nonāktu lielākos centros);
  - Pastarpināts vai citādi apgrūtināts savienojums ar novada centru un citiem lielākiem reģiona centriem;
- Apdzīvotās vietas lielums, kas veido pietiekami nozīmīgu sabiedriskā transporta pieprasījumu;
- Darbavietas un saimnieciskā aktivitāte, kas veido sabiedriskā transporta pieprasījuma potenciālu;

- Augstāki bezdarba rādītāji, salīdzinot novadu līmenī atbilstoši NVA aktuālajai informācijai (nav pieejami atsevišķu apdzīvoto vietu līmenī)[225];
- Apdzīvotās vietas attālums no novada centra, priekšroku dodot apdzīvotām vietām, kas atrodas attālināti no novada centra;
- Ceļu infrastruktūras kvalitāte – apgrūtinoša ceļa seguma esamība apdzīvotās vietas apkārtnē, kas var radīt šķēršļus savienojumam ar novada centru un citiem lielākiem reģiona centriem.

Kompleksi izvērtējot novadu un apdzīvoto vietu situāciju pēc iepriekš minētajiem kritērijiem, gadījumu izpētei ir atlasītas šādas apdzīvotās vietas katrā no Latvijas reģioniem, izņemot Rīgas plānošanas reģionu, īpašu uzmanību pievēršot tiem reģioniem, kuros ir augstāki nabadzību un sociālo atstumtību raksturojošie rādītāji:

- Vidzemes reģions: Varakļānu novads (Murmastiene);
- Kurzemes reģions: Vaiņodes novads (Embūte);
- Zemgales reģions: Jaunjelgavas novads (Sunākste);
- Latgales reģions: Ludzas novads (Istras pagasts: Vecslabada) un Rēzeknes novads (Lūznava).

Gadījumu izpētes ietvaros attiecīgajā apdzīvotajā vietā tika intervēti dažādi tās pārstāvji: pašvaldību amatpersonas, kuras ikdienā ir iesaistītas transporta pieejamības jautājumu risināšanā (piemēram, domes vadība, attīstības vai tautsaimniecības komitejas locekļi, sociālo dienestu pārstāvji), iedzīvotāji – konkrētas mājsaimniecības, kuras raksturo savus tipiskākos risinājumus, analizēti pašvaldības attīstības plānošanas dokumenti, vietējās skolas pārstāvji, ja tāda ir apdzīvotajā vietā. Gadījumu izpētes ietvaros tika intervēti apdzīvotajā vietā dzīvojoši/ strādājoši iedzīvotāji, atsevišķi vietējie uzņēmēji un vietējās izpildvaras pārstāvji, ar kuru palīdzību varēja iegūt nepieciešamo izpratni par pētāmo jautājumu. Gadījumu izpētes kopējās interviju vadlīnijas sk. 5. pielikumā. Jāņem vērā, ka šīs vadlīnijas tika pielāgotas atbilstoši katra gadījuma izpētes dalībnieka kompetencei un konkrētās administratīvās teritorijas specifiskajai situācijai, uzdodot nepieciešamos precizējošos jautājumus, ka tādi radās intervijas laikā.

Kopumā visu gadījumu izpētes rezultātā piecās atlasītajās apdzīvotajās vietās vai saistībā ar šīm vietām tika veiktas 33 intervijas. Viena gadījuma izpētē veikto interviju skaits ir robežās no piecām līdz astoņām intervijām. Interviju skaitu noteica izpildvaras pārstāvju informētības pakāpe, kā arī dažādu pašvaldības vietu izvietojums (piemēram, gadījumā, ja apdzīvotajā vietā darbojās vispārējās izglītības iestādes, to pārstāvji tika intervēti gadījumu izpētes ietvaros, taču, ja izglītības iestādes bija slēgtas, tad šī tipa iestādes vairs netika aptvertas). Visu gadījumu izpētes dalībnieku detalizētu raksturojumu mērķa grupu griezumā sk. 6. pielikumā.

Gadījumu izpētes rezultātā tika iegūts iedzīvotāju stratēģiju raksturojums, kā tiek risinātas situācijas, lai nokļūtu pie nepieciešamajiem pakalpojumu sniedzējiem gadījumos, kad pastāv būtiski sabiedriskā transporta pieejamības vai citādi iedzīvotāju mobilitātes ierobežojumi (piemēram, ceļu infrastruktūras dēļ). Šāda informācija var, raugoties teorētiski, būt avots, kas ļauj padziļināti izprast īstenotās politikas sekas un attiecīgi – izstrādāt ieteikumus tiesību aktu grozījumiem, ja nepieciešams.

[225] Sk. Bezdarba statistiku NVA mājas lapā: https://www.nva.gov.lv/index.php?cid=6 (sk. 29.11.2019.)

Normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu atlases un analīzes kritēriji sabiedriskā transporta jomā

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

2.2. Identificēt politikas plānošanas dokumentos konstatētos ierobežojumus un trūkumus saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību mērķa grupām, un plānotos pasākumus identificēto problēmu mazināšanai un novēršanai.

2.3. Sniegt tiesiskā regulējuma aprakstu par valsts un pašvaldību atbalstu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai un atbalstu mērķa grupām.

Normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu atlase un analīze sabiedriskā transporta pieejamības jomā tika īstenota secīgos soļos:

1) Tika veikta politikas plānošanas dokumentu sabiedriskā transporta jomā atlase un sistematizēšana vienotā datnē. Atlases mērķiem kā sākotnējais datu avots tika izmantota politikas plānošanas dokumentu datu bāze POLSIS un vortāls www.likumi.lv.

2) Tika veikta secīga politikas plānošanas dokumentu sabiedriskā transporta jomā analīze, lai identificētu:

- ierobežojumus un trūkumus saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību mērķa grupām;
- dokumentos plānotos pasākumus konstatēto problēmu mazināšanai un/vai novēršanai.

3) Tika veikta normatīvo aktu atlase – identificēti normatīvie akti, kas regulē sabiedriskā transporta sistēmas organizēšanas un finansēšanas kārtību (izveidots dokumentu saraksts). Normatīvo aktu atlase tika veikta, izmantojot vortāls www.likumi.lv.

4) Tika veikta secīga atlasīto nacionālā līmeņa tiesību aktu analīze ar mērķi identificēt tajos noteiktos atvieglojumus valsts atbalstu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai un atbalstu mērķa grupām. Iegūtie rezultāti tika apkopoti un atspoguļoti 3.3. tabulas formā.

3.3. tabula. Nacionālā līmeņa tiesību aktu analīzes struktūra nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz tiesību aktu
Jānorāda tiesību akta datums, numurs (ja attiecināms), nosaukums Saite uz dokumentu norādāma papildu kolonnā „Elektroniskā saite uz dokumentu” Jānorāda arī visi konkrētā tiesību akta grozījumi, norādot to pieņemšanas datumu,	Jānorāda visas dokumentā identificētās mērķa grupas neatkarīgi no TS 3.4.1. punktā minētajām sociāli demogrāfiskajām pazīmēm. Mērķa grupas, kas izriet no TS 3.4.1. punktā minētajām pazīmēm, jāizceļ treknrakstā. Jānorāda visi atvieglojuma saņemšanas kritēriji. Ja tie ir atšķirīgi dažādām mērķa	Jānorāda visi dokumentā minētie atvieglojumi tā, lai būtu saprotams, uz kuru mērķa grupu tie attiecas.	Atvieglojuma apmērs jānorāda atbilstoši tam, kā tas ir norādīts dokumentā (naudas summas izteiksmē vai aprakstoši).	Elektroniskā saite uz tiesību aktu

numuru (ja attiecināms), spēkā stāšanās datumu. Ja grozījumu saite ir atšķirīga no pamata dokumenta saites, arī tā jānorāda zemsvītras piezīmē.	grupām, tam ir jābūt skaidri identificējams (saikne starp mērķa grupu un atvieglojuma piešķiršanas kritēriju)			

Pašvaldību saistošo noteikumu atlases un analīzes kritēriji sabiedriskā transporta jomā

Uzdevums, kura izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

2.4. Apkopot mērķa grupām noteiktos atvieglojumus sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai 119 pašvaldībās (t.sk. ar mobilitāti saistītos atbalsta pasākumus.

Pašvaldību saistošo noteikumu analīze tika īstenota šādos secīgos soļos:

1) Pašvaldības mājas lapā atrast sadaļu „Dokumenti" („Normatīvie dokumenti"). Dokumenti var būt strukturēti pēc jomām (piemēram, izglītība, kultūra, sociālā palīdzība u.c.), pēc gadiem (piemēram, 2017., 2016., 2015. un senāki), pēc atslēgas vārdiem, kas saistīti ar transporta jomu.

2) Dokumentu primāro atlasi veikt pēc tā nosaukumā ietvertajiem atslēgas vārdiem (sabiedriskais transports, ceļa izdevumi, mobilitāte u.c.). Atslēgas vārdu kopums tika papildināts, identificējot jaunus uzdevumam atbilstošus atslēgas vārdus.

3) Identificēt dokumentus arī pēc to nosaukumā ietvērtās atbalsta saņēmēju mērķa grupas – t.i., iepazīties arī tiem dokumentiem, kuru nosaukumā ir minēta kāda no TS 3.4.1. punktā minētajām grupām, lai pārbaudītu, vai dokuments ietver informāciju par atvieglojumiem/ atbalstu transporta jomā (piemēram, dokumenta nosaukums *„Par pašvaldības palīdzību bāreņiem un bez vecāku gādības palikušajiem bērniem, kuri ir ārpusģimenes aprūpē, kā arī bāreņiem un bez vecāku gādības palikušajiem bērniem pēc pilngadības sasniegšanas"*).

4) Iepazīties ar katru no atlasītajiem dokumentiem un atrast informāciju, nosakot (i) atvieglojuma saņēmēja mērķa grupu; (ii) atvieglojumu saņemšanas kritērijus; (iii) atvieglojuma veidu; (iv) atvieglojuma apmēru.

5) Gadījumos, kad pašvaldību mājas lapās nav pieejama nepieciešamā informācijā, pētnieki sazinājās telefoniski ar pašvaldību pārstāvjiem, lai iegūtu informāciju par atvieglojumiem sabiedriskā transporta jomā un dokumentiem, lūdzot tos nosūtīt elektroniski pētniekiem vai precizējot to ieguves avotu.

6) Dokumentu analīzes rezultāti ir apkopoti MS *Excel* formātā atbilstoši 3.4. tabulā norādītajai struktūrai (sk. 9. pielikumu).

3.4. tabula. Pašvaldību saistošo noteikumu analīzes struktūra nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Pašvaldības nosaukums	Tiesību akts, kurā noteikts atvieglojums un saite uz minēto tiesību aktu	Atvieglojuma saņēmēja mērķa grupa vai atvieglojuma saņemšanas kritēriji	Atvieglojuma veids	Atvieglojuma apmērs	Elektroniskā saite uz dokumentu
Novada nosaukums	Saistošo noteikumu datums, numurs, nosaukums Saite uz dokumentu norādāma papildu kolonnā „Elektroniskā saite uz dokumentu” Jānorāda arī visi konkrētā dokumenta grozījumi, norādot to pieņemšanas datumu, numuru, spēkā stāšanās datumu. Ja grozījumu saite ir atšķirīga no pamata dokumenta saites, arī tā jānorāda attiecīgajā kolonnā.	Jānorāda visas dokumentā identificētās mērķa grupas neatkarīgi no TS 3.4.1. punktā minētajām grupām un sociāli demogrāfiskajām pazīmēm. Mērķa grupas, kas izriet no TS 3.4.1. punktā minētajām pazīmēm, jāizceļ treknrakstā. Jānorāda visi atvieglojuma saņemšanas kritēriji. Ja tie ir atšķirīgi dažādām mērķa grupām, tam ir jābūt skaidri identificējamam (saikne starp mērķa grupu un atvieglojuma piešķiršanas kritēriju)	Jānorāda visi dokumentā minētie atvieglojumi tā, lai būtu saprotams, uz kuru mērķa grupu tie attiecas.	Atvieglojuma apmērs jānorāda atbilstoši tam, kā tas ir norādīts dokumentā (naudas summas izteiksmē vai aprakstoši).	Svarīgi ir pārliecināties, vai konkrētais tiesību akts (saistošie noteikumi) ir spēkā. Norādīt tiesību akta ieguves avotu, piemēram, elektronisko saiti.

Tā kā iepriekš norādītais informācijas par pašvaldību atvieglojumiem sabiedriskā transporta pieejamībai apkopošanas formāts paredz pašvaldības noteikto atvieglojumu tabulas veida pārskata sagatavošanu bez iespējām raksturot tipveida atvieglojumus, pašvaldību saistošie noteikumi tika papildus analizēti, izmantojot kvantitatīvo dokumentu (satura) analīzi. Dokumentu kvantitatīvās analīzes nolūkiem tika izstrādāti indikatori, kas ļauj raksturot trīs pazīmes: pirmkārt, atvieglojumu mērķa grupas (piemēram, izveidojot vairākas tipiskāko mērķu grupu kopas), otrkārt, atvieglojumu veidus (pabalsts ceļa izdevumiem, transporta pakalpojumi, bezmaksas sabiedriskais transports) un, treškārt, atvieglojuma apmēru (konstanta summa gadā/mēnesī, pēc faktiskajiem izdevumiem, citādā veidā noteikts apmērs). Par pamatu kodu un apakškodu definēšanai tika ņemtas Izvērtējumā TS 3.4.1. punktā norādītās mērķa grupu sociāli demogrāfiskās pazīmes un TS 3.4.7.3. punktā norādītie

kodēšanas galvenie principi. Atbilstoši definētajiem kodiem notika visu 119 pašvaldību saistošo noteikumu apstrāde, kas pēcāk ļāva saskaitīt, cik bieži noteikta mērķa grupa tiek minēta pašvaldību saistošajos noteikumos.

Iepazīstoties ar pašvaldību nodrošināto atvieglojumu mērķa grupām, formu un apmēru, tika izstrādāti vispārējie kodēšanas principi, kas ietvēra šādus apsvērumus:

- tika uzskatīti tikai aktuāli atvieglojumi, kas bija spēkā datu vākšanas brīdī (līdz ārkārtas stāvokļa izsludināšanai valstī 2020. gada 12. martā);
- tika kodēti tikai tie atvieglojumi, kurus pašvaldība piešķir kā papildus tiem, kurus jau ir noteikusi valsts attiecīgajos MK noteikumos.

Pašvaldības atvieglojumu mērķa grupu kodēšanā tika izmantoti divi indikatori: pirmkārt, mērķa grupu skaits, kuras pašvaldība ir definējusi papildus valsts noteiktajām mērķa grupām, un, otrkārt, atsevišķi uzskaitītas 14 mērķa grupas, kurām kopumā visbiežāk tiek noteikti atvieglojumi arī pašvaldību dokumentos.

Pašvaldības atvieglojumu veidu kodēšanā tika definētas trīs iespējamās kategorijas: pirmkārt, bezmaksas sabiedriskais transports, otrkārt, pabalsts ceļa izdevumiem (t.sk., braukšanas izdevumu kompensēšana/ atvieglojumi), un, treškārt, transporta pakalpojumi (specializētais transporta pakalpojums).

Pašvaldības atvieglojumu apmēru kodēšanā arī tika definētas trīs kategorijas: pirmkārt, pēc faktiskajiem izdevumiem (t.sk., jebkuri procenti vai bezmaksas transports, ja nav ierobežojošu nosacījumu), otrkārt, konstanta summa gadā/mēnesī (noteikts pakalpojuma maksimālais apmērs naudas izteiksmē), vai, treškārt, citādi noteikts pakalpojuma maksimālais apmērs (piemēram, kilometri).

Pašvaldības atvieglojumu veidu un apmēra sasaiste ar mērķa grupu, kurai ir piešķirts viens vai otrs veids, notika kvalitatīvās analīzes procesā un Izvērtējumā ir sniegta aprakstošā formā.

Nākamais dokumentu kvantitatīvās analīzes solis bija dokumentos esošās informācijas kvantificēšana. Šajā procesā notika daļēja kvalitatīvās informācijas pārvēršana kvantitatīvā formātā (galvenokārt ieviešot binārus (0-1) sistēmas mainīgos). Veicot dokumentu kvantitatīvo kodēšanu, tās rezultāti tika ievadīti MS *Excel* formātā, kas ļauj veikt iegūto datu apkopošanu un aprēķinus. Kvantitatīvā analīzes (kontentanalīzes) procesā iegūtie mainīgie tika apstrādāti un analizēti statistiski, rezultātus atspoguļojot datu tabulu un diagrammu veidā.

Statistikas datu un apsekojumu datu atlases un kvalitātes kritēriji sabiedriskā transporta jomā

Uzdevums, kura izpildei paredzēta konkrētā metode un instrumentārijs:

> *2.6. Veikt statistikas datu analīzi astoņu sociāldemogrāfisko pazīmju griezumā, t.sk. identificējot un analizējot statistikas datus, kas apliecina sociālo un mērķa grupu situāciju saistībā ar nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā.*

Statistikas datu analīzes mērķis bija identificēt un veikt aktuālo datu analīzi attiecībā uz pieejamo kvantitatīvo informāciju, kas ļauj raksturot izvērtējumā definēto mērķa grupu (iedalījumā pēc astoņām sociāli demogrāfiskajām pazīmēm atbilstoši TS 3.4.1. punktam) situāciju attiecībā uz nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā. Kā potenciālie regulārie un salīdzināmie datu avoti tika identificēti:

- Autotransporta direkcijas dati, kas tiek izmantoti maršrutu plānošanai, 19.04.2016. MK noteikumus Nr. 240 „Noteikumi par oficiālās statistikas datu apkopošanu par pasažieru regulārajiem komercpārvadājumiem ar autobusiem";
- CSP dati:
  - Pasažieru transporta pārvadājumu intensitāte;
  - Ceļu infrastruktūras kvalitāte;
  - Vieglo automobiļu skaits;
  - Mājsaimniecību budžeta dati, kas ļauj noteikt transporta izdevumu daļu no kopējiem mājsaimniecības izdevumiem dažādās mājsaimniecību grupās no 2008. līdz 2016. gadam[226] – šie dati atbilst šajā pieteikumā atspoguļotajai nevienlīdzības transporta jomā analīzes pieejai un ļaus raksturot transporta izdevumu radīto slogu (dati tiek aprēķināti no CSP Mājsaimniecību budžeta pētījumā iegūtās informācijas).

Saskaņā ar CSP mājas lapā atrodamo informāciju, kopš 2016. gada mājsaimniecību budžeta apsekojuma izpildei ir mainīta periodizācija, un nākamais apsekojuma veikšanas gads ir 2019. gads, attiecīgi Izvērtējuma sagatavošanas laikā pēdējie pieejamie dati attiecas uz 2016. gadu[227]. Statistikas dati tika attēloti grafiski un tabulās, papildinot to ar rakstisku rezultātu analīzi.

Integrēta analīze

Uzdevumi, kuru izpildei paredzēta konkrētā metode:

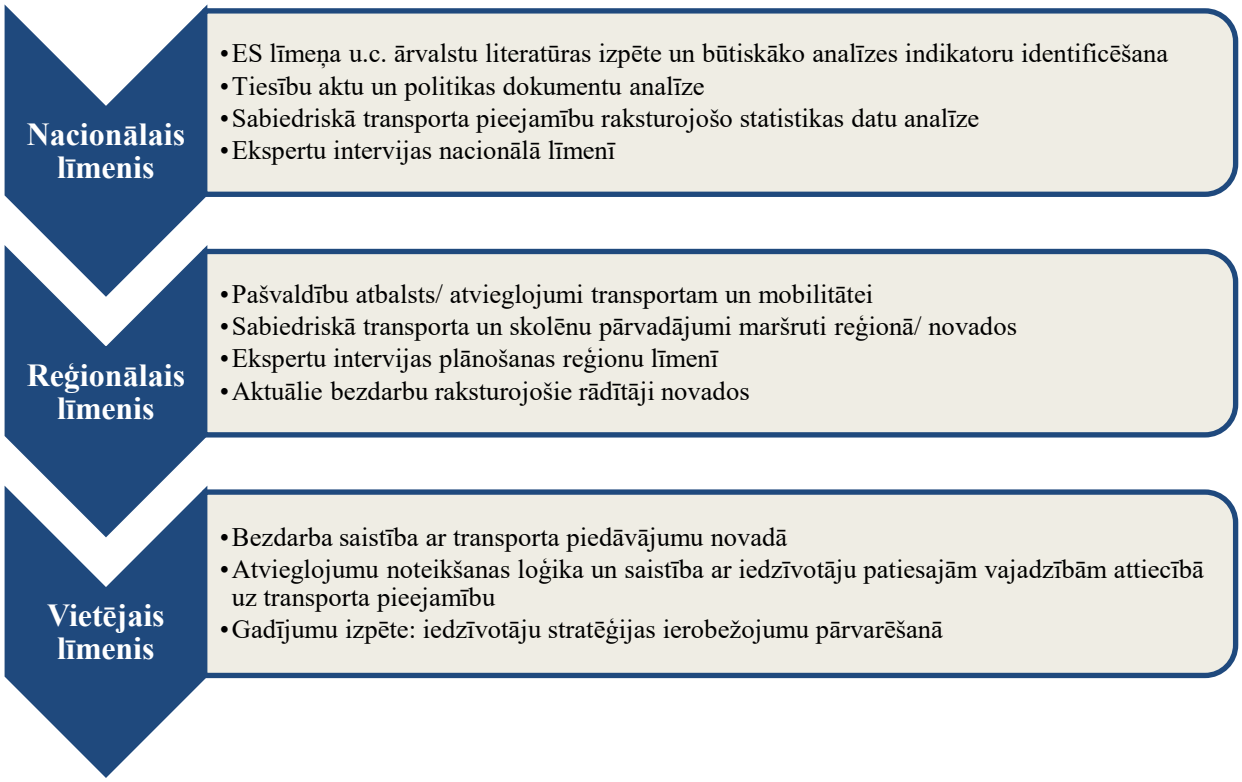
> *2.7. Sagatavot secinājumus par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā un par datiem, kuri turpmāk būtu izmantojami nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā turpmākai izvērtēšanai un par papildu nepieciešamajiem datiem.*
> *2.8. Sagatavot rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamībā mazināšanai.*

Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā izpēte ietver virzīšanos no nacionālā līmeņa jautājumiem uz pašvaldību un iedzīvotāju pielietotajiem risinājumiem vietējā līmenī, tādējādi kopumā izpētes organizēšanas loģika paredzēja dažādas pētnieciskās aktivitātes – dokumentu izpēti, statistikas datu

[226] Dati atrodami šeit: http://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/sociala/sociala__mb__izdevumi/?tablelist=true (sk. 29.11.2019.)
[227] Sk. informāciju šeit: https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/mba/tabulas/metadati-majsaimniecibu-budzets-un-paterina-izdevumi (sk. 29.11.2019.)

analīzi, ekspertu intervijas – īstenot paralēli un pakāpeniski. Izpētes organizēšanas loģika un galvenie konceptuāli pētāmie jautājumi ir apkopoti 3.1. attēlā. Gadījumu izpēte tika veikta, noslēdzoties lielākajai daļai no nacionālā, reģionālā un vietējā līmeņa izpētes aktivitātēm, jo tai bija nepieciešama iepriekšēju zināšanu uzkrāšanu par raksturīgākajām problēmām visos minētajos līmeņos.

3.1. attēls. Nevienlīdzības sabiedriskā transporta jomā izpētes loģika



Ņemot vērā, ka Izvērtējuma uzdevumu izpilde tika veikta, īstenojot vairākas pētnieciskās aktivitātes, arī iegūto datu analīze tika veikta integrēti. Tas nozīmē, ka, balstoties uz dokumentu analīzes, statistikas datu analīzes, ekspertu interviju un gadījumu izpētes rezultātiem, tika sagatavoti secinājumi par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamībā attiecībā uz TS 3.4.1. punktā noteiktajām mērķa grupām un rekomendācijas par nepieciešamajiem uzlabojumiem (t.sk. normatīvo aktu pilnveidi) nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamībā mazināšanai. Sagatavotās rekomendācijas ir izklāstītas šādā formātā:

Identificētā problēma:	*Problēma, kas izriet no veiktās analīzes*
Uzdevumi vai pasākumi izvirzītās problēmas mazināšanai/novēršanai:	*Uzdevumi vai pasākumi, kuru īstenošanas rezultātā problēma tika risināta, un ko apliecina izvērtējumā veiktie aprēķini un analīze*

2. pielikums. Ekspertu interviju dalībnieku saraksts

Vārds, uzvārds	Amats	Kontaktinformācija
EKSPERTI jautājumos, kas saistīti ar izmaiņām tiesību aktos 2017. gadā, kas vērstas uz iedzīvotāju ienākumu nevienlīdzības mazināšanu		
Ludmila Fadejeva	**Ekspertīze ienākumu testēto pabalstu un nodokļu izmaiņu ietekmes uz iedzīvotāju ienākumiem jomā** Latvijas Banka, Monetārās politikas pārvaldes Monetārās izpētes un prognozēšanas daļas vecākā ekonometriste	e-pasts: ludmila.fadejeva@bank.lv
Olga Rajevska	**Ekspertīze pensiju sistēmas jomā** Ekonomikas un vadības zinātniskais institūts, Latvijas Universitāte Statistikas laboratorija, Rīgas Stradiņa Universitāte Eiropas Sociālās politikas tīkla nacionālā eksperte, t.sk. pensiju sistēmas jautājumos	e-pasts: olga.rajevska@rsu.lv
Ineta Rezevska	**Ekspertīze tiesību uz sociālo nodrošinājumu jomā** LR Tiesībsrags, Sociālo, ekonomisko un kultūras tiesību nodaļas vadītāja	e-pasts: ineta.rezevska@tiesibsargs.lv
Elīna Ālere-Fogele	**Ekspertīze nabadzībai pakļauto cilvēku interešu aizstāvībai** Latvijas PretNabadzības tīkls *(EAPN-Latvia)*, valdes locekle	e-pasts: sti@latnet.lv
Andris Burtnieks	**Ekspertīze ekonomikas un tautsaimniecības jomā** Latvijas PretNabadzības tīkls *(EAPN-Latvia)*, eksperts ekonomikas jautājumos	e-pasts: aigars.burtnieks@gmail.com
EKSPERTI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOMĀ		
Annija Novikova	Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktora vietniece – Autotransporta nodaļas vadītāja, Sabiedriskā transporta padomes locekle	Tālr.: 67028325; e-pasts: annija.novikova@sam.gov.lv
Gusts Ašmanis	Autotransporta direkcija, Sabiedriskā transporta plānošanas, analīzes un kontroles daļas vadītājs	Tālr.: 67502866; e-pasts: gusts.asmanis@atd.lv
Aino Salmiņš	Latvijas Pašvaldību savienības Padomnieks tautsaimniecības jautājumos	Tālr.: 29166924; e-pasts: aino.salmins@lps.lv
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja, Sabiedriskā transporta padomes locekle	tālr.: 67559875, e-pasts: ligita.olante@rpr.gov.lv
Vaira Brūdere	Kurzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja, Sabiedriskā transporta padomes locekle	Tālr. 67331492, 29426224; e-pasts: vaira.brudere@kurzemesregions.lv

Laimis Šāvējs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Jaunpiebalgas novada domes priekšsēdētājs, Sabiedriskā transporta padomes loceklis	Tālr.: 64107901; e-pasts: laimis.savejs@jaunpiebalga.lv
Alda Ērmane	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja	Tālr.: 63084948; e-pasts: Alda.Ermane@zpr.gov.lv
Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks; Viļakas novada domes priekšsēdētājs	Tālr. 64507224
Santa Aveniņa	Rīgas domes Sabiedriskā transporta departaments, Pasažieru pārvadājumu pārvalde, pārvaldes priekšnieka p.i.	Tālr.: 67012712; e-pasts: Santa.Avenina@riga.lv
Igors Prelatovs	Daugavpils pilsētas domes Transporta komisijas priekšsēdētājs	Tālr.: 65404332
Vilnis Vitkovskis	Liepājas pilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs	e-pasts: vilnis.vitkovskis@liepaja.lv
Jurijs Strods	Jelgavas pilsētas Tautsaimniecības attīstības un pilsētvides komitejas priekšsēdētājs	tālr. 63005508; e-pasts: jurijs.strods@dome.jelgava.lv
Gundega Ose	Jūrmalas pilsētas domes Attīstības pārvaldes vadītāja	e-pasts: gundega.ose@jurmala.lv
Ivo Ošenieks	Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija	Tālr.: 67460255; e-pasts: lpaa@latnet.lv
Aleksejs Stecs	Rēzeknes Pilsētas attīstības, infrastruktūras un sabiedriskās kārtības komitejas priekšsēdētājs	Tālr.: 64607614
Andrejs Gluhovs	Valmieras pilsētas domes Saimniecisko un transporta lietu komitejas priekšsēdētājs	e-pasts: andrejs.gluhovs@valmiera.edu.lv
Kristīne Ozola	Jēkabpils pilsētas domes Attīstības un tautsaimniecības komitejas priekšsēdētāja	Tālr.: 65 207 300 e-pasts: kristine.ozola@jekabpils.lv
Jānis Ščerbickis	SIA Jēkabpils autobusu parks valdes priekšsēdētājs	Piedalījās kopā ar K.Ozolu
Didzis Zemmers	Limbažu novada domes priekšsēdētājs	Tālr. 64020400; e-pasts: didzis.zemmers@limbazi.lv
Arturs Dukulis	Alūksnes novada domes priekšsēdētājs	Tālr.: 643 81506; e-pasts: arturs.dukulis@aluksne.lv
Tālis Salenieks	Lubānas novada domes priekšsēdētājs	Tālr.: 64894044, e-pasts: talis.salenieks@lubana.lv
Toms Akmentiņš	Talsu novada domes Transporta daļas vadītājs	E-pasts: toms.akmentins@talsi.lv
Guntis Kalniņš	Vecumnieku novada domes priekšsēdētājs	Tālr.: 63976566; e-pasts: guntis.kalnins@vecumnieki.lv
Aina Borsuka	Zilupes novada domes izpilddirektore	Tāl.: 65707311
Aigars Pušpurs	Balvu novada domes priekšsēdētājs	Tālr.: 64522337; e-pasts: aigars.puspurs@balvi.lv
Anita Pabērza	Daugavpils novads domes Transporta tīklu inženiere	Tālr.:65422235; e-pasts: anita.paberza@dnd.lv

3. pielikums. Ekspertu interviju vadlīnijas par rīcībpolitikas pasākumiem un izmaiņām tiesību aktos 2017. gadā

Ievads

Pastāstiet, lūdzu, kāda ir Jūsu kompetence un profesionālās darbības pieredzes ilgums [eksperta pārstāvētajā] jomā [piemēram, nodokļu politika, pensiju sistēma un reformas, nabadzības mazināšana, sociālā drošība u.c.]? Ar kādām sociālās politikas mērķa grupām Jūs ikdienā strādājat/ kuru mērķa grupu intereses pārstāvat [ja attiecināms]?

Intervijas pamata daļa – jautājumi/ galvenās jautājumu tēmas

1. 2017. gadā īstenotie rīcībpolitikas pasākumi

Vadoties no Jūsu novērojumiem, kā situācija Latvijā nabadzības un sociālās atstumtības jomā mainās? Kurām mērķa grupām ir novērojami uzlabojumi, proti, palielinās to tiešie un netiešie ienākumi, pieaug dzīves kvalitāte?

Raksturojiet, lūdzu, nozīmīgākās izmaiņas tiesību aktos, kas veiktas 2017. gadā un ir bijušas vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un/vai ienākumu nevienlīdzības samazināšanu (t.sk. ienākumu palielināšanu noteiktām iedzīvotāju grupām), palielinot iedzīvotāju rīcībā esošos tiešos un netiešos ienākumus!

Turpinājumā katram ekspertam tika formulētas konkrētas 2017. gadā ieviestās (uzsāktās) izmaiņas/ rīcībpolitikas pasākumi, un jautājumi tika uzdoti par konkrētiem rīcībpolitikas pasākumiem atbilstoši eksperta kompetencei/ ekspertīzes jomai.

Balstoties uz Jūsu pieredzi un novērojumiem, kādu ietekmi šis pasākums [*tika norādīts konkrēts pasākums vai to grupa, piemēram, izmaiņas pabalstu apmērā, pensiju indeksācija, izmaiņas darba spēka nodokļos u.c.*] ir radījis uz nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības situāciju kopumā un konkrētām mērķa grupām?

Kā Jūs vērtējat šo rīcībpolitikas pasākumu efektivitāti? Kad parādījās/ varētu parādīties reālā šo pasākumu ietekme, kas izpaužas jau nabadzības un sociālās atstumtības rādītājos?

2. 2015., 2016. gada situācijas izvērtējuma rezultātā sniegto ieteikumu īstenošana un efektivitāte

Vairāki ieteikumi bija tieši saistīti ar LM 2017. gadā ir izstrādātajā „Plānā minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2018.-2020. gadam" ietvertajiem pasākumiem. 2019. gada 22. augustā tika apstiprināts „Plāns minimālo ienākumu atbalsta sistēmas pilnveidošanai 2020.-2021. gadam" (MK rīkojums nr.408)[228]*, kas paredz vairāku* ***politikas pasākumu īstenošanu, lai palielinātu***

[228] Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/308914-par-planu-minimalo-ienakumu-atbalsta-sistemas-pilnveidosanai-2020-2021-gadam (sk. 06.12.2019.)

***tieši nabadzīgāko iedzīvotāju (pensijas vecuma cilvēku, personu ar invaliditāti, trūcīgo iedzīvotāju) ienākumus**, t.sk.:*

- *trūcīgas personas statusam atbilstoša ienākuma līmeņa pārskatīšana,*
- *GMI līmeņa pārskatīšana,*
- *minimālo pensiju paaugstināšana,*
- *valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta pārskatīšana,*
- *valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta pārskatīšana personām ar invaliditāti,*
- *valsts sociālā nodrošinājuma pabalsta saņēmējiem pabalsta ikgadēja indeksācija ar patēriņa cenu indeksu,*
- *vienota maznodrošinātās personas ienākuma līmeņa noteikšana valsts sniegtajam atbalstam.*

Šie pasākumi ilgstoši tika virzīti apstiprināšanai un īstenošanai. Kā Jūs vērtējat šos pasākumus nabadzības, sociālās atstumības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas kontekstā? Kuras no šīm izmaiņām ir paredzētas joprojām nepietiekamā apmērā? Kāds būtu vēlamais šo pasākums tvērums?

*Iepriekšējā izvērtējumā (par 2015., 2016. gadu) tika sniegts ieteikums attīstīt **rīcībpolitikas pasākumus, kas vērsti uz iedzīvotāju sociālo un ekonomisko prasmju, t.sk. finanšu plānošanas, attīstīšanu**, palielinot personu atbildību gadījumos, kad savas finanšu situācijas problēmu risināšanai tiek izmantoti tādi risinājumi kā patēriņa kredīti un t.s. ātrie kredīti, kas rada risku nonākt arvien dziļākās parādsaistībās.*

Kāds ir Jūsu vērtējums šādam ieteikumam? Vai Jums ir zināmi kādi konkrēti pasākumi, kuri pēc būtības atbilst šim ieteikumam? Ja jā, lūdzu, komentējiet tos: saturs, īstenotājs, mērķa grupas, tvērums!

Iepriekšējā izvērtējumā (par 2015., 2016. gadu) tika secināts, ka Latgales reģiona komplekso problēmu risinājumam ir pievēršama pastiprināta uzmanība „Rīcības plāna Latgales ekonomiskajai izaugsmei 2018.-2021. gadam" ieviešanai un īstenoto pasākumu efektivitātes izvērtēšanai.

Cik pamatoti, Jūsuprāt, ir uz konkrētu reģionu vērsti pasākumi nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanas pasākumi?

Noslēguma jautājumi

Noslēguma jautājumi par turpmākajiem rīcībpolitikas pasākumiem nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības mazināšanai.

Neraugoties uz līdz šim īstenotajiem rīcībpolitikas pasākumiem, kuras no mērķa grupām, Jūsuprāt, ir visvairāk pakļautas sociālās atstumtības, nabadzības un ienākumu nevienlīdzības riskam? Lūdzu, pamatojiet, savu viedokli, kāpēc tā?

Vai ir bijušas kādas, Jūsuprāt, atbalstāmas ieceres izmaiņu veikšanai, taču kuras tā arī nav/ netiek virzītas tālāk? Kādas tieši? Kādi bija iemesli tam, kāpēc tās netika virzītas tālākai izstrādei un ieviešanai?

Kādi, Jūsuprāt, būtu nepieciešami turpmākie uzlabojumi rīcībpolitikā (t.sk. normatīvajos aktos) nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanai?

4. pielikums. Ekspertu interviju vadlīnijas sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Ievads

Raksturojiet, lūdzu, galvenos izaicinājumus/ problēmas saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību Latvijā kopumā/ [*reģiona līmeņa ekspertiem:*] Jūsu pārstāvētajā reģionā/ [*vietēja līmeņa ekspertiem*:] Jūsu pašvaldībā!

Kuras no Jūsu minētajām problēmām Jūs vērtējat kā prioritāras? Kāpēc?

Ja nepieciešams, precizēt: Kuras jomas Jūsu minētās problēmas ietekmē visvairāk?

Precizēt par katru no jomām: (a) iedzīvotāju iespējas nokļūt uz darbu; (b) uz izglītības iestādēm: pirmsskolas izglītības iestādēm; pamatizglītības, vidējās izglītības iestādēm, koledžām, profesionālās ievirzes, interešu izglītības iestādēm, augstskolām; (c) valsts un pašvaldību iestādēm to normālajā darba laikā; (d) ārstniecības iestādēm – ambulatorajām iestādēm (t.sk., ģimenes ārstu praksēm) un stacionāriem (slimnīcām); (e) citiem pakalpojumiem – tirdzniecības vietām, bankām, kultūras iestādēm u.tml.

Vai ir kādas iedzīvotāju grupas, kuras vairāk kā citas saskaras ar grūtībām saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus? Precizējiet, kuras tās ir! Lūdzu, pamatojiet, savu viedokli, kāpēc tā?

Nacionālā un reģionālā līmeņa ekspertiem:
Cik lielā mērā valstī/ Jūsu reģionā reģistrētais bezdarbs izriet no iedzīvotāju ierobežotajām iespējām nokļūt uz darbu?

Vietējā līmeņa ekspertiem:
Bezdarba līmenis Jūsu novadā ir ... *[nosaukt NVA reģistrēto bezdarbu novadā]*. Cik lielā mērā šis rādītājs izriet no sabiedriskā transporta piedāvājuma Jūsu novadā/ reģionā?

Sabiedriskā transporta politikas veidošana

Cik lielā mērā Jūsu iepriekš minētās problēmas šobrīd tiek aptvertas sabiedriskā transporta politikas veidošanas dienaskārtībā? Kādas ir sabiedriskā transporta politikas aktualitātes šobrīd? Vai ir kādi jautājumi, kam tiek pievērsts par maz uzmanības? Kāpēc tā notiek?

Vietējā līmeņa ekspertiem: Cik lielā mērā Jums ir iespējams pārstāvēt savas problēmas attiecībā uz sabiedriskā transporta nodrošinājumu nacionālā un reģionālā līmenī? Lūdzu, raksturojiet, kā notiek sadarbība ar citām institūcijām Jūsu pilsētas/ novada interešu pārstāvniecībai!

Līdz 2014. gadam politikas plānošanas dokumentu līmenī sabiedriskā transporta jomai tika veltītas atsevišķas pamatnostādnes, šobrīd šie jautājumi ir ietverti vispārējās Transporta attīstības pamatnostādnēs. Vai šīs izmaiņas kaut kā ir atsaukušās uz sabiedriskā transporta politikas veidošanu,

piemēram, jautājuma aktualitāti citu transporta nozaru vidū u.tml.? *Ja jā*: Lūdzu, pamatojiet savu viedokli!

Jautājums visiem, izņemot republikas nozīmes pilsētas:
2013. gada decembrī ar grozījumiem Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā tika mainīta plānošanas reģionu atbildība reģionālās vietējās nozīmes maršrutu tīkla nodrošināšanā un izveidota Sabiedriskā transporta padome. Kā Jūs vērtējat šīs izmaiņas?

Tincināt, ja nepieciešams: Kā mainījās maršrutu tīklu plānošana un sabiedriskā transporta pieejamība un kvalitāte, pārceļot vietējas nozīmes sabiedriskā transporta nodrošinājumu uz nacionālo līmeni (Autotransporta direkciju)?

Maršrutu tīklu plānošana/ pārplānošana

2013. gada decembrī ar grozījumiem Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā tika nolemts, ka Sabiedriskā transporta padome līdz 2014. gada 31. decembrim izstrādā vienotu reģionālās nozīmes maršrutu tīklu. Cik sekmīgi ir izdevies īstenot šo uzdevumu? Cik lielā mērā tas ļāva risināt transporta pieejamības problēmu dažādu reģionu un novadu iedzīvotājiem?

Kādi ir galvenie aspekti, kas šobrīd tiek ņemti vērā, plānojot pasažieru pārvadājumus?

Vai ir noteikti kritēriji, kādam ir jābūt:

- Maršrutu tīkla blīvumam un intensitātei noteiktām teritorijām;
- Maršrutu savietojamībai (pārsēšanās iespējām);
- Sasniedzamības rādītājiem (piem., vidējais attālums līdz sabiedriskā transporta pieturvietai);
- Satiksmes ātrumam vai ceļojumā pavadītajam laikam.

Ja kritēriji ir noteikti: Kādi ir šie kritēriji? Kā tika noteiktas to sākotnējās vērtības (piemēram, cik bieži jākursē sabiedriskajam transportam)?

Kā tiek noteikts, uz ar kādiem reģionālas nozīmes centriem jābūt savienotai noteiktai apdzīvotajai vietai (novada centram un citām vietām, kas nav novada centrs)?

Precizēt, ja nepieciešams: Cik lielā mērā, plānojot sabiedriskā transporta maršrutus, tiek ņemti vērā citu dienestu teritoriālās piekritības plāni, piemēram, valsts iestāžu filiāles, uz kurām jādodas konkrētā novada iedzīvotājiem, slimnīcas, uz kurām tiek nogādāti konkrētā novada iedzīvotāji u.tml.?
Ja iepriekš jautājums nav izskatīts (visiem, izņemot republikas nozīmes pilsētas): Cik lielā mērā sabiedriskā transporta piedāvājums Latvijā pārklājas ar skolēnu pārvadājumiem? Kā Jūs vērtējat šo maršrutu pārklāšanos? Vai tas atstāj kādu ietekmi uz pasažieru plūsmu regulārajos pārvadājumos?

Jautājums visiem, izņemot republikas nozīmes pilsētas:
2010. gadā izstrādātajās vairāku plānošanas reģionu transporta organizācijas un pārvaldības stratēģijās (piemēram, Kurzemes un Latgales) kā nozīmīga sabiedriskā transporta organizācijas problēma tika minēta maršrutu tīkla daļēja balstīšana rajonu transportu sistēmā, un tika ieteikts reģionālo maršrutu

tīklu pakāpeniski vajadzētu attīstīt pēc „rumbas-spieķa" principa. Kā Jūs komentētu šo problēmu un priekšlikumu: vai tā ir atrisināta vai saglabājusi savu aktualitāti? *Ja jā*: Kāpēc tā ir saglabājusi savu aktualitāti?

Cik bieži šobrīd tiek pārskatīts sabiedriskā transporta tīkla pārklājums un pakalpojumu nodrošinājums? Kādi dati tiek ņemti vērā, plānojot izmaiņas? Lūdzu, nosauciet precīzus rādītājus! Kā Jūs tos iegūstat?

Vai šie dati ļauj noteikt pasažieru plūsmu pēc dažādām sociāli demogrāfiskajām pazīmēm? Kādām?
Tincināt: Piemēram, bērni, strādājošie, pensionāri, bezdarbnieki u.tml.

Vai pasažieru skaits sociāli demogrāfiskajās grupās tiek izmantots maršrutu plānošanā? Lūdzu, paskaidrojiet, kā tas izpaužas?
Ja netiek izmantots: Vai, Jūsuprāt, šādi dati noderēti sabiedriskā transporta maršrutu plānošanai?

Vai un kādā veidā sabiedrība tiek iesaistīta sabiedriskā transporta plānošanā? Kā tiek apzinātas iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības (t.sk., nepamierinātās vajadzības)?

Mērķa grupas un atvieglojumi

Kā Jūs definētu nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā? Kādi rādītāji/ kritēriji to nosaka/raksturo?

Šajā izvērtējumā īpaša uzmanība tiek pievērsta sociālās atstumtības riska grupām. Vai jūs varētu īsumā komentēt, vai šīm grupām, Jūsuprāt, Latvijā pastāv kādi papildu šķēršļi piekļūt sabiedriskajam transportam bez tiem, kurus Jūs jau iepriekš minējāt šajā intervijā?

- trūcīgās un maznodrošinātās personas;
- bērni, pirmspensijas vecuma cilvēki, pensijas vecuma cilvēki;
- viena pieaugušā mājsaimniecības;
- personas ar funkcionēšanas ierobežojumiem vai invaliditāti (redzes, dzirdes, kustību un garīga rakstura traucējumi);
- bezdarbnieki;
- romi;
- no ieslodzījuma vietām atbrīvotās personas;
- patvēruma meklētāji, bēgļi un personas ar alternatīvo statusu;
- vardarbībā cietušās personas;
- bezpajumtnieki;
- iedzīvotāji attālās lauku teritorijās.

Cik lielā mērā, plānojot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu un prasības pakalpojumu kvalitātei, tiek ņemtas vērā iepriekš minēto grupu vajadzības? Lūdzu, pamatojiet, kā tas izpaužas!

Kādā veidā tiek noteikti atvieglojumi sabiedriskā transporta lietotājiem? Komentējiet atsevišķi – par atvieglojumiem nacionālā (valsts) līmenī un vietējā (pašvaldību) līmenī!

Kādi kritēriji/ apsvērumi tiek izmantoti atvieglojumu noteikšanai?

Cik lielā mērā valsts un pašvaldību līmenī noteiktie atvieglojumi sabiedriskā transporta lietotājiem ir atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām?

Nobeigums

Kādas politikas iniciatīvas Jūs vērtējat kā tādas, kuras līdz šim ir atstājušas vērā ņemamu ietekmi uz nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā (gan to mazinot, gan veicinot)? Uz kādām tieši mērķa grupām?

Kādi, Jūsuprāt, būtu nepieciešamie uzlabojumi rīcībpolitikā (t.sk. normatīvajos aktos) nevienlīdzības mazināšanai sabiedriskā transporta jomā? Kādi ir šķēršļi šo uzlabojumu ieviešanai?

5. pielikums. Gadījumu izpētes vadlīnijas sabiedriskā transporta pieejamības jomā

Ievada daļā katrs dalībnieks tika iepazīstināts ar Izvērtējuma mērķi un galvenajiem uzdevumiem (saprast, kā tiek risinātas grūtības tajās apdzīvotajās vietās, kurās pastāv kādu apgrūtinājumi transporta pieejamības jomā), intervijas norises kārtību, t.sk. audioieraksta veikšanu, intervijas paredzamo ilgumu, intervētāja lomu.

Pašvaldību iestāžu līmenis saistībā ar apdzīvoto vietu

Kādi ir ierastākie maršruti/ virzieni, kuros Jūsu novada ... [*šīs apdzīvotās vietas*] iedzīvotājiem ir nepieciešams doties:

- nokļūt uz darbu;
- uz izglītības iestādēm: pirmsskolas izglītības iestādēm; pamatizglītības, vidējās izglītības iestādēm, koledžām, profesionālās ievirzes, interešu izglītības iestādēm, augstskolām;
- valsts un pašvaldību iestādēm to normālajā darba laikā;
- ārstniecības iestādēm – ambulatorajām iestādēm (t.sk., ģimenes ārstu praksēm) un stacionāriem (slimnīcām);
- citiem pakalpojumiem – tirdzniecības vietām, bankām, kultūras iestādēm u.tml.;
- ciemos – apmeklēt paziņas, draugus, radiniekus, kas dzīvo citur.

Kā Jūs vērtētu, cik viegli vai grūti iedzīvotājiem ir nokļūt uz un atgriezties uz katru no minētajām vietām [*nosaukt pa vienai*]?

Par katru no minētajiem pakalpojumu aspektiem: Kas rada grūtības iedzīvotājiem nokļūt uz ... [*minēt katru no tām jomām, kurās iedzīvotājiem nokļūt ir grūti*]? Kas atvieglo iespējas iedzīvotājiem nokļūt uz ... [*minēt katru no jomām, kurās iedzīvotājiem kur nokļūt ir vieglāk*]?

Bezdarba līmenis Jūsu novadā ir ... *[nosaukt NVA reģistrēto bezdarbu novadā]*. Cik lielā mērā šis rādītājs izriet no sabiedriskā transporta piedāvājuma/ savienojuma ar šo apdzīvoto vietu?

Vai pašvaldība sniedz kādu atbalstu iedzīvotājiem no ... [*apdzīvotās vietas*] (vai sadarbojas ar uzņēmējiem) risināt iepriekš minētās grūtības nokļūt uz ... [*minēt katru no jomām, kurās novērotas grūtības*]?

Ja jā: Kuras institūcijas sniedz atbalstu? Raksturojiet, lūdzu, sīkāk sniegto atbalstu: kāda ir saņemšanas kārtība un nosacījumi, cik regulāri šis atbalsts ir pieejams, cik liela ir iedzīvotāju informētība un interese izmantot šo atbalstu? *Ja mērķa grupa ir šaura*: Vai būtu nepieciešams paplašināt to cilvēku loku, kuriem šāda palīdzība ir pieejama?

Vai apkārtnes/ novadā izvietotie uzņēmumi sniedz atbalstu iedzīvotājiem no ... [*apdzīvotās vietas*], lai nokļūtu uz darbu/ no darba?

Ja jā: Raksturojiet, kāds ir sniegtais atbalsts? Cik lielā mērā tas tiek koordinēts ar pašvaldību un citiem uzņēmējiem? Vai, Jūsuprāt, būtu nepieciešama intensīvāka sadarbība starp (a) uzņēmējiem un pašvaldību vai (b) uzņēmējiem savā starpā?

Vai citas apkārtnes valsts un pašvaldības iestādes (izglītības iestādes, kultūras iestādes, muzeji, ģimenes ārstu prakses u.c. ārstniecības iestādes) vai privātie pakalpojumu sniedzēji (veikali, bankas, sadzīves pakalpojumi) īsteno kaut kādas prakses, lai palīdzētu iedzīvotājiem, kuriem ir grūtības nokļūt pakalpojuma sniegšanas vietā, saņemt nepieciešamo (piemēram, šīs iestādes organizē mājas pievedumus, kopīgu transportu u.tml.)?

Ja jā: Raksturojiet visas iniciatīvas, par kurām esat informēts? Kādām iedzīvotāju grupām tās ir pieejamas? Cik regulāri šis atbalsts ir pieejams? Cik liela ir iedzīvotāju informētība un interese izmantot šo atbalstu? *Ja mērķa grupa ir šaura*: Vai būtu nepieciešams paplašināt to cilvēku loku, kuriem šāda palīdzība ir pieejama?

Ja iepriekš nav izskanējis: Vai pašvaldībai ir kāda pašvaldības sadarbība ar reģionālo slimnīcu, lai savlaicīgi uzzinātu par iedzīvotājiem, kuriem ir nepieciešams atbalsts nokļūt mājās no slimnīcas vai nokļūt uz slimnīcu?

Par kādām iedzīvotāju pašu privātajām iniciatīvām esat informēti, kas vērstas uz transporta pieejamības problēmas risināšanu? Kādos gadījumos iedzīvotāju sadarbojas? Cik izplatītas ir šīs prakses? Vai pastāv kādas publiskas vietas apdzīvotās vietas teritorijā vai interneta resursi (vai čata grupas), kurā notiek informācijas apmaiņa ar sadarbības piedāvājumiem transporta problēmu jomā (piemēram, kur iedzīvotāji saskaņo, kurp dosies un meklē ceļabiedrus)?

Vai pašvaldība kaut kā stimulē/ iedrošina iedzīvotājus meklēt savstarpējās sadarbības iespējas transporta jautājumu risināšanā?

Kādi, Jūsuprāt, risinājumi būtu jāattīsta vietējā/ reģionālā vai pat nacionālā līmenī, lai uzlabotu šīs apdzīvotās vietas iedzīvotāju iespēju nokļūt tur, kur viņiem nepieciešams, t.i., risinātu transporta pieejamības grūtības?

Iedzīvotāju līmenis saistībā ar apdzīvoto vietu

Sekot, lai gadījumu izpētē tiek pārstāvēti iedzīvotāji gan ar personisko transportu, gan bez personiskā transporta līdzekļiem.

Kādi ir ierastākie maršruti/ virzieni, kuros Jums/ Jūsu ģimenei [*ja persona tiek intervēta kā ģimenes pārstāvis, jautāt par visu ģimenes locekļu vajadzībām*] ir nepieciešams doties, lai nokļūtu uz:

- darbu;
- izglītības iestādēm: pirmsskolas izglītības iestādēm; pamatizglītības, vidējās izglītības iestādēm, koledžām, profesionālās ievirzes, interešu izglītības iestādēm, augstskolām;
- valsts un pašvaldību iestādēm to normālajā darba laikā;

- ārstniecības iestādēm – ambulatorajām iestādēm (t.sk., ģimenes ārstu praksēm) un stacionāriem (slimnīcām);
- citiem pakalpojumiem – tirdzniecības vietām, bankām, kultūras iestādēm u.tml.;
- ciemos – apmeklēt paziņas, draugus, radiniekus, kas dzīvo citur.

Cik viegli vai grūti Jums ir nokļūt uz un atgriezties uz katru no minētajām vietām [*nosaukt pa vienai*]?

Kas rada grūtības nokļūt uz ... [*minēt katru no tām jomām, kurā ir apgrūtināta nokļūšana*]?

Kādu transportu Jūs/ Jūsu ģimene parasti izmantojat, lai nokļūtu uz ... [*minēt katru no jomām, kurā nepieciešams nokļūt personai vai viņa ģimenes locekļiem*]?

Ja nepieciešams, precizēt: Kā Jūs risināt grūtības nokļūt uz ... [*minēt katru no tām jomām, kurā ir apgrūtināta nokļūšana*]?

Ja personai/ ģimenei pieder savs transporta līdzeklis:
Cik sen Jūsu ģimenei ir savs transporta līdzeklis (viens vai vairāki)? Kādi bija galvenie apsvērumi, kāpēc Jūs iegādājāties šo transporta līdzekli? [*pievērst uzmanību jautājumiem, kas attiecas uz vajadzību ātrāk/ērtāk nokļūt pēc nepieciešamajiem pakalpojumiem*] *Tincināt*: Kuriem iemesliem bija izšķiroša loma transporta iegādē?

Cik lielā mērā Jūs izmantojat sabiedrisko transportu, kas pieejams novadā?

Vai Jūs/ jūsu ģimene piedāvā kaimiņiem/ citiem cilvēkiem Jūsu apdzīvotajā vietā iespēju/ atbalstu nokļūt kaut kur, izmantojot Jūsu ģimenes transporta līdzekli? *Ja jā*: kā informācija par šīm iespējām tiek nodota? Kā tieši tas notiek? Cik bieži? Kādos gadījumos?

Ja personai/ ģimenei nav sava transporta līdzekļa:
Ko Jūs darāt, lai Jūs/ Jūsu ģimenes locekļi varētu nokļūt tur, kur Jums nepieciešams? *Ja nepieciešams, tincināt par katru no jomām, kas minētas iepriekš!*

Tincināt:
Vai Jūs lūdzat/ saņemat palīdzību no pašvaldības, lai kaut kur nokļūtu? *Ja jā*: Pastāstiet, kā tas notiek!
Vai skola, kultūras nams, ģimenes ārsts sniedz kādu palīdzību, lai Jūs varētu nokļūt, kurp nepieciešams? *Ja jā*: Pastāstiet, kā tas notiek!
Vai Jūsu kaimiņi kaut kā palīdz Jums nokļūt, kurp nepieciešams, vai atved preces, kas Jums nepieciešamas? *Ja jā*: Pastāstiet sīkāk, kā tas notiek!

Visiem:
Vai pašvaldībai vai lēmumu pieņēmējiem reģionālā un nacionālā līmenī būtu kaut kas jādara, lai mainītu transporta pieejamību/ iespējas nokļūt uz Jūsu apdzīvoto vietu? Kādi jautājumi būtu jārisina pirmām kārtām?

6. pielikums. Gadījumu izpētes dalībnieku profils

Nr.p.k.	Apdzīvota vieta	Dalībnieka raksturojums
1.	**Vidzemes reģions: Varakļānu novads (Murmastiene)**	Pašvaldības pārstāvis
2.		Sociālā dienesta pārstāvis
3.		Izglītības iestādes pārstāvis
4.		Iedzīvotāji: viena vecāka ģimene ar bērnu
5.		Iedzīvotāji: daudzbērnu ģimene
6.		Iedzīvotāji: faktiski viena vecāka ģimene
7.		Iedzīvotāji: vientuļais pensionārs, nav automašīna
8.		Vietējais uzņēmējs
9.	**Kurzemes reģions: Vaiņodes novads (Embūte)**	Pašvaldības pārstāvis
10.		Sociālā dienesta pārstāvis
11.		Iedzīvotāji: ģimene ar trīs bērniem
12.		Iedzīvotāji: ģimene ar diviem bērniem
13.		Iedzīvotāji: viena vecāka ģimene ar bērnu
14.		Iedzīvotāji: pensijas vecuma iedzīvotājs
15.	**Zemgales reģions: Jaunjelgavas novads (Sunākste)**	Pašvaldības pārstāvis (1)
16.		Pašvaldības pārstāvis (2)
17.		Sociālā dienesta pārstāvis
18.		Izglītības iestādes pārstāvis
19.		Iedzīvotāji: daudzbērnu ģimene
20.		Iedzīvotāji: ģimene ar bērnu
21.		Iedzīvotāji: ģimene ar bērnu
22.		Iedzīvotāji: pensijas vecuma iedzīvotājs
23.	**Latgales reģions: Ludzas novads (Istras pagasts: Vecslabada)**	Pašvaldības pārstāvis
24.		Sociālā dienesta pārstāvis
25.		Izglītības iestādes pārstāvis
26.		Iedzīvotāji: ģimene ar bērnu
27.		Iedzīvotāji: daudzbērnu ģimene
28.		Iedzīvotāji: ģimene ar bērnu, persona ar invaliditāti
29.	**Latgales reģions: Rēzeknes novads (Lūznava)**	Pašvaldības pārstāvis
30.		Sociālā diensta pārstāvis
31.		Iedzīvotāji: ģimene ar bērniem
32.		Iedzīvotāji: daudzbērnu ģimene
33.		Iedzīvotāji: persona ar invaliditāti

7. pielikums. Gadījumu izpētes interviju apkopojums nevienlīdzības sabiedriskā trasnporta pieejamības jomā

Izvērtējuma ietvaros tika veikta piecu gadījumu izpēte, kā noteiktu, iepriekš atlasītu un 1. pielikumā norādīto apdzīvoto vietu iedzīvotāji risina savas mobilitātes vajadzības, kādu šķēršļus viņi sastop un kādus risinājumus piemēro, lai pārvarētu šos šķēršļus. Kopumā gadījumu izpētes ietvaros tika veiktas 33 padziļinātās intervijas ar pašvaldību institūciju pārstāvjiem, uzņēmējiem un iedzīvotājiem. Rekrutējot interviju dalībniekus, uzmanība tikta pievērsta tam, lai tiktu aptverti dažādi mājsaimniecību tipi, piemēram, ģimenē būtu dažāda vecuma bērni, kas apmeklē attiecīgi pirmsskolas izglītības iestādes, vispārējās izglītības iestādes vai profesionālās izglītības iestādes, ģimenē būtu gan strādājoši, gan nestrādājoši pieaugušie, lai dalībnieku vidū būtu personas pensijas vecumā un personas ar invaliditāti.

Turpmākais pārskats ir veidots kā iedzīvotāju stratēģiju kopsavilkums, lai saglabātu intervēto personu anonimitāti. Konkrētu apdzīvoto vietu, kurās notikusi gadījuma izpēte, nosaukumi ir lietoti tikai tad, ja nepieciešams izcelt kādu šai vietai raksturīgo praksi vai situācijas īpatnību bez sasaistes ar informācijas sniedzēju.

Pārskats sastāv no šādām daļām: iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību identificēšana, izmantotie transporta līdzekļi atbilstoši pārvietošanās vajadzībām, pārvietošanās šķēršļi, pašvaldībā un privātā kārtā pieejamie atbalsta veidi, valsts un pašvaldību atvieglojumi sabiedriskā transporta izmantošanai, potenciālie sociālās atstumtības riski, kas izriet no personas fiziskiem un finansiālajiem ierobežojumiem, un gadījumu izpētes dalībnieku izteiktie priekšlikumi transporta pieejamības veicināšanai.

Iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības

Aplūkojot atlasīto apdzīvoto vietu iedzīvotāju pārvietošanās virzienus attiecībā no administratīvo centru lieluma un piederības, redzamas šādas tendences:

- Bijušais rajona centrs (pirms 2009. gada administratīvi teritoriālās reformas) neatkarīgi no tā, vai tas šobrīd ir attiecīgā novada centrs;
- Cita novada centrs, ja tas atrodas tuvāk par apdzīvotai vietai piederīgā novada centru un ja tajā atrodas ikdienā būtiski pakalpojumi (tuvākā izglītības iestāde, ģimenes ārsts, iespēja pārsēsties uz vilcienu u.tml.);
- Novada centrs, ja tas atrodas tuvāk par citām iepriekš minētajām administratīvajām vienībām un ja tajā pieejami iedzīvotājiem nepieciešamie pakalpojumi;
- Reģionālas nozīmes centrs (piemēram, Jēkabpils, Rēzekne, Daugavpils, Liepāja) vai Rīga specifisku pakalpojumu saņemšanai (reģionālās slimnīcas, klīniskās universitātes slimnīcas, vēstniecības vai to konsulāti u.tml.);
- Pierobežas reģionos – kaimiņvalstis (piemēram, Lietuva, Krievija).

Intervijas ar iedzīvotājiem rāda, ka pārvietošanās ieradumiem ir liels spēks, jo bijušais rajona centrs var būt galvenais virziens, neskatoties uz to, ka tuvāk ir republikas nozīmes pilsēta vai cita novada centrs. Novērojama arī došanās virzienu konkurence – ja apkārtnē aptuveni vienādā attālumā atrodas

bijušais rajona centrs, cita pilsēta vai republikas pilsēta, vairums iedzīvotāju izvēlas doties uz bijušo rajona centru.

Vienlaikus izvēlētais pārvietošanās virziens ir atkarīgs no pārvietošanās mērķa – dažādu mērķu ietekmē tie mainās. Raksturīgākie iedzīvotāju un viņu ģimenes locekļu ikdienas pārvietošanās mērķi ir:

- Izglītības iestādes, un gadījumos, ja vispārizglītojošā iestāde apdzīvotajā vietā (ciematā) ir slēgta, skolēnu pārvietošanos nodrošina skolēnu autobuss vai sabiedriskais transports;
- Darbs, un šī mērķa dēļ iedzīvotāji mēdz doties atšķirīgos virzienos un dažādos attālumos, kas vismaz daļēji atkarīgi no individuāliem lēmumiem;
- Valsts un pašvaldību iestādes;
- Privāto pakalpojumu saņemšana (iepirkšanās, ārstniecības iestādes ārstu speciālistu konsultāciju saņemšanai, zobārstniecības pakalpojumi, aptiekas, sadzīves pakalpojumi u.tml.);
- Kultūras pasākumu apmeklēšana;
- Sociālo kontaktu uzturēšana.

Šo galveno pārvietošanās vajadzību intensitāte katrā mājsaimniecībā atšķiras. Izglītības iestādes un darbavieta ir virzieni, kuros atbilstošā vecuma iedzīvotāji dodas katru darba dienu, savukārt nepieciešamība apmeklēt pārējās iestādes ir ievērojami retāka. Visās gadījuma izpētē iekļautajās apdzīvotajās vietās darbojās viens vietējais pārtikas veikals, kas piedāvā arī autoveikala pakalpojumus iedzīvotāju apkalpošanai pagastā, ārpus ciemata teritorijas.

Aplūkojot katru no galvenajiem pārvietošanās virzienu veidiem, redzams, ka **izglītības iestādes**, kurā mācās skolas vecuma bērni, vecāki izvēlas ar dažādiem stratēģiskiem apsvērumiem, un pastāv iespēja, ka bērni tiek vesti uz izglītības iestādi citā apdzīvotā vietā vai arī citā novadā pat tad, ja vietējā vispārējā izglītības iestāde vēl darbojas pagasta teritorijā. Iedzīvotāji – bērnu vecāki – savas rīcības pamatošanai izmanto šādus argumentus/ apsvērumus:

- Lielāka vispārējās izglītības iestāde nodrošina bērnam plašāku sociālo kontaktu tīklu;
- Izvēle notiek par labu tai izglītības iestādei, uz kuru izvēlējušies doties bērna vienaudži, kuri arī dzīvo attiecīgajā pagastā (ciematā);
- Izvēle par labu tuvākajai izglītības iestādei, ja vienlaikus tās piedāvājums apmierina arī citas vecāku intereses (piemēram, piedāvā skolēnu autobusu vai interešu izglītību);
- Izvēle par labu tai izglītības iestādei, kuras pašvaldība piedāvā lielāka apjoma vai plašāku atvieglojumu spektru par interešu izglītību vai vecāku nodrošinātu skolēnu pārvietošanos;
- Interešu izglītības piedāvājums izglītības iestādē vai iespēja nokļūt no izglītības iestādes uz interešu izglītības vietu (mūzikas vai mākslas skolu, sportu u.tml.).

Ņemot vērā, ka iedzīvotāju, kas dzīvo noteiktā pagastā (ciematā), izvēlētās izglītības iestādes var atrasties dažādās vietās, pastiprinās izglītības iestāžu savstarpējā konkurences situācija. Tā rezultātā iespējams, ka, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, vienu pagastu apkalpo trīs novadu skolēnu autobusi, kā tas notiek Ludzas novada Istras pagastā (Vecslabadā) – tā pagasta autobuss, kuram pieder apdzīvotā vieta (Ludzas novads), kā arī divu blakus esošo un attāluma ziņā tuvāk novietoto novadu skolēnu autobusi (Zilupes novads un Dagdas novads). Citās apdzīvotās vietās, pastāvot izglītības iestāžu

konkurencei, blakus skolēnu autobusam citos virzienos skolēnu nogādāšanu organizē paši vecāki, saņemot par to pašvaldības kompensācijas.

Lai gan vairumā gadījumu skolēni uz izglītības iestādi un atpakaļ mājās dodas katru dienu, tomēr Ludzas novads piedāvā sava novada izglītības iestāžu audzēkņiem arī internātu palikšanai uz nedēļu Ludzā, kuru izmanto bērni, kas dzīvo attālāk no novada centra (piemēram, no Istras pagasta).

Aplūkojot **darbavietu izvietojumu**, uz kurieni dodas katras apdzīvotās vietas iedzīvotāji, iezīmējas šādas galvenās tendences:

- Darbavieta konkrētā pagasta ietvaros, t.i., samērā maza attāluma rādiusā ap apdzīvoto vietu;
- Darbavieta novadā, ārpus konkrētā pagasta, vai sava novada centrā (atkarībā no attāluma);
- Darbavieta blakus novadā, it sevišķi, ja tā izvietojums ir tuvāks par sava novada centru vai tam raksturīgs kvalitatīvāks autoceļu savienojums;
- Darbavieta lielākā reģionālā centrā ārpus novada teritorijas, piemēram, bijušajā rajona centrā vai republikas nozīmes pilsētā;
- Darbs ārzemēs (sezonāls, svārstmigrācija u.tml.).

Personas, kuras ilgstoši ir bez darba, mēdz iesaistīties algotajos pagaidu sabiedriskajos darbos, ko uzskata par savu nodarbinātības formu. Algotie pagaidu sabiedriskie darbi bieži tiek organizēti konkrētā pagasta ietvaros, tādējādi neprasa nozīmīgu laiku ceļam un transportam, vienlaikus darba stundu skaits ir īsāks par pilnu darba laiku, kas ļauj apvienot nodarbinātību ar rūpēm par mājsaimniecību. Tādējādi redzams, ka algotie pagaidu sabiedriskie darbi vismaz daļēji tiek izmantoti un uztverti kā algotas nodarbinātības aizstājēji tām personām, kas labprāt strādātu nepilnu darba laiku tuvu savai dzīvesvietai.

Atkarībā no darbavietas izvietojuma, ir sastopamas gan situācijas, kad persona no mājām uz darbu dodas katru dienu, gan situācijas, kad persona prom no mājām uz darbu dodas uz nedēļu vietas – došanās katru dienu vai uz nedēļu vai vairākām nedēļām (vietēja svārstmigrācija). Došanās prom no mājām uz nedēļu vai ilgāku laiku var būt saistīta gan ar veicamo attālumu, gan ar transporta izmaksām, gan autoceļu kvalitāti. Iespējams, ka persona dodas uz darbu uz visu nedēļu, pat ja veicamais attālums atrodas viena reģiona robežās. Piemēram, tas notiek, ja autoceļu kvalitātes dēļ uz darbavietu ir jābrauc pa apkārtceļiem (“ar līkumu”), kas padara garāku veicamo attālumu un paaugstina transporta izmaksas.

Valsts un pašvaldību iestāžu apmeklējuma vajadzība ir atkarīga no personas statusa un ekonomiskās aktivitātes, kā arī digitālajām prasmēm un tehniskajām iespējām izmantot e-pakalpojumus. No valsts iestādēm iedzīvotājiem visbiežāk ir vajadzība apmeklēt NVA, kura atrodas sava vai cita novada centrā, kurp attiecīgi iedzīvotāji mēdz doties, kooperējoties ar citiem NVA klientiem. Pasta pakalpojumi visās apdzīvotajās vietās bija pieejami praktiski uz vietas pagastā. Savukārt no pašvaldības iestādēm iedzīvotāji visbiežāk dodas uz bibliotēku, pagasta pārvaldi un sociālo dienestu, un vairumā gadījumu pašvaldība nodrošina pietiekami biežus speciālistu pieņemšanas laikus, lai iedzīvotāji savas vajadzības var nokārtot pagasta pārvaldē, bez vajadzības doties uz novada centru.

Runājot par **ārstniecības iestāžu pieejamību un to apmeklējumu vajadzībām**, jānodala primārā veselības aprūpe (ģimenes ārsts), sekundārie ambulatorie veselības aprūpes pakalpojumi, stacionāra pakalpojumi un zobārstniecības pakalpojumi. Šo pakalpojumu izvietojuma areāls ir atšķirīgs, tādējādi attālums un virziens, kurā iedzīvotājiem ir jādodas, ir mainīgs. Vairumā gadījumu izpētes vietu (izņemot Embūti Vaiņodes novadā) noteiktā laika posmā (piemēram, vienu vai divas reizes nedēļā, divas reizes mēnesī u.tml.) ir pieejams ģimenes ārsts, kuram šeit ir otrā vai trešā prakses vieta. Lai gan ģimenes ārsts pieņem tuvākā lielākajā apdzīvotajā vietā (piemēram, novada centrā), iedzīvotāji ir informēti par tā pieņemšanas laikiem vietējā praksē, un uzskata, ka kopumā ģimenes ārsts ir pieejams. Papildu tam atsevišķās vietās, piemēram, Varakļānu novada Murmastienē, darbojas arī feldšeru punkti.

Ārstu speciālistu apmeklējumam parasti ir jādodas uz bijušo rajona centru vai citu tuvāko novada centru, atsevišķos gadījumos – arī tuvāko republikas nozīmes pilsētu (gan savā, gan citā reģionā), piemēram, Varakļānu novada Murmastienes iedzīvotāji brauc uz Madonu vai Rēzekni, savukārt Ludzas novada Istras pagasta (Vecslabadas) iedzīvotāji visbiežāk brauc uz Ludzu vai Rēzekni. Izvēle starp minētajām vietām ir atkarīga gan no tā, kurā vietā ātrāk var saņemt pakalpojumu (t.i., jāgaida īsāku laiku), gan to tā, vai attiecīgā profila speciālists vispār ir pieejams attiecīgajā pilsētā. Savukārt tuvākā pilsēta, kurā pieejami onkoloģisko pacientu aprūpes pakalpojumi, minēto apdzīvoto vietu iedzīvotājiem ir Daugavpils.

Personas ar invaliditāti atzīst, ka reizi gadā ir nepieciešams doties uz Rīgu, piemēram, uz izmeklēšanu, kārtējo novērošanas vizīti vai rehabilitāciju (piemēram, no Rīgas dodoties uz rehabilitācijas centru "Vaivari").

Komentējot **zobārstniecības pakalpojumu pieejamību**, iedzīvotāji atzīst, ka arī to saņemšanai nepieciešams doties uz novada centru vai pat tālāk – lielāko tuvāko apdzīvoto vietu, un pierobežas rajonu, piemēram, Vaiņodes novada Embūtes, iedzīvotājiem izdevīgi ir doties uz Lietuvu.

Pārtikas un sadzīves preču iegāde ir nākamais pārvietošanās iemesls, tomēr izbraukumi ārpus apdzīvotas vietas tiek pakārtoti mājsaimniecības mobilitātes iespējām. Tā kā visās apdzīvotajās vietās bija pieejams pārtikas veikals, kā arī autoveikals, tad pirmās nepieciešamības preces ir iespējams iegādāties uz vietas. Attiecīgi tālāk no apdzīvotas vietas iedzīvotāji dodas, ja vēlas iegādāties kaut ko vairāk – pārtiku mājdzīvniekiem, preces lauka un dārza darbiem, apģērbu u.tml. Turklāt sadzīves un mājsaimniecības preču iegāde daļā gadījumu notiek ar interneta veikalu starpniecību, tādējādi preces tiek piegādātas uz attiecīgo apdzīvoto vietu ar pasta vai kurjera palīdzību. Tas nozīmē, ka iedzīvotājiem zināmā daļā gadījumu pastāv izvēles, kad pašiem doties iepirkties un kad pasūtīt preci. Nozīmīgs nosacījums šeit gan ir iedzīvotāju ieradumiem pieejamajām tehnoloģijām un digitālajam prasmēm, attiecīgi preču pasūtīšanu internetā ar piegādi mājās biežāk izmanto jaunākās un vidējās paaudzes iedzīvotāji, savukārt vecākās paaudzes iedzīvotāji ir vairāk atkarīgi no iespējām nokļūt tirdzniecības vietās.

Citu privāto pakalpojumu (sadzīves pakalpojumi, bankas, aptiekas u.tml.) saņemšanai iedzīvotāji dodas uz tiem pašiem tuvumā esošajiem lielākajiem administratīvajiem centriem, kur dodas darba, izglītības, iepirkšanās u.c. iemeslu dēļ, bieži vien apvienojot vairākas vajadzības vienā braucienā.

Praktiski katrā apdzīvotajā vietā ir **pieejama bibliotēka un kultūras vai tautas nams**, kurā regulāri tiek rīkoti dažādi pasākumi. Tāpat arī iedzīvotāji individuāli vai kolektīvi, ar pašvaldības organizētu transportu, mēdz doties uz lielākiem reģionāliem centriem, kā arī Rīgu kultūras pasākumu apmeklēšanai.

Sociālo kontaktu uzturēšanu iedzīvotāji kā savu ikdienas mobilitātes mērķi min retāk, jo daļa ikdienas kontaktpersonu atrodas uz vietas, pagastā (savs sociālo kontaktu tīkls), savukārt kā radinieku dzīvesvietas tiek minēti gadījumu izpētei tuvējas apdzīvotas vietas, kas atrodas viena novada ietvaros vai salīdzinoši tuvu esoši blakus novadā, lielākas tuvumā esošas vai republikas nozīmes pilsētas tā paša reģiona ietvaros, kā arī Rīga. Attiecīgi šajos gadījumos iedzīvotājiem ir grūti komentēt, cik bieži viņi dodas apciemot radiniekus vai draugus, kas dzīvo ārpus pagasta teritorijas. Tāpat iedzīvotāji norāda, ka sociālo kontaktu uzturēšanai viņus apciemo pieaugušie bērni, kas dzīvo citur, un šeit redzams, ka tas, kura persona dosies ciemos pie otras, ir atkarīgs gan no personas vecuma, gan pieejamajiem finanšu un tehniskajiem resursiem (piemēram, automašīna, iespēja nopirkt braukšanas biļetes vai izmantot valsts noteiktos atvieglojumus braukšanas biļetes iegādei). Redzams, ka sociālo kontaktu uzturēšanas klātienē (apciemojumi) intensitāte samazinās līdz ar finanšu resursu samazināšanos un ērtu, ierastu sabiedriskā transporta maršrutu slēgšanu.

Apkopojot iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, redzams, ka pēc pakalpojumu izvietojuma areāla, lauku iedzīvotājiem nepieciešams pārvietoties samērā lielos attālumos. Privātie pakalpojumi, kaut arī nepieciešami retāk nekā reizi nedēļā (un, pēc personas ieskatiem, tā var būt reizi mēnesī līdz vienu reizi trīs mēnešos), un sekundārie ambulatorie pakalpojumi (vajadzība pēc tiem variē atkarībā no mājsaimniecības sastāva un vecuma grupas) ir pieejami lielākos centros, kas atrodas no desmit līdz vairāku desmitu kilometru attālumā. Tādējādi iedzīvotāju iespējas apmierināt savas vajadzības ir atkarīgas no pieejamiem resursiem mobilitātei – transporta līdzekļu veidiem un finanšu resursiem.

Izmantotie transporta līdzekļu veidi un to piemērotība iedzīvotāju mobilitātei atkarībā no pārvietošanās mērķa

Kopumā aplūkoto lauku apdzīvoto vietu iedzīvotāji izmanto dažādus pārvietošanās līdzekļus – sabiedrisko transportu (t.sk., izglītības iestāžu audzēkņi – skolēnu autobusu), privāto automašīnu (personīgā lietošanā esošu, organizējot apvienotos braucienus ar kolēģiem vai kaimiņiem atkarībā no brauciena mērķa, neformālie "taksometra" pakalpojumi), kā arī traktortehnika, velosipēds vai kājām. Velosipēds un pārvietošanās kājām tiek izmantota samērā īsu distanču pārvarēšanai, parasti pagasta ietvaros, ja persona dzīvo ārpus ciemata, lai nokļūtu līdz ciemata centram (veikalam, ģimenes ārstam, pagasta pārvaldei, pastam u.tml.), kapiem u.tml.

Atkarībā no gala mērķa iedzīvotāji arī kombinē dažādus pārvietošanās līdzekļus, piemēram, līdz novada centram brauc ar privāto automašīnu vai neformālo "taksometra" pakalpojumu, taču no novada centra tālāk – sabiedrisko transportu. Šādai izvēlei par pamatu ir finanšu un laika apsvērumi, piemēram, ja sabiedriskais transports no gadījuma izpētē iekļautā pagasta kursē reti vai neērtā laikā, tiek izmantota privātā automašīna, savukārt no novada centra, kuram tālāk ir labāks savienojums ar citām pilsētām ar sabiedrisko transportu, notiek pārsēšanās, lai nokļūtu galamērķī.

Kā minēts iepriekš, daļā gadījumu iedzīvotāji izvēlas nevis paši doties pēc nepieciešamajām precēm, bet aktīvi izmanto piegādes – autoveikalus, pasta un kurjeru pakalpojumus, arī tad izvērtējot, cik liela ir piegādes maksa un kurā brīdī tai tiek piemērotas atlaides.

Kopumā gadījumu izpētes ietvaros tika intervētas dažādas mājsaimniecības – gan tādas, kurām nav savas privātās automašīnas, gan tādas, kur uz ģimeni ir viena automašīna, gan tādas, kur uz ģimeni ir vairākas automašīnas (abiem dzīvesbiedriem katram sava vai arī jau pieaugušajiem bērniem). Automašīna parasti nebija īpašumā vientuļu pensijas vecuma cilvēku mājsaimniecībās vai viena vecāka ģimenēs, ja bērni bija palikuši pie mātes, kā arī citās mājsaimniecībās, kuras dzīvoja tikai pilngadīgas sievietes.

Runājot par privātas automašīnas iegādes iemesliem (gan pirmās, gan nākamās), iedzīvotāji spēj atsaukt atmiņā tikai nesenas iegādes iemeslus, piemēram, vecāku novecošanos un nepieciešamību doties uz republikas nozīmes pilsētu, lai nokļūtu stacionārā, grūtības pārvietoties ar sabiedrisko transportu, ja ģimenē ir vairāki mazi bērni, ērtību labad, lai paaugstinātu komfortu u.tml. Minēto iemeslu starpā, pat tincinot, netiek minēta nokļūšana uz darbu, jo strādājošiem mājsaimniecību locekļiem, kas izmanto privāto automašīnu, autovadīšanas tiesības ir iegūtas sen, turklāt lauku vidē ar vairākām kategorijām, tādējādi autovadīšanas prasmes zināmā mērā pieder pie vispārīgi nepieciešamajām darba prasmēm. Daļā gadījumu, komentējot faktu, ka automašīna pieder arī samērā maznodrošinātām ģimenēm, pašvaldību iestāžu pārstāvji norāda, ka automašīnas var būt vecas un sliktā stāvoklī, tomēr izmantotas, lai pārvietotos.

Turpinājumā ir aplūkota dažādu transporta līdzekļu veidu piemērotība galvenajām pārvietošanās vajadzībām. Aplūkojot **skolēnu vajadzību nokļūt izglītības iestādē**, tiek izmantots plašs transporta līdzekļu spektrs. Pirmkārt, daļā gadījumu skolēnus ved **skolēnu autobuss**. Ja bērns dzīvo lielāku attālumu no skolēnu autobusa maršruta, pašvaldība kompensē vecāku izdevumus par bērna nogādi līdz skolēnu autobusa pieturai. Citos gadījumos skolēni brauc uz izglītības iestādi ar **sabiedrisko transportu**. Gan skolēnu autobusa, gan sabiedriskā transporta maršruta autobusa gadījumā iegūtie dati rāda, uz izglītības iestādes pieskaņo mācību stundu laika plānu autobusa kursēšanas laikam. Sabiedriskā transporta gadījumā izglītības iestādēm vairāk jāpielāgojas autobusu atiešanas laika, savukārt skolēnu autobusa gadījumā, kas pieder pašvaldībai, lielāka ietekme ir izglītības iestādei. Tādā gadījumā gan vispārizglītojošās izglītības iestādes, gan interešu izglītības iestāžu (mākslas, mūzikas skolas) vajadzības tiek salāgotas tādējādi, ka skolēnu autobuss atiet tad, kad nodarbības ir beigušās visu iestāžu skolēniem. Tie skolēni, kuri nav iesaistījušies interešu izglītībā, laiku līdz skolēnu autobusa atiešanai pavada dienas centrā, sporta nodarbībās u.tml.

Daļā gadījumu, piemēram, ja bērns apmeklē izglītības iestādi citā novadā vai kādu citu apsvērumu dēļ, **vecāki ved bērnus uz izglītības iestādi ar privāto automašīnu**. Gadījumā, ja attiecīgajā izglītības iestādē mācās vairāki bērni no konkrētā pagasti, vecāki mēdz apvienoties, vedot bērnus uz izglītības iestādi ar vienu privāto automašīnu, sadalot mājsaimniecību starpā, kurš no vecākiem kurā no dienām nodrošinās bērnu nogādāšanu skolā. Tādējādi vecāki īstenoto neformālu "apvienoto braucienu" bērnu vajadzībām. Šādās situācijās vecāki arī atrunā norēķinus par personīgajiem izdevumiem (ņemot vērā arī to, ka pašvaldība var kompensēt vecākiem bērnu nogādāšanu izglītības iestādē).

Gadījumos, kad veicamais attālums līdz izglītības iestādei nav pārāk tāls, tomēr pietiekami garš, lai būtu grūtības (gan fiziskā, gan laika patēriņa ziņā) to sasniegt kājām, jaunākie bērni uz izglītības iestādi tiek atvesti ar velosipēdu. Šāda prakse pētītajos gadījumos gan bija sastopami salīdzinoši reti.

Gadījumu izpēte rāda, ka iepriekš minētā skolēnu pārvietošanās līdzekļu dažādība tikai daļēji ir saistīta ar ģimenes materiālo stāvokli. Skolēnu autobusu vai sabiedrisko transportu izvēlas arī mājsaimniecības, kuru rīcībā ir privātā automašīna. Redzams, ka izvēle par labu vienam vai otram pārvietošanās līdzeklim notiek, izvērtējot vecākiem pieejamos laika resursus un sabiedriskā/ skolēna autobusa piedāvājumu vai tā kursēšanas laiku.

Aplūkojot ekonomiski aktīvo iedzīvotāju **nokļūšanu uz darbu**, visbiežāk kā ierastākais transporta līdzeklis tiek minēts **privāta automašīna, personai braucot vienai vai vairākiem kolēģiem apvienojoties**, lai samazinātu brauciena izmaksas. Redzams, ka iedzīvotāji mēdz piedāvāt kaimiņiem darbu savā darbavietā, lai veidotos iespēja vairākiem cilvēkiem kopīgi braukt uz darbu. Tiek uzskatīts, ka maiņu darba gadījumā privātā automašīna ir arī praktiski vienīgais piemērotais transporta līdzeklis, ja persona katru vakaru vēlas nokļūt atpakaļ mājās. Maiņu darba gadījumos darba devējs (vai vairāki darba devēji apvienojoties) mēdz organizēt arī savu transportu darbinieku nogādāšanai uz uzņēmumu. **Sabiedriskais transports nokļūšanai uz darbu** tiek izmantots retāk, un iegūtā informācija rāda, ka šādā gadījumā ir jāsakrīt vairākiem apstākļiem: pirmkārt, autobusa kursēšanas laiks un ienākšanas laiks galamērķī labi sakrīt ar darba sākuma un beigu laiku, otrkārt, tieši vai ar pārsēšanos ir iespējams nodrošināt vairākus alternatīvus risinājumus, kā nokļūt darbā un atpakaļ mājās, vai, treškārt, darba vieta piedāvā vai persona īrē mājokli, lai uzturētos darbavietas tuvumā visas darba nedēļas garumā.

Runājot par sabiedriskā transporta kursēšanas laika atbilstību uzņēmuma darba laikam, redzams, ka gan uzņēmēji, gan darbinieki rūpējas par savām ērtībām. Intervētie atsaucas uz situācijām, kad cilvēks atsakās no sabiedriskā transporta tikai tāpēc, ka viņš nokļūst darbā stundu agrāk un pēc darba noslēguma līdz autobusa pienākšanai ir arī jāgaida vēl kāda stunda.

Vienlaikus jāatzīmē arī iedzīvotāju pieredze, ka **sliktos laikapstākļos nevar paļauties uz sabiedriskā transporta kursēšanu atbilstoši tā maršrutam un laika grafikam**. Piemēram, Jaunjelgavas novada Sunākstes iedzīvotāji stāsta, ka mitrā laikā ziemā, pavasarī vai rudenī, kad vietējos grants autoceļus iespējams izbraukt tikai ar mazu braukšanas ātrumu, starppilsētu autobuss "Subate-Rīga" izlaiž Sunāksti un brauc uz Rīgu pa asfalta seguma autoceļiem. Šis reiss daļai iedzīvotāju ir nozīmīgs, lai nokļūtu uz darbu, taču informāciju par maršruta maiņu ir iespējams iegūt tikai tad, ja iedzīvotāji paši zvana dispečeram. Attiecīgi, saņemot informāciju, iedzīvotājiem ir jāspēj ātri atrast alternatīvu risinājumu, kā nokļūt darbā. Arī citu apdzīvoto vietu iedzīvotāji stāsta piemērus, kad autobusa vadītājs savlaicīgi brīdina, ka braukšanas ātruma dēļ tiks nokavēta nokļūšana galamērķī.

Ņemot vērā, ka kopumā virsroku gūst uzskats, ka nokļūšanai uz darbu no lauku apdzīvotām vietām ir nepieciešama privāta automašīna, pašvaldību iestāžu pārstāvjiem tika lūgts komentēt, vai bezdarbs viņu novadā ir saistāms ar nepietiekamu sabiedriskā transporta pieejamību. Līdzīgi arī bezdarbniekiem tika jautāts, vai viņu bezdarba situācija ir kaut kādā mērā saistīta ar sabiedriskā transporta nodrošinājumu (laiku piemērotību, reisu skaitu u.tml.). Redzams, ka kopumā gan

pašvaldību iestāžu pārstāvji, gan bezdarbnieki par ievērojami būtiskākiem šķēršļiem uzskata citus apstākļus, nevis sabiedriskā transporta atiešanas un kursēšanas laikus un biežumu.

Viens no bezdarba iemesliem, kā izriet no gadījumu izpētes dalībnieku pieredzes, ir iedzīvotāju zemā gatavība doties strādāt tālāk no mājām, kā arī pieņemt maiņu darbu. Šajā gadījumā redzams, ka iedzīvotāji (gadījumu izpētē – biežāk sievietes) vēlētos strādāt darbu, kas atrodas pagasta ietvaros, t.i., ne vairāk kā dažu kilometru attālumā, kā arī ar nepilnu darba laiku, kas ļautu šo darbu apvienot ar rūpēm par mājsaimniecību (t.sk., piemājas saimniecību) un bērniem (vai pilnīgi vai daļēji kopjamu personu mājās). Šajos gadījumos rūpes par bērniem bija individuālos motīvos balstīta izvēle, nevis bērnu pieskatīšanas pakalpojumu trūkums pašvaldībā. Turklāt daži interviju dalībnieki norādīja, ka viņiem, pēc būtības, ir darbs, un šajos gadījumos par savu darbu viņi uzskatīja piedalīšanos NVA organizētajos algotajos pagaidu sabiedriskajos darbos. Tāpat atsevišķas sievietes bezdarbnieces uzsvēra, ka ir iesaistījušās NVA programmā tikai tāpēc, lai daļēji aizpildītu ikdienu, jo citādi ar dzīvesbiedru ir vienojušās, ka rūpēsies par saimniecību un algotu darbu nestrādās.

Kā otrs nozīmīgs bezdarba iemesls tiek minētas transporta izmaksas, šajā gadījumā tieši norādot uz sabiedriskā transporta biļešu cenām. Aprēķinot sagaidāmos mēneša izdevumus sabiedriskajam transportam, lai nokļūtu novada centrā uz darbu, un salīdzinot tos ar sagaidāmo algu, intervētie bezdarbnieki norādīja, ka tikpat lielus ienākumus viņi saņem, strādājot algotos pagaidu sabiedriskos darbus. Tādējādi redzams, ka algotie pagaidu sabiedriskie darbi, kas, no vienas puses, ļauj saglabāt personai darba prasmes un gūt nelielus ienākumus, no otras puses, piedāvā arī personai pieņemamākus darba apstākļus.

Iedzīvotāji, kuriem pašiem nav privātas automašīnas, mēdz izmantot neformālus, privātus pakalpojumus, lai ar automašīnu tiktu nogādāti tuvākā pilsētā vai novada centrā. Šajā gadījumā nosacīti to var saukt par **neformāla "taksometra" pakalpojumu**, jo persona, kas sniedz šādu pakalpojumu, vadoties no interviju dalībnieku sacītā, nav to reģistrējis kā savu uzņēmējdarbību. Redzams, ka šāda sadarbība ir uzskatāma par uzņēmējdarbību, jo iedzīvotāji min konkrētus izcenojumus par braucienu uz konkrētu vietu, un, jo tālāks brauciens, jo izcenojums ir augstāks, un tas pārsniedz attiecīgā maršruta degvielas izmaksas. Te jānorāda, ka šādi neformāla "taksometra" pakalpojumi pastāv paralēli vienkāršai sabiedriskai iniciatīvai, kur kaimiņi, dodoties uz novada centru vai citu pilsētu, piedāvā kaimiņiem apvienoties vai atved pensijas vecuma kaimiņiem kādus pirkumus. Neformālos "taksometrus" šajā gadījumā atšķir, pirmkārt, norāde, ka pagastā ir zināms, pie kuras personas jāvēršas, ja nepieciešams nokļūt kādā vietā ārpus sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem, un, otrkārt, norādītie "pakalpojuma izcenojumi". Kā redzams, šādus pakalpojumus iedzīvotāji izmanto samērā reti, piemēram, lai nokļūtu uz pilsētu, no kuras atiet sabiedriskais transports uz tālāku republikas nozīmes pilsētu vai Rīgu, vai lai nokļūtu pie ārsta uz sekundāro ambulatoro veselības aprūpes pakalpojumu iestādi vai stacionāru. Apvienojoties vairākām personām, šāds pakalpojums var tikt izmantots tad, kad dodoties uz tuvējo NVA filiāli, brauciena mērķis vienlaikus ir arī iepirkties, un šāda "automašīnas īre" ļauj atvest vairāk produktus un ērtāk tos nogādāt mājās.

Privātus kaimiņu vai neformāla "taksometra" pakalpojumus mēdz izmantot arī personas ar invaliditāti (visbiežāk ar kustību traucējumiem), tomēr pakalpojuma izmantošana atšķiras no brauciena mērķiem, attāluma u.c. apsvērumiem. Redzama tendence, ka īsākiem braucieniem personas ar invaliditāti mēdz

izvēlēties privātas automašīnas pakalpojumus, kaut arī par tiem ir jāmaksā, savukārt garākiem braucieniem (piemēram, uz Rīgu) – sabiedrisko transportu (autobusu vai vilcienu).

Nokļūšanai uz veselības aprūpes iestādi noteiktas iedzīvotāju grupas var izmantot arī pašvaldības nodrošinātu transporta līdzekli, kas arī ļauj nokļūt galamērķī bez pārsēšanās. Šī pakalpojuma saņemšanas kārtību nosaka pašvaldības saistošie noteikumi.

Vērtējot sabiedriskā transporta piemērotību iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, redzams, ka **iedzīvotāji ņem vērā ne tikai reģionālas nozīmes maršrutu tīklu un piedāvājumu, bet arī starppilsētu autobusu** (g.k. uz Rīgu, bet arī citu autobusu, kas savieno dažādu reģionu lielākās pilsētas) piedāvājumu. Piemēram, lai gan Sunākstei nav tieša savienojuma ar reģionālās nozīmes maršrutu ar tās novada centru Jaunjelgavas pilsētu, šādu savienojumu nodrošina starppilsētu autobusa maršruts Subate-Rīga, kas vienlaikus ļauj arī nokļūt Aizkrauklē (ar pārsēšanos) un citās vietās līdz pat Skrīveriem un Ķegumam (ar pārsēšanos). Šo maršrutu iedzīvotāji uzskata par visbūtiskāko savu ikdienas pārvietošanās vajadzību nodrošināšanā.

Kultūras pasākumu apmeklējumam vai tuvējiem ceļojumiem (ekskursijām) iedzīvotāji izvēlas dažādus transporta līdzekļus. Iedzīvotāji, kas vēlas kultūras pasākumus apmeklēt individuāli, savu iespēju robežās tam izmanto sabiedrisko transportu (piemēram, nokļūšanai Rīgā) vai privāto automašīnu, kas ir svarīgi, lai pēc pasākuma noslēguma nokļūtu atpakaļ dzīvesvietā. Ja personai pašai nepieder privāta automašīna, tad par nogādāšanu uz pasākumu tiek panākta vienošanās ar kaimiņiem vai neformālajiem pakalpojumu sniedzējiem, kā tas ir aprakstīts iepriekš. Tomēr pašvaldības iestādes šajā jomā samērā aktīvi atbalsta iedzīvotājus, un ar pašvaldības iestāžu vai vietējo NVO (piemēram, pensionāru biedrības vai iniciatīvas grupas u.tml.) palīdzību tiek organizēti kolektīvi braucieni uz koncertiem, izrādēm u.tml. tuvējos reģionālās nozīmes centros vai uz Rīgu, kuru nodrošināšanai pašvaldība piešķir autobusu.

Pārvietošanās šķēršļi un to risināšanas stratēģijas

Lai pārskatāmi apkopotu gadījuma izpētē identificētos būtiskākos pārvietošanās šķēršļus un iedzīvotāju rīcību, risinot šīs grūtības, minētā informācija ir sniegta tabulā zemāk. Redzams, ka stratēģijas var būt vērstas gan uz šķēršļu pārvarēšanu, gan samierināšanos ar grūtībām, atsakoties no brauciena. Samierināšanās stratēģijas ilgtermiņā, kā rāda intervijas, paaugstina personu sociālās atstumtības riskus.

Pārvietošanās šķēršļi	Risināšanas stratēģijas
Ceļā pavadītais laiks	Skolēniem, kas piedalās interešu izglītībā: mūzikas un mākslas skolas daļēji uzdod mājas darbus pašmācībai, lai samazinātu nepieciešamību braukt uz izglītības iestādi Interneta veikalu izmantošana Retāka atgriešanās dzīvesvietā, nakšņošanai izmantojot uzņēmuma darbinieku vai izglītības iestāžu audzēkņu kopmītnes Brauciena nozīmes izvērtēšana un atteikšanās no brauciena

Nepiemēroti sabiedriskā transporta kursēšanas laiki	Apvienotie braucieni dažādām vajadzībām Neformālo privāto pakalpojumu (“taksometru”) izmantošana Pārvietošanās vajadzību “uzkrāšana” un apvienošana vienā braucienā
Brauciena laikā nepieciešama pārsēšanās	Atteikšanās no brauciena
Braucienu izmaksas, finanšu ierobežojumi	Apvienotie braucieni ar privāto automašīnu un izmaksu dalīšana Attiekšanās no pārvietošanās Pārvietošanās vajadzību “uzkrāšana” un apvienošana vienā braucienā Atsevišķi pašvaldības (sociālais dienests, bibliotēka) vai valsts iestāžu (pasts) darbinieku iesaistīšana nepieciešamo preču un vai resursu sagādē Sociālo kontaktu tīkla iesaistīšana nepieciešamo preču vai resursu sagādē
Fiziski, veselības ierobežojumu radīti pārvietošanās ierobežojumi	Sociālo kontaktu tīkla iesaistīšana nepieciešamo preču vai resursu sagādē Finanšu līdzekļu uzkrāšana neformālo privāto pakalpojumu (“taksometru”) izmantošanai
Slikta autoceļu kvalitāte	Lēns braukšanas ātrums Paaugstinātas virsbūves/ grīdas automašīnas iegāde Atteikšanās no brauciena

Gadījumu izpēte rāda, ka, lai optimizētu ģimenes locekļu pārvietošanos, taupītu laika un finanšu resursus, gan mājsaimniecībām ar privāto automašīnu, gan mājsaimniecībām bez privāta transporta līdzekļa ir nepieciešams pietiekami plašs sociālo kontaktu tīkls, kas nodrošina atbalstu. To personu lokā, kas nodrošina atbalstu var būt ne tikai privātie kontakti (radinieki, kaimiņi, draugi, kolēģi), bet arī pašvaldību iestāžu (bibliotēkas, sociālā dienesta, izglītības iestādes) vai valsts iestāžu filiāļu (parasti minēts pasts) darbinieku starpniecība dažādu preču vai resursu nogādei, piemēram, pastniece sadarbībā ar bibliotekāri nogādā attālināti dzīvojošiem pensijas vecuma cilvēkiem grāmatas. Ja personai šāds atbalsts tīkls nav izveidojies vai potenciālās atbalsta personas dzīvo samērā tālu, pieaug personas sociālās atstumtības risks.

Redzams, ka vismaz daļā gadījumu transportu uz darbu piedāvā arī uzņēmēji. Tā kā darbinieki mēdz braukt no samērā plaša apvidus, uzņēmēji arī norāda, ka pilnveido piedāvāto atbalstu, piemēram, sadarbībā ar pašvaldību slēgtajā pagasta izglītības iestādē tiek ierīkotas kopmītnes, kur pārnakšņot darbiniekiem, lai ikdienā būtu jābrauc mazāks attālums. Arī novados, kur tās centrā izvietotajās izglītības iestādēs mācās bērni no plašas apkārtnes, var tikt piedāvāts internāts/ kopmītne. Gadījumu izpētē ietverto pašvaldību starpā šāds risinājums ir pieejams Ludzas novadā.

Apkopojot dažādās iedzīvotāju pārvietošanās stratēģijas, ka turīgākā un aktīvākā lauku iedzīvotāju daļa ir mobilāka un spējīga lielākā mērā apmierināt savas vajadzība. Maznodrošinātie un pensijas vecuma lauku iedzīvotāji lielākā mērā izmanto samierināšanās stratēģijas un dodas uz tuvējiem

centriem nozīmīgāku un svarīgāku vajadzību gadījumos, pēc iespējas apvienojot braucienus. Lauku iedzīvotāji, pielāgojoties savam attālinātam novietojumam, izmanto arī interneta veikalu piedāvājumus un kurjeru pakalpojumus, tādējādi samazinot pašiem vajadzību doties uz novadu centru vai tālāk. Tādējādi iespējamas situācijas, ja gadījumos, ja personas darbavieta atrodas pagasta ietvaros vai persona ir bez darba, tad viņa izbrauc ārpus pagasta vienu reizi vairāku mēnešu laikā.

Valsts un pašvaldību atvieglojumi sabiedriskā transporta izmantošanai

Gadījumu izpētes ietvaros tika noskaidrota arī valsts un pašvaldību atbalsta instrumentu izmantošana un vērtējums. Attiecībā uz valsts līmeni, tika noskaidrota divu atbalsta veidu ietekme mērķa grupu sociālās atstumtības riska mazināšanu – valsts noteikto atvieglojumu sabiedriskā transporta izmantošanai nozīme un iepirkumos sabiedriskā transporta pārvadājumu nodrošināšanā ietverto kvalitātes prasību transporta līdzeklim (autobusam) piemērotība mērķa grupu vajadzībām, šajā gadījumā aplūkojot ģimeņu ar bērniem un personu ar invaliditāti pieredzi. Attiecībā uz pašvaldību līmeni tika iegūta informācija par praksēm, kādas izmanto pašvaldības, lai atbalstītu iedzīvotāju mobilitāti.

Bez skolēnu braucienu atvieglojumiem, cita liela valsts noteikto atvieglojumu mērķa grupa ir personas ar I un II grupas invaliditāti. Gadījumu izpētē intervētās personas ar invaliditāti atzīst, ka, lai gan ir informētas par atvieglojumiem, to esamība nav noteicošais faktors transporta līdzekļa izvēlē. Galvenais faktors ir personas drošības sajūta ne tikai par pašu braucienu, bet arī par iekāpšanu un izkāpšanu un visnozīmīgāk – par tālāko pārvietošanos galamērķī. Ja persona ar kustību traucējumiem nav droša, ka galamērķī ielu segums un tālāk izmantojamie transporta līdzekļi radīs pārvietošanās grūtības, pārvietošanās vajadzībām, vismaz salīdzinoši īsos attālumos, tiek izmantots neformālais privātais pārvadātājs par maksu. Lai gan privātā pārvadātāja pakalpojumi izmaksā samērā dārgi, intervētās personas ar kustību traucējumiem atzina, ka reizi pusgadā saņem VSAA izmaksātu transporta kompensāciju, kura kopumā nosedz izdevumus par privātā pārvadātāja pakalpojumiem. Vienlaikus šīs personas atzina, ka braucienam uz Rīgu viņas izmanto sabiedrisko transportu – starppilsētu autobusus vai vilcienu, un šajā gadījumā izmanto valsts atvieglojumus. Šajā gadījumā Rīgā kā galamērķī persona ir nodrošinājusies ar sagaidītāju, kas sniedz drošības sajūtu, pārvarot pārvietošanās grūtības un orientējoties svešā pilsētā.

Vērtējot sabiedriskā transporta līdzekļu piemērotību personu ar invaliditāti vajadzībām, intervētie mērķa grupas pārstāvji atzīst, ka nav izmantojušas iespēju pasūtīt specializēto starppilsētu autobusu, kas tieši piemērots personām ar kustību traucējumiem. Tā vietā tiek izmantots regulārais autobuss, kura vērtējumā par vissvarīgāko atzīst aprīkojumu ar margām, kas noder atbalstam iekāpjot, un pakāpienu skaitu, atkarībā no kura mainās fiziskās piepūles apjoms. Tāpat būtiski svarīga ir iespēja piesprādzēties ar drošības jostu brauciena laikā.

Runājot par valsts atvieglojumiem sabiedriskajam transportam, vēl viena stratēģija ir šāda: ja kāds no radiniekiem ir Latvijas Goda ģimenes apliecības "3+ Ģimenes karte" īpašnieks, tad ierasta stratēģija ir tāda, ka atvieglojumu saņēmēji brauc apciemot pārējos ģimenes locekļus, kuriem šādas kartes un atvieglojumu nav.

Būtiskākie pašvaldību atbalsts instrumenti iedzīvotājiem ir trīs: pirmkārt, skolēnu autobusa organizēšana vai transporta izdevumu kompensēšana, otrkārt, sociālā dienesta piedāvāts transports nokļūšanai uz veselības aprūpes iestādēm atbilstoši saistošajiem noteikumiem, un, treškārt, pašvaldības autobusa nodrošinājums kolektīvi organizētiem kultūras braucieniem (atkarībā no pašvaldības – gan maksas, gan bezmaksas pakalpojuma formā). Bezmaksas transports pēc iedzīvotāju pieprasījumā pieejams arī gadījumos, lai nodrošinātu iedzīvotājiem iespēju piedalīties vēlēšanās u.tml. Papildus šiem atbalsta veidiem, kas ir atrunāti ar pašvaldības saistošajos noteikumos un daudzās pašvaldībās tiek organizēti pēc līdzīgiem principiem, pastāv arī dažādas mazāk izplatītas iniciatīvas, kurus bieži organizē tieši pašvaldības sociālais dienests.

Piemēram, Varakļānu novadā sociālais dienests organizē aprūpes mājās pakalpojumu "Mobilā brigāde", kura izbrauc pie veciem cilvēkiem un personām ar invaliditāti. Šī pakalpojuma ietvaros aprūpētājs vienlaikus nodrošina arī nepieciešamo preču iegādi, medikamentus, pasta sūtījumu izņemšanu, paņem no nogādā klientam grāmatas no bibliotēkas, nogādā personu pie ārsta un uz kapiem, kā arī komunikācijas vajadzības. Savukārt Vaiņodes novadā no Embūtes tiek organizēts kopīgs autobuss, lai iedzīvotāji varētu aizbraukt līdz Vaiņodei nopirkt aptiekā medikamentus. Arī citu pašvaldību pārstāvji mēdz izteikt vēlēšanos vairāk atbalstīt pensijas vecuma iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, vismaz saistībā ar ikdienas aprūpes un veselības aprūpes vajadzībām, tomēr pašvaldību vadību atsaucība uz šādām iniciatīvām ir atšķirīga.

Potenciālie sociālās atstumtības riski

Apkopojot iepriekšējās nodaļās minēto, kopumā var minēt sešus atstumtības veidus, kuru risks var pieaugt lauku iedzīvotājiem saistībā ar ierobežotu transporta, t.sk., sabiedriskā transporta, pieejamību. Šie atstumtības veidi tālāk ietekmē personas iespējas saņemt dažādus nepieciešamos pakalpojumus un iesaistīties ekonomiskajā un sabiedriskajā dzīvē. Pirmkārt, tā ir **ģeogrāfiskā atstumtība** – attālums, kas jāveic, lai nokļūtu uz izglītības iestādi, darbu, ārstniecības iestādēm, pakalpojumu sniegšanas vietām. Atstumtības risks pieaug gados vecākiem cilvēkiem, jo veselības problēmas rada grūtības ar kājām nokļūt līdz sabiedriskā transporta pieturai vai nest smagus iepirkumus.

Otrkārt, rodas **atstumtība no iestādēm**, kuras atrodas tālākos reģionālas un nacionālās nozīmes centros. Treškārt, pastāv **laika resursu trūkuma radīta atstumtība**, jo brauciens ar sabiedrisko transportu prasa laiku ne tikai ceļam, bet arī parasti paredz ilgu gaidīšanu, lai nokļūtu atpakaļ dzīvesvietā, tādējādi samazinās laika resursi, kas pieejami citām aktivitātēm. Ceturtkārt, novērojama **ekonomiskā atstumtība** jebkura veida transporta izmaksu dēļ. Piektkārt, pastāv **informācijas atstumtības** risks, kas veidojas daudzu pakalpojumu un informācijas par sabiedrisko transportu digitalizācijas dēļ. Tāpat jaunākās un vidējās paaudzes iedzīvotāji izmanto dažādas aplikācijas (*WhatsApp* grupas) un sociālo mediju radītās iespējas sazināties, lai organizētu apvienotos braucienus plašākā vietējo iedzīvotāju grupā, un vecākās paaudzes iedzīvotāji "izkrīt" no šīs informācijas apmaiņas.

Visu iepriekš minēto iemeslu dēļ rodas tādi apstākļi, ka personai būtiski samazinās piekļuve resursiem un iespējām veidot un uzturēt sociālos kontaktus, apmierināt savas ikdienas, intelektuālās un emocionālās vajadzības, t.i., **pieaug sociālās atstumtības risks**.

Vēlamie risinājumi situācijas uzlabošanai

Tā kā vairumam gadījumu izpētei atlasīto vietu savienojums ar lielākiem centriem vismaz noteiktā posmā bija ar grants autoceļu, kura stāvoklis daļā gada laiku tika atzīts par neapmierinošu, likumsakarīgi, ka kā galveno nepieciešamo uzlabojumu pašvaldību institūciju pārstāvji un iedzīvotāji min autoceļu sakārtošanu.

Attiecībā uz risinājumiem sabiedriskā transporta jomā, izteiktos priekšlikumus var sadalīt divās daļās. Pirmkārt, esošajos maršrutos būtu lietderīgi norīkot mazākas ietilpības autobusus, kas ir ne tikai ekonomiskāk, bet arī psiholoģiski komfortablāk iedzīvotājiem, jo intervētie atzīst, ka liela un tukša (bez pasažieriem) autobusa kursēšana šķiet biedējoša. Otrkārt, tiek uzskatīts, ka "transports pēc pieprasījuma" būtu iedzīvotāju vajadzībām atbilstošāks risinājums. Atsevišķu pašvaldību pārstāvji norāda, ka apsver iespējas veikt iepirkumu par šādu risinājumu, vienlaikus atzīstot, ka jautājuma izskatīšana tiek atlikta administratīvi teritoriālās reformas rezultātu gaidās. Papildu tam pašvaldību pārstāvji uzskata, ka organizēt transportu nav viņu funkcija, kas attur no aktīvākas turpmākās rīcības.

8. pielikums. Tiesību aktu izmaiņas 2017. gadā, kuras vērstas uz nabadzības, sociālās atstumtības un ienākumu nevienlīdzības samazināšanu (pievienots Excel formātā)

9. pielikums. Pašvaldību noteiktie atvieglojumi sabiedriskā transporta pakalpojumu saņemšanai (pievienots Excel formātā)