

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Transporta politikas sasaiste ar Latvijas  
ilgtspējīgas attīstības stratēģiju,  
Nacionālo attīstības plānu un citiem  
attīstības plānošanas dokumentiem, kā  
arī starptautiskajiem un Eiropas  
Savienības politikas plānošanas  
dokumentiem

## Globālais līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
1.	ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcija: Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam <sup>1</sup>	ANO Ģenerālā asambleja 21.10.2015.	2015 - 2030	Rezolūcijā ir noteikti līdz 2030.gadam sasniedzami 17 ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM) un 169 apakšmērķi. Par Transporta nozarei nozīmīgiem uzskatāmi <b>9.mērķis “Veidot noturīgu infrastruktūru, veicināt iekļaujošu un ilgtspējīgu industrializāciju un sekmēt inovācijas”</b> ar uzdevumu “Attīstīt kvalitatīvu, uzticamu, ilgtspējīgu un noturīgu infrastruktūru, tostarp reģionālo un pārrobežu infrastruktūru, lai atbalstītu ekonomisko attīstību un cilvēku labklājību, galveno uzmanību pievēršot pieejamai un taisnīgai piekļuvei”, kā arī <b>11.mērķis “Padarīt pilsētas un apdzīvotas vietas iekļaujošas, drošas, pielāgoties spējīgas un ilgtspējīgas”</b> ar uzdevumu “Līdz 2030. gadam nodrošināt piekļuvi drošām, pieņemamām, pieejamām un ilgtspējīgām transporta sistēmām, uzlabojot ceļu satiksmes drošību, paplašinot sabiedriskā transporta pieejamību, īpašu uzmanību pievēršot neaizsargāto personu, sieviešu, bērnu, personu ar invaliditāti un vecāka gadagājuma cilvēku vajadzībām”. Tāpat aktuāls ir arī <b>7.mērķis “Nodrošināt piekļuvi uzticamai, ilgtspējīgai un mūsdienīgai enerģijai par pieejamu cenu”</b> ar uzdevumu “Līdz 2030. gadam nodrošināt vispārēju piekļuvi pieejamiem, uzticamiem un moderniem enerģijas pakalpojumiem”. Pārējie mērķi, kas saistāmi ar TAP2027 ir <b>8.mērķis “Veicināt noturīgu, iekļaujošu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi, pilnīgu un produktīvu nodarbinātību, kā arī cilvēka cienīgu darbu”</b> , <b>13.mērķis “Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi”</b> un <b>14.mērķis “Saglabāt un</b>	ANO IAM īstenošanai 2018.gadā ir pieņemts Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par Ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu <sup>2</sup> un tā 1.pielikumā norādītas sekojošas indikatoru mērķa vērtības 2030.gadam: -autoceļi ar melno segumu no reģionālajiem valsts autoceļiem 100 %; -autoceļi ar melno segumu no vietējiem valsts autoceļiem >50 %; -samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu garums par 100 %; -samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu garums par 85 %; -kravju apgrozījums Latvijas ostās gadā >130 milj./gadā; -apkalpoto pasažieru skaits Rīgas ostā >1500 tūkst./gadā; -pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā (regulārās satiksmes autobusu pasažierkilometri gadā) >2850 milj.; -apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaits lidostā „Rīga” > 10 milj./gadā; -pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā (milj. pasažierkilometru gadā) > 1150 milj.. Attiecībā uz autoceļu kvalitāti TAP2027 iekļauts rezultatīvais rādītājs (turpmāk – RR) “Valsts galvenie autoceļi labā vai ļoti labā stāvoklī” un paredzēti pasākumi valsts galveno, reģionālo un vietējo autoceļu rekonstrukcijai un modernizācijai. TAP2027 iekļauti pasākumi ostu infrastruktūras attīstībai ar mērķi veicināt klimatneitralitāti un kuģošanas drošību.

<sup>1</sup> <https://www.pkc.gov.lv/lv/attistibas-planosana/ano-ilgtspejigas-attistibas-merki>

<sup>2</sup> [https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija%20IAM%20Zinojums%20ANO\\_1.pdf](https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija%20IAM%20Zinojums%20ANO_1.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				<b>ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību”.</b>	TAP2027 pasākumi paredz palielināt sabiedriskā popularitāti iedzīvotāju vidū, īpašu lomu piešķirot pārvadājumiem pa dzelzceļu, tādēļ arī TAP2027 iekļauts rādītājs “Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos”. Tāpat TAP2027 paredz apkalpoto pasažieru skaita pieaugumu lidostā “Rīga”, jo izbūvējot termināla 6.kārtu un <i>Rail Baltica</i> staciju, pieaugs lidostas kapacitāte.
2.	ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgums <sup>3</sup>	Sagatavots 12.12.2015. Parīzē, 21.klimata pārmaiņu konferencē, spēkā no 4.11.2016.	2016 -	Parīzes nolīguma ietvaros valstis ir vienojušās: <ol style="list-style-type: none"> <li>ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu zem 2°C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un līdz 1,5°C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni;</li> <li>vairot spējas pielāgoties klimata pārmaiņu nelabvēlīgajai ietekmei un veicināt klimatnoturību un tādu attīstību, kam raksturīgas zemas SEG emisijas, turklāt tā, lai neapdraudētu pārtikas ražošanu;</li> <li>finanšu plūsmas pieskaņot izvirzītajam kursam uz mazākām SEG emisijām un klimatnoturīgu attīstību.</li> </ol>	Virkne no TAP2027 iekļautajām rīcībām ir vērsta uz SEG emisiju samazināšanu, pildot Parīzes nolīguma nosacījumus.

<sup>3</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)&from=LV](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=LV)

## ES līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
3.	Eiropas Komisijas paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija" <sup>4</sup>	EK 09.12.2020.	2050	Stratēģijā ir noteiktas kopumā 82 iniciatīvas 10 galvenajās darbības jomās ("pamatiniciatīvas"), kā arī katrā jomā veicamie konkrētie pasākumi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• jāveicina bezemisiju transportlīdzekļu, kuģu un lidmašīnu, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un ar tiem saistītās infrastruktūras izmantošana</li> <li>• jāizveido bezemisiju lidostas un ostas,</li> <li>• jāpadara starppilsētu un pilsētu mobilitāte veselīga un ilgtspējīga,</li> <li>• jāzaļina kravu pārvadājumi,</li> <li>• jānosaka oglekļa cena un jānodrošina labāki stimuli lietotājiem,</li> <li>• padarīt par realitāti satīklotu un automatizētu multimodālo mobilitāti,</li> <li>• veicināt inovāciju un datu un mākslīgā intelekta (MI) izmantošanu viedākai mobilitātei,</li> <li>• stiprināt vienoto tirgu,</li> <li>• padarīt mobilitāti taisnīgu visiem,</li> <li>• palielināt transporta drošumu un drošību visos transporta veidos, tostarp līdz 2050. gadam samazinot bojāgājušo skaitu gandrīz līdz nullei.</li> </ul>	TAP2027 iekļauta virkne no stratēģijā izvirzītajām iniciatīvām – alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība, dzelzceļa attīstība, t.sk. ātrgaitas starpvalstu savienojums ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju, mikromobilitāti atbalstošas infrastruktūras izveidi, līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšanu maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos, ātru, ērtu un savienojošu sabiedriskā transporta biļešu iegādes iespējas, bezpilota gaisa kuģu turpmāku integrēšanu, digitalizācijas risinājumus, ieguldījumus TEN-T autoceļu un dzelzceļa tīkla izveides pabeigšanā, risināt ar transporta drošību un drošumu saistītus jautājumus.
4.	Eiropas Komisijas paziņojums "Eiropas 2030. gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē"	EK 17.09.2020.	2030	Paziņojumam pievienots ietekmes novērtējums kas apliecina, ka ar atbilstošām rīcībpolitikām ir ekonomiski pamatoti ES SEG emisijas līdz 2030. gadam samazināt par vismaz 55 % (salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni). Paziņojuma izstrāde ir viena no Eiropas Zaļā kursa, plānotajām rīcībām. Mobilitātei būs jāklūst ievērojami tīrākai — jāattīsta sabiedriskais transports un plašāk multimodāli risinājumi. Svarīgs instruments, kas ES palīdzēs sasniegt klimatneitralitāti un stiprinās tās globālo konkurētspēju, ir digitālās tehnoloģijas.	Arī TAP2027 vērsts uz nākotnes mobilitātes risinājumiem, paredzot samazināt transporta radītās SEG emisijas, virzību uz digitalizāciju, dažādot transporta veidu izmantojumu un uzlabot alternatīvo degvielu piedāvājumu.

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
	iedzīvotāju labā <sup>5</sup>			Publiskā transporta un aktīvās mobilitātes (proti, kājāmiešanas un ritenbraukšanas) īpatsvara palielinājums un automatizēta, satīknota un multimodāla mobilitāte kombinācijā ar stingrākiem gaisa piesārņotāju un CO <sub>2</sub> emisiju standartiem transportlīdzekļiem drastiski samazinās transporta radīto piesārņojumu, it sevišķi pilsētās.	
5.	ES Energosistēmas integrācijas stratēģija <sup>6</sup>	EK 9.07.2020.		Energosistēmas integrācijas stratēģijā ir izklāstīts redzējums, kā paātrināt pārkārtošanos uz pamatīgāk integrētu enerģosistēmu, tā atbalstot tīru enerģiju un klimatneitrālu ekonomiku un vienlaikus stiprinot enerģētisko drošību, aizsargājot veselību un vidi un veicinot izaugsmi un globālo industriālo līderību. Stratēģijā ir izklāstīti 38 pasākumi vajadzīgo reformu īstenošanai. Tīrās elektroenerģijas, kas iegūta no atjaunīgiem resursiem, plašāk jāizmanto sektoros, kuros tradicionāli izmanto galvenokārt fosilo kurināmo un degvielu, t.sk. transportā. Tāpat stratēģija norāda uz nepieciešamību popularizēt alternatīvo degvielu (arī ūdeņraža) izmantošanu grūti dekarbonizējamajos sektoros, piemēram, smagajā transportā. Šā mērķa sasniegšanai paredzēts attīstīt ilgtspējīgi iegūtas biomasas un biodegvielu, atjaunīgā ūdeņraža un sintētisko degvielu potenciālu.	Kā viens no izaicinājumiem TAP definēta alternatīvo degvielu plašāka izmantošana, ko sekmēs rīcības virzienā “Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana” ietvertu pasākumu īstenošana.
6.	ES ūdeņraža stratēģija <sup>7</sup>	EK 8.07.2020.		Stratēģijā apskatītas iespējas kā izmantot ūdeņraža potenciālu caur ieguldījumiem, regulējumiem, tirgus izveidi un pētniecību un inovāciju. Prioritāte ir attīstīt atjaunīgo ūdeņradi, ko ražo galvenokārt ar vēja un saules enerģiju. Tomēr īstermiņā un vidējā termiņā ir vajadzīgi citi mazoglekļa ūdeņraža veidi, lai strauji samazinātu emisijas un atbalstītu	TAP uzdevumi paredz alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, t.sk., veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas,

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/impact\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/impact_en.pdf)

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/energy\\_system\\_integration\\_strategy\\_.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/energy_system_integration_strategy_.pdf)

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen\\_strategy.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				dzīvotspējīga tirgus attīstību. Sasaiste tiks veidota arī ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju.	uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku.
7.	Eiropas zaļais kurss <sup>8</sup>	EK 11.12.2019.	2050	<p>Paziņojuma mērķis ir risināt ar klimatu un vidi saistītās problēmas, radot stratēģiju ar mērķi <b>ES pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā samazinātos līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa.</b> Eiropas Zaļā kursa mērķis ir arī <b>aizsargāt, saglabāt un stiprināt ES dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem</b> un ietekmes. Tajā pašā laikā šai pārejai jābūt <b>taisnīgai un iekļaujošai.</b> Galvenās darbības:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kāpināt 2030. un 2050. gadam nosprausto ES klimata mērķu vērienu</li> <li>• Sagādāt tīru un drošu enerģiju par pieņemamu cenu</li> <li>• Stimulēt rūpniecību pāriet uz nepiesārņojošu aprites ekonomiku</li> <li>• Būvēt un renovēt energoefektīvi un resursefektīvi</li> <li>• Paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti</li> <li>• “No lauka līdz galdam”: izveidot taisnīgu, veselīgu un vidi saudzējošu pārtikas sistēmu</li> <li>• Saglabāt un atjaunot ekosistēmas un bioloģisko daudzveidību</li> <li>• Tiektais uz nulles piesārņojumu ar mērķi panākt no toksikantiem brīvu vidi</li> </ul>	Tāpat kā <i>Zaļais kurss</i> , arī TAP2027 vērsts uz nākotnes mobilitātes risinājumiem, paredzot samazināt transporta radītās SEG emisijas, virzību uz digitalizāciju, dažādot transporta veidu izmantojumu un uzlabot alternatīvo degvielu piedāvājumu.

<sup>8</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0014.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiekties uz zaļo finansējumu un investīcijām un gādāt par taisnīgu pārkārtošanos</li> <li>• Zaļināt valsts budžetu un raidīt pareizos cenu signālus</li> <li>• Mobilizēt pētniecību un sekmēt inovāciju</li> <li>• Aktīvāk izmantot izglītību un apmācību</li> <li>• Zaļais zvērests nekaitēt</li> </ul> <p>Attiecībā uz transporta nozari minēta nepieciešamība līdz 2050.gadam samazināt transporta radītās emisijas par 90%, transporta lietotāju vajadzības liekot pirmajā vietā, taču nodrošinot pieejamību izmaksu ziņā pieņemamākām, pieejamākām, veselīgākām un tīrākām mobilitātes paradumu alternatīvām. To ir iespējams īstenot attīstot automatizētu un satīklotu multimodālu mobilitāti, nodrošinot, ka transporta izmaksās tiek atspoguļota ietekme uz vidi un veselību, veicinot ilgstpējīgu alternatīvo degvielu ražošanu un izmantošanu, kā arī kopumā samazinot transporta radīto piesārņojumu, jo īpaši pilsētās.</p>	
8.	ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.-2030. gadam – turpmākie pasākumi ceļā uz “Nulles vīziju” ( <i>Komisijas darba dokuments</i> ) <sup>9</sup>	EK 19.06.2019	2050	<p>Dokumenta mērķis ir pārskatīt darbības, lai tuvotos noteiktajam ES ilgtermiņa mērķim 2050.gadā līdz nullei samazināt ceļu satiksmē bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu</p> <p><i>(Mērķis saskan ar ES Transporta Baltajā grāmatā noteikto un šis dokuments nosaka tā izpildes uzraudzību)</i></p>	<p>Līdz 2030.gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi cietušo skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu.</p> <p>TAP2027 ir uzdevumi, kuru izpildes rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība, tajā skaitā arī tuvināšanās <i>Vision zero</i> autotransportā. Izvirzītais mērķis – 2027.gadā par 35 % samazināt bojāgājušo un smagi cietušo skaitu salīdzinājumā ar 2020.gadu.</p>

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
9.	Pārdomu dokuments. Ceļā uz ilgtspējīgu Eiropu līdz 2030.gadam <sup>10</sup>	EK publicējusi 30.01.2019.	2030	Dokuments ir daļa no ES stingrās apņemšanās sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, tostarp Parīzes nolīgumu par klimata pārmaiņām. Pārskatot Eiropas problēmu plašumu un iepazīstinot ar ilustratīviem nākotnes scenārijiem, ar šo dokumentu tiek mēģināts virzīt diskusiju par to, kā šos mērķus vislabāk sasniegt.	Virkne no TAP2027 iekļautajām rīcībām ir vērstas uz SEG emisiju samazināšanu, pildot Parīzes nolīguma nosacījumus.
10.	Eiropas Komisijas paziņojums "Tīru planētu - visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku" <sup>11</sup>	EK 28.11.2018.	2050	Stratēģijas mērķis ir apliecināt Eiropas apņemšanos kļūt par globālu līderi klimata politikas jomā un piedāvāt redzējumu, kas ar sociāli taisnīgu un izmaksefektīvu pāreju ļauj līdz 2050. gadam sasniegt siltumnīcefekta gāzu neto nulles emisiju ekonomiku. Stratēģija domāta, lai noteiktu ES klimata un enerģētikas rīcībpolitikas vispārīgo virzienu un ieskicētu aprises tam, ko ES uzskata par savu ilgtermiņa pienesumu Parīzes nolīguma temperatūras mērķu sasniegšanā atbilstoši ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem un kas laika gaitā ietekmēs veselu virkni citu ES rīcībpolitiku.	- SEG neto emisijas nulles līmenī 2050.gadā TAP2027 noteiktie politikas rezultāti un uzdevumi to sasniegšanai tika izstrādāti saskaņā ar ES klimata un enerģētikas rīcībpolitiku un ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķiem, paredzot transporta nozares pienesumu kopējo mērķu sasniegšanā.
11.	Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija <sup>12</sup>	EK 17.05.2018.		Iecerēts padarīt Eiropu par pasaules līderi satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu mobilitātes ieviešanā, samazinot satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kaitīgās transportlīdzekļu atgāzes un satiksmes pārslodzi.	TAP2027 ir ņemta vērā digitālo risinājumu un ITS pieaugošā lomu transporta nozarē, paredzot izveidot intelektisko transporta sistēmu pakalpojumus (multimodālu maršruta informācijas un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus)
12.	Sākotnējā IMO stratēģija SEG emisiju no kuģiem	Starptautiskā Jūrniecības organizācija 13.04.2018.	2050	Mērķis - samazināt kuģu radītās SEG emisijas. Samazināt ikgadējās SEG emisijas, kas rodas starptautiskajā kuģošanā, par vismaz 50% līdz	- Starptautiskās kuģošanas ikgadējo SEG emisiju samazinājums par 50 % salīdzinot ar 2008. gadu

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/rp\\_sustainable\\_europe\\_lv\\_v2\\_web.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/rp_sustainable_europe_lv_v2_web.pdf)

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773&qid=1563535539905&from=EN>

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0283&from=lv>



<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
	mazināšanai ( <i>Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships</i> ) <sup>13</sup>			2050.gadam (salīdzinājumā ar 2008.gadu), vienlaikus cenšoties tās izskaust.	
13.	Eiropas Komisijas paziņojums "Par militārās mobilitātes rīcības plānu" <sup>14</sup>	EK 28.03.2018.		Identificēti virkne operatīvu pasākumu, lai izskaustu fiziskus, procesuālus un normatīvus traucēkļus militārajai mobilitātei, paredzot darbību 3 virzienos: militārās vajadzības, transporta infrastruktūra un normatīvie un procesuālie jautājumi. Norādīts, ka Rīcības plāna īstenošanā galvenais ir ES dalībvalstu un visu iesaistīto cieša sadarbšanās. Aicinājums, būvējot transporta infrastruktūru, konsekventi ievērot militārās prasības	Lai arī TAP2027 neviens no uzdevumiem tieši nav vērsts uz militārās mobilitātes jautājumiem, spēkā ir aicinājums, infrastruktūras attīstības plānošanu veikt, ņemot vērā militārās mobilitātes vajadzības, un, kur tas nepieciešams, saskaņā ar ES divējādas pielietojamības prasībām.
14.	Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija <sup>15</sup>	EK 13.09.2017.		Nākamās paaudzes elektronisko sakaru tīkls, jo īpaši 5G, ir pamats, uz kura tiks veidoti turpmākie darījumu darbības modeļi. Autonomie transportlīdzekļi, lietu internets un daudzi citi lietojumi, no kuriem nākotnē būs atkarīga rūpniecība, nav iespējami bez ātrāka un vienmēr pieejama interneta.	TAP iekļauts uzdevums par pasīvās infrastruktūras nodrošināšanu 5G mobilo sakaru tīkla izvēršanai gar <i>VIA Baltica</i> un <i>Rail Baltica</i> transporta koridoriem.
15.	Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz	EK 30.11.2016.		Stratēģijā atrunātie principi (pakalpojuma nepārtrauktība, S-ITS sakaru drošība, drošības pasākumi privātuma un datu aizsardzībai, sakaru tehnoloģijas un frekvences, sadarbība visos līmeņos, atbilstības novērtēšana, atbilstošs tiesiskais regulējums, starptautiskā sadarbība) ir vērsti uz to, lai <b>2019. gadā sāktu veiksmīgi izmantot savienojamas intelektiskās transporta sistēmas.</b>	Arī TAP2027 uzmanība pievērsta digitālajiem risinājumiem, tajā skaitā arī ITS, veicinot transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitāti.

<sup>13</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250\\_IMO%20submission\\_Talanoa%20Dialogue\\_April%202018.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf)

<sup>14</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018JC0005&from=EN>

<sup>15</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/LV/COM-2017-479-F1-LV-MAIN-PART-1.PDF>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
	sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos <sup>16</sup>			<p>-Jāīsteno S-ITS un jānodrošina, ka pilnībā tiek atbalstīts vismaz pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts.</p> <p>-Jāizstrādā kopīga drošības un sertifikātu politika 22 S-ITS ieviešanai Eiropā.</p> <p>-Jāstrādā ar informēšanas kampaņām, lai radītu nepieciešamo uzticību starp galalietotājiem un nodrošinātu pieņemšanu sabiedrībā.</p> <p>-Jāpievienojas platformai <i>C-Roads</i> pārbaudes un apstiprināšanas nolūkā, nodrošinot pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sadarbību visā ES.</p> <p>-Ar S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāīsteno attiecīgie līdzaspastāvēšanas radīto traucējumu mazināšanas paņēmieni saskaņā ar ETSI standartiem un procedūrām.</p> <p>-Padarīt iespējamu S-ITS pakalpojumu vienoto tirgu Eiropā, pamatojoties uz kopīgiem sakaru profiliem, kuros tomēr jāparedz arī turpmāku novatorisku pakalpojumu iespēja.</p>	
16.	Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību <sup>17</sup>	EK 14.09.2016.	2025	<p>Stratēģiskie mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gigabitu savienojamība visiem galvenajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, piemēram, skolām, transporta mezgliem un galvenajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī uzņēmumiem, kas intensīvi izmanto digitālos resursus.</li> <li>• visām pilsētu teritorijām un visām sauszemes transporta maģistrālēm ir nepārtraukts 5G pārklājums.</li> <li>• visām Eiropas māsaimniecībām gan laukos, gan pilsētās ir pieejams tāds interneta pieslēgums ar vismaz 100 Mb/s lejuplīnijas ātrumu, ko var uzlabot līdz gigabitu ātrumam.</li> </ul>	<p>-līdz 2025.gadam 5G pārklājums visās lielākajās (vismaz 50 000 iedzīvotāju) pilsētās un gar visām (TEN-T) sauszemes transporta maģistrālēm</p> <p>TAP2027 paredz, ka līdz 2027.gadam 5G mobilo sakaru pārklājums būs nodrošināts gar <i>VIA Baltica (202,5 km)</i> un <i>Rail Baltica (265 km)</i> transporta koridoriem, kopumā 467,5 km garumā.</p>

<sup>16</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0766&from=LV>

<sup>17</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0587&from=LV>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				Ietver arī <i>5G Eiropai. Rīcības plāns</i> <sup>18</sup> , kurā noteikts mērķis “Līdz 2020.gadam 5G mobilo sakaru pārklājumam ir jābūt pieejamam vismaz vienā lielajā pilsētā, līdz 2025.gadam nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājumu visās lielajās pilsētās un gar galvenajiem sauszemes transporta ceļiem.”	
17.	Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija <sup>19</sup>	EK 20.07.2016.		<p>Darbības virzieni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Transporta sistēmas efektivitātes paaugstināšana</li> <li>•Paātrināt mazemisiju alternatīvās enerģijas izmantošanu transportam</li> <li>•Virzība uz nulles emisiju transportlīdzekļiem</li> </ul> <p>Resursi jākoncentrē uz mazemisiju un bezemisiju inovācijām un to ieviešanu, pētniecība - uz modernām biodegvielām un sintētiskajām degvielām.</p> <p>Jāveido tiesisks regulējums, kas stimulē digitālo tehnoloģiju izstrādi un ieviešanu tirgū. Jānosaka standarti, kas nodrošinātu sadarbību arī pāri robežām un ļautu apmainīties ar datiem, taču vienlaikus uzmanība jāpievērš arī datu aizsardzības un kiberdrošības jautājumiem.</p> <p>ES investīciju instrumenti būs vērsti uz transporta sistēmas efektivitātes uzlabošanu tehnoloģiski neitrālā veidā, alternatīviem mazemisiju energoresursiem izmantošanai transportlīdzekļos un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem.</p> <p>Ilgspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana, telpiskās plānošanas integrēšana un mobilitātes pieprasījuma izvērtēšana, aktīvāka pārvietošanās (riteņbraukšana un iešana kājām), sabiedriskais transports un/vai kopīgās mobilitātes shēmas, t.i., velosipēdu un automobiļu koplietošana un līdzbraucēju uzņemšana, lai samazinātu sastrēgumus un piesārņojumu pilsētās.</p>	TAP2027, tāpat kā Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija, ir vērsts uz SEG emisiju samazinājumu transportā.

<sup>18</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0588&from=LV>

<sup>19</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0009.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
18.	Aviācijas stratēģija Eiropai <sup>20</sup>	EK 07.12.2015.	2035	<p>Mērķis ir stiprināt visa ES gaisa transporta vērtību tīkla konkurētspēju un ilgtspēju.</p> <p>Prioritātes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-izaugsmes tirgu nodrošināšana, uzlabojot pakalpojumus, piekļuvi tirgum un ieguldījumu iespējas kopā ar trešām valstīm, vienlaikus garantējot vienlīdzīgus konkurences apstākļus;</li> <li>-izaugsmes ierobežojumu samazināšana gaisā un uz zemes, samazinot jaudas ierobežojumus un uzlabojot efektivitāti un savienojamību;</li> <li>-augstu ES drošības un drošuma standartu saglabāšana, pārslēdzoties uz tādu domāšanas veidu, kas balstīts uz risku un veiktspēju;</li> <li>-mērķtiecīga ārējā aviācijas politika Eiropas starptautiskajai savienojamībai;</li> <li>-paplašināts divpusējo aviācijas drošības nolīgumu klāsts, kuru mērķis ir panākt drošības sertifikācijas standartu savstarpēju atzīšanu;</li> <li>-Eiropas vienotās gaisa telpas izveides pabeigšana + Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības projekts (SESAR);</li> <li>-labāka lidostu stratēģiskā plānošana ES līmenī - izstrādāt lidostu stratēģiskās plānošanas sistēmas, tostarp ģenerālpāņus galvenajām lidostām;</li> <li>-uzlaboti multimodālie savienojumi;</li> <li>-saglabāti augsti drošības standarti.</li> </ul>	Arī TAP2027 ir iekļauta mobilitātes, transporta un loģistikas pakalpojumu attīstība, t.sk. aviācijas nozarē, saglabājot drošības un drošumu standartus.
19.	Klimata un enerģētikas satvars laikposmam līdz 2030. gadam <sup>21</sup>	EK 24.10.2014.  Atjaunojamo energoresursu un energoefektivitātes mērķi pārskatīti 2018. gadā.	2020-2030	<p>Apstiprināti 4 mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• līdz 2030. gadam <b>samazināt SEG emisijas vismaz par 40 %</b> salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni,</li> <li>• panākt, lai 2030. gadā vismaz <b>32 % no enerģijas patēriņa būtu atjaunojamā enerģija,</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-SEG emisiju apjoms par 40% zemāks nekā 1990.gadā;</li> <li>-Atjaunojamās enerģijas daļa no kopējā enerģijas patēriņa veido 32 %;</li> <li>-Energoefektivitāte uzlabota par 32,5 %.</li> <li>-Elektroenerģijas starpsavienojumu mērķa īstenošana 10 % apmērā.</li> </ul>

<sup>20</sup> [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0021\\_LV.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0021_LV.html)

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030\\_lv](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_lv)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>panākt, lai 2030. gadā <b>energoefektivitāte tiktu uzlabota vismaz par 32,5 %</b>,</li> <li>atbalstīt iekšējā enerģijas tirgus pabeigšanu, steidzamā kārtā ne vēlāk kā līdz 2020. gadam īstenojot esošo <b>elektroenerģijas starpsavienojumu mērķi 10 % apmērā</b>, jo īpaši attiecībā uz Baltijas valstīm un Pireneju pussalu, un līdz 2030. gadam īstenojot <b>mērķi 15 % apmērā</b>.</li> </ul> <p>Dalībvalstīm ir <u>pienākums pieņemt integrētus valsts klimata un enerģētikas plānus 2021. –2030. gadam</u>. Dalībvalstīm plānu projekti EK bija jāiesniedz līdz 2018. gada beigām. Galīgie plāni jāiesniedz līdz 2019. gada beigām.</p>	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam, kura izstrādi nosaka KEPS2030, MK pieņemts 28.01.2020., nosakot uzdevumus arī transporta nozarei. TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar abiem iepriekš minētajiem dokumentiem.
20.	Eiropas Komisijas paziņojums "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās" <sup>22</sup>	EK 17.12.2013.		Ierosināta virkne konkrētu pasākumu, kas īstenojami dažādos līmeņos, kā pilsētu loģistika, pilsētu pieejas noteikumi, ITS risinājumu izvērsšana pilsētās un ceļu satiksmes drošība.	TAP2027 teritoriālajā perspektīvā tiek norādīts uz nepieciešamību pilsētu mobilitātes jautājumus integrēt kopējā transporta sistēmā. Ir jāveicina un jāattīsta dialogs ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, lai TAP2027 iezīmētie virzieni uz uzdevumi sniegtu ieguldījumu pilsētu mobilitātes uzlabošanā.
21.	Pielāgošanās klimata pārmaiņām: ES stratēģija <sup>23</sup>	EK 16.04.2013.		ES pielāgošanās stratēģijas pamatmērķis ir sekmēt Eiropas noturību pret klimata pārmaiņām - ir jāuzlabo gatavība un spēja reaģēt uz klimata pārmaiņu ietekmi pašvaldību, reģionālā, valsts un ES līmenī, jāizstrādā saskaņota pieeja mērķa sasniegšanai un jāpanāk lielāka pasākumu koordinētība. Stratēģijā ir noteiktas darbības caur kurām ES un konkrēti EK veicinās dalībvalstu darbības stimulēšanu:	MK 17.07.2019. ir pieņēmis attīstības plānošanas dokumentu "Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam", kurā noteikti arī transporta nozares uzdevumi. TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar abiem iepriekš minētajiem dokumentiem.

<sup>22</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0913&from=LV>

<sup>23</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/LV/1-2013-216-LV-F1-1.Pdf>

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• mudināt dalībvalstis pieņemt visaptverošas pielāgošanās stratēģijas;</li> <li>• ar LIFE programmas finansējumu atbalstīt spēju veidošanu un palielināt Eiropā veikto pielāgošanās darbību intensitāti (2013–2020);</li> <li>• iekļaut pielāgošanās jautājumu Pilsētu mēru pakta mehānismā (2013/2014);</li> <li>• aizpildīt robus zināšanās;</li> <li>• turpināt <i>Climate-ADAPT</i> pilnveidošanu, lai tā Eiropas mērogā kļūtu par "vienas pieturas aģentūru" attiecībā uz informāciju par pielāgošanos klimata pārmaiņām;</li> <li>• sekmēt kopējās lauksaimniecības politikas (KLP), kohēzijas politikas un kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) klimatgatavību;</li> <li>• nodrošināt noturīgāku infrastruktūru;</li> <li>• atbalstīt apdrošināšanu un citus finanšu produktus, kas uzlabo ieguldījumu un uzņēmējdarbības lēmumu noturību pret klimata pārmaiņām</li> </ul>	
22.	ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu <sup>24</sup>	EK 28.03.2011.	2011-2050	<p>10 mērķi konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei, kritēriji, lai sasniegtu mērķi – līdz 2050.gadam samazināt SEG emisijas par 60 %, salīdzinājumā ar 1990.gadu:</p> <p><b>Jaunu un ilgtspējīgu degvielu un vilces sistēmu izstrādāšana un ieviešana</b></p> <p>1. Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt "tradicionālās degvielas" automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO<sub>2</sub> emisijām.</p>	<p>TAP2027 ir ņemti vērā ES Transporta Baltās grāmatas mērķi mobilitātes, transporta un loģistikas pakalpojumu attīstībai un drošības līmeņa paaugstināšanai ceļu satiksmē, uzmanību pievēršot infrastruktūras attīstībai, digitālajiem risinājumiem, inovācijām un pētniecībai.</p> <p>TAP2027 paredz <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstību un valsts galveno autoceļu (TEN-T tīkls) rekonstrukciju un modernizāciju, vienlaikus domājot arī par digitālo risinājumu attīstību. Tāpat paredzams, ka izveidojot transporta nozares datu nacionālo piekļuves</p>

<sup>24</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=LV>

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums
				<p>2. Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050. gadam jāsamazina 40 %; tāpat ES līdz 2050. gadam par 40 % jāsamazina CO<sub>2</sub> emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50 %, ja tas praktiski iespējams).</p> <p><b>Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus</b></p> <p>3. 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra.</p> <p>4. Līdz 2050. gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs. Līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu.</p> <p>5. Pilnībā funkcionāls un ES mēroga <i>TEN-T</i> "pamattīkls" līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls līdz 2050. gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums.</p> <p>6. Līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļu, vēlams ātrgaitas dzelzceļa tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.</p>	<p>punktu, radīsies priekšnosacījumi dažādu mobilitātes digitālo platformu attīstībai, palielinot transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitāti, uz ko norāda arī Baltā grāmata. Tāpat kā Baltajā grāmatā, arī TAP2027 viens no virzieniem ir ceļu satiksmes drošības uzlabošana, un pasākumi tās īstenošanai tiks ietverti Ceļu satiksmes drošības plānā.</p>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori un TAP2027 atbilstības novērtējums</i>
				<p><b>Transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana ar informācijas sistēmām un uz tirgu balstītām iniciatīvām</b></p> <p>7. Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmas (<i>SESAR</i>) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (<i>ERTMS</i>, <i>ITS</i>, <i>SSN</i> un <i>LRIT</i>, <i>RIS</i>). Eiropas Globālās satelītnavigācijas sistēmas (<i>Galileo</i>) ekspluatācijas uzsākšana.</p> <p>8. Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru.</p> <p>9. Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā.</p> <p>10. Pāriet uz principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu, lai novērstu izkropļojumus, tostarp kaitējumu radošas subsīdijas, radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.</p>	



## Makroreģionālais līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
23.	ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam Rīcības Plāns <sup>25</sup>	EK 20.03.2017.		<p><b>Transporta politikas (Policy Area Transport) jomas</b> mērķis ir uzlabot ārējos un iekšējos savienojumus un vienlaikus īstenojot horizontālās darbības, piemēram, klimats – pielāgošanās tā pārmaiņām un to mazināšana. 3 pasākumu virzieni -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TEN – T tīkls</li> <li>- sadarbība ar trešajām valstīm</li> <li>- makroreģionāli risinājumi pasažieru un kravu pārvadājumos</li> </ul> <p><b>Jūras drošības politikas jomas (Policy Area Safe)</b> mērķis ir kļūt par vadošo reģionu kuģošanas drošības un drošuma jomā, samazinot jūras negadījumu skaitu.</p> <p><b>Kuģošanas politikas joma (Policy Area Ship)- BJR</b> jāklūst par tīrās kuģošanas paraugreģionu. Politikas mērķis: samazināt emisijas no kuģniecības Baltijas jūrā, vienlaikus tiek prognozēts, ka jūras darbību intensitāte palielināsies. Kooperatīvs mērķis: modernizētu notekūdeņu pieņemšanas iekārtu izveide Baltijas jūras pasažieru ostās, apmainoties ar pieredzi, paraugpraksi, investīcijām.</p>	TAP2027 izstrādē ir ņemti vērā ESSBJR Rīcības plānā izvirzītie PA Transport, PA Ship un PA Safe mērķi, iekļaujot kopējos reģiona mērķus transporta nozarē savienojumu, drošības un drošuma uzlabošanai, kā arī SEG emisiju samazināšanai.
24.	VASAB Ilgtermiņa perspektīva Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai <sup>26</sup>	Baltijas jūras reģiona (BJR) 11 valstu par telpisko plānošanu un attīstību atbildīgie ministri 7.VASAB ministru konferencē 16.10.2009.	2009- 2030	<p>Viena no trim perspektīvā noteikto vadlīniju un rīcību teritoriālās kohēzijas sasniegšanai tēmām ir <b>iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana</b>. Definētās rīcības paredz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mazināt pārrobežu šķēršļus primārajos (TEN-T) un sekundārajos (starpreģionālo savienojumu) BJR valstu tīklos</li> <li>• Integrēt BJR transporta tīklu, attīstot: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rail Baltica</i> koridoru</li> <li>- TEN-T tīkla koridoru IA, kas savieno ostas (t.sk. Rīgu)</li> </ul> </li> </ul>	Tāpat TAP2027 ir iekļauti konkrēti pasākumi, kas atbilst dokumentā minētajiem, piemēram, kuģu ceļu uzmērīšana.

<sup>25</sup> [https://www.mfa.gov.lv/images/uploads/2017\\_03\\_29\\_Action\\_plan.pdf](https://www.mfa.gov.lv/images/uploads/2017_03_29_Action_plan.pdf)

<sup>26</sup> [https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/06/vasab\\_ltp\\_final-2.pdf](https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/06/vasab_ltp_final-2.pdf)

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Indikatori
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ceļu savienojumu un robežšķēršošanas infrastruktūru uz ES ārējās robežas, t.sk. Latvijas-Krievijas</li> <li>- ceļa un dzelzceļa savienojumu no Latvijas ostām uz Krieviju un Baltkrieviju un tālāk uz Tālajiem austrumiem, Centrālāziju un Melno jūru</li> <li>- gaisa transporta savienojumus ar BJR ziemeļu un austrumu daļu</li> <li>- jūras maģistrālos savienojumus (<i>motorways of the sea</i>)</li> </ul> <p>Dokumentā ir iekļauti Latvijas transporta nozarei aktuāli jautājumi, kuru īstenošana paredz reģionālu sadarbību. TAP2027 ir orientētas uz iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu, iekļaujoties ES TEN-T pamattīklā un turpinot attīstīt <i>Rail Baltica</i> projektu.</p>	
25.	Trīs Jūru iniciatīvas ( <i>Three Seas Initiative</i> ) deklarācija <sup>27</sup>	Iniciatīvas 12 dalībvalstu (valstis ap Baltijas, Adrijas un Melno jūru) pārstāvji samita laikā Ļubļanā, Slovēnijā, 05.-06.06.2019.		<p>Iniciatīvas mērķi – ekonomikas attīstības veicināšana, ES kohēzijas stiprināšana, tostarp uzlabojot reģiona infrastruktūru un stiprinot transatlantiskās saites. Jomas, kas ir būtiskas reģiona nākotnei - enerģētika, infrastruktūra un digitalizācija, kā arī drošības, inovācijas un vides jomas.</p> <p>2018.g. samitā Bukarestē izkristalizējas 48 atbalstāmo projektu saraksts<sup>28</sup>, viens no tiem – <i>Rail Baltica</i> projekts, kura attīstība ir īpaši nozīmīga Latvijas transporta nozarei.</p>	TAP2027 iekļauti pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstībai

<sup>27</sup> <https://www.three.si/joint-declaration>

<sup>28</sup> <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf>

## Valsts līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
26.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam <sup>29</sup>	LR Saeima 10.06.2010.	2011-2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, <b>attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru</b> un publiskos pakalpojumus. <b>Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana.</b></li> <li>• Latvijai <b>jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi.</b></li> <li>• Reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai <b>jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku.</b></li> <li>• Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, <b>par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.</b></li> </ul>	<p>Indikatoru mērķu vērtības 2030.gadam –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Autoceļi ar melno segumu no reģionālajiem valsts autoceļiem 100 %</li> <li>-Autoceļi ar melno segumu no vietējiem valsts autoceļiem &gt; 50%</li> <li>-Kravu apgrozījums Latvijas ostās &gt;130 milj. tonnas/gadā</li> <li>-Pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā &gt; 2850 regulārās satiksmes autobusu milj. pasažierkilometri gadā</li> <li>-Apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaits lidostā „Rīga” &gt; 10 milj./gadā</li> <li>-Pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā &gt;1150 milj. pasažierkilometri/gadā</li> <li>-Apkalpoto pasažieru skaits Rīgas ostā &gt; 1500 tūkst./gadā</li> </ul> <p>TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar LIAS2030 un sekmēs transporta nozares pienesumu kopējo Latvijas ilgtspējīgas attīstības mērķu sasniegšanā, kas skar sasniedzamības uzlabošanu, ieguldījumus infrastruktūrā, tranzīta nozares un sabiedriskā transporta sistēmas attīstību. TAP2027 politikas rezultātam “Uzlabotas mobilitātes iespējas” arī izvēlēti daļa no indikatoriem, kas iekļauti LIAS2030, un prognozēts, ka pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā pieaugs reģionālas nozīmes vilcienu maršrutos, kā arī Lidostā “Rīga”. Ģeopolitiskās tendences ir par pamatu attiecībā uz kravu apgrozību Latvijas ostās neizvirzīt tik ambiciozus mērķus kā LIAS2030.</p>

<sup>29</sup> <http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
27.	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam <sup>30</sup>	LR Saeima 02.07.2020. Lēmums Nr. 418/Lm13	2021-2027	<p>Transporta un sakaru nozares jautājumi ietverti prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” rīcības virzienos (RV):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RV “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” mērķis ir <b>integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, kā arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti.</b></li> <li>• RV “Līdzsvarota reģionālā attīstība” viens no uzdevumiem paredz nodrošināt <b>mobilitāti nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru un sniedot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem</b></li> <li>• RV “Daba un vide – “Zaļais kurss”” paredz <b>SEG emisiju samazināšanu un gaisa kvalitātes uzlabošanu, dekarbonizējot transporta sistēmu.</b></li> </ul>	<p>Indikatoru mērķa vērtības 2027.gadam-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporta infrastruktūras indekss 52/58,5 (vieta/punkti);</li> <li>- Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos 12 %;</li> <li>- Nulles emisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā 2%;</li> <li>- Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums 35 %;</li> <li>- Digitālās ekonomikas un sabiedrības indekss (DESI) 13.vieta. (Satiksmes ministrijas atbildībā ir “Savienojamības” komponente ar 25% īpatsvaru indeksā).</li> </ul> <p>NAP2027 līdzās LIAS2030 ir otrs nozīmīgākais, hierarhiski augstākais attīstības plānošanas dokuments, kurā ietvertie transporta nozares mērķi tiek izvērsti TAP2027. Tāpat TAP2027 iekļauti NAP2027 indikatori attiecīgās politikas novērtēšanai.</p>
28.	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam <sup>31</sup>	28.01.2020. MK izskatīts informatīvais ziņojums	2050	<p>Visiem transporta veidiem būtu jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. <b>Mērķis ir līdz 2050.gadam sasniegt nulles emisiju līmeni.</b> Lai to sasniegtu, ir vajadzīga sistēmiska pieeja attiecībā uz mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem, ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums un daudz efektīvāka transporta sistēmas organizācija, kuras pamatā ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- digitalizācija;</li> <li>- paradumu maiņa;</li> <li>- jāattīsta alternatīvās degvielas un ar tām saistītā infrastruktūra.</li> </ul> <p>To visu virzīs inovācija un ieguldījumi.</p>	<p>TAP2027 ir iekļauts mērķis samazināt SEG emisijas transportā, saskaņā ar ES klimata politiku vismaz par 40 % samazināt SEG emisijas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Līdz 2030. gadam samazināt Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā neiekļauto darbību SEG emisijas līdz 6% samazinājumam salīdzinājumā ar 2005. gadu.</p>

<sup>30</sup>[https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027\\_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81\\_1.pdf](https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf)

<sup>31</sup><http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40462398&mode=mk&date=2020-01-28>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<p>Apakšmērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- līdz 2050. gadam samazināt Latvijas tautsaimniecības radītās SEG emisijas par 80% salīdzinot ar 1990. gadu un palielināt oglekļa piesaisti, pilnībā nosedzot Latvijas antropogēno SEG emisiju apjomu un sasniedzot oglekļa neitralitāti;</li> <li>- līdz 2030. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu par 60 % salīdzinot ar 1990.gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;</li> </ul> <p>līdz 2040. gadam ir jāsasniedz oglekļa neitralitāte, nodrošinot, ka Latvijas SEG emisiju apjoms ir vienāds ar radīto CO<sub>2</sub> piesaisti.</p>	
29.	Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030.gadam <sup>32</sup>	MK 16.04.2020. rīkojums Nr.197	2020.-2030.	<p>Viens no rīcības virzieniem ir <b>emisiju samazināšana transportā ar alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu</b> un paredz sekojošus pasākumus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana;</li> <li>2. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu transporta sektorā;</li> <li>3. Veicināt tīro (zaļo) publisko transportlīdzekļu izmantošanu;</li> <li>4. Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem;</li> <li>5. Dzelzceļa tīkla elektrifikācija;</li> <li>6. Finansiālā atbalsta sniegšana multimodālu transporta mezglu un pārsēšanās punktu veidošanai: stāvparku, sabiedriskā transporta pieturu un velonovietņu izveidei pie dzelzceļa stacijām, sabiedriskā transporta un dzelzceļa pieturu satuvināšanai;</li> </ol>	TAP2027 paredz atbilstošus uzdevumus autotransportam – veidot alternatīvo degvielu infrastruktūru, organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai, atbalstīt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu, kā arī dzelzceļa transportam (jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomainīšana). Tāpat paredzēts, ka līdz 2027.gadam tiks uzsākts pētījums par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas,

<sup>32</sup> <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>				
				7. Pastiprināt transportlīdzekļu tehnisko (tai skaitā, emisiju) kontroli uz ceļiem, kā arī novērst atgāzu pēcapstrādes sistēmu demontēšanu.	uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku. Būtiska pozitīva ietekme ilgtermiņā sagaidāma saistībā ar <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, pozitīvi vērtēti arī uzdevumi, kas paredz arī esošās infrastruktūras attīstību saistībā ar jauno <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju (multimodālu transporta un pasažieru pārsēšanās mezglu izveide). Pozitīva ietekme sagaidāma arī no jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu ieviešanas, mobilitātes punktu izveidošanas un vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveides. Tāpat transporta sistēmas pilnveidošanā, kas netieši veicina mazāku degvielas patēriņu, būtiska loma ir viedajām tehnoloģijām satiksmes plūsmas regulēšanai. Lai veicinātu iedzīvotāju paradumu maiņu, TAP2027 paredz izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus, kā arī īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai. Dokumentā iekļauti uzdevumi par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrolēm un uzdevums par atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikāciju un esošo līniju modernizāciju.				
30.	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam <sup>33</sup>	MK 04.02.2020. Rīkojums Nr. 46	2021-2030	Plāna 2.nodaļā ir iekļautas prognozes esošo politikas pasākumu scenārijā, bet 5.nodaļā plānā noteikto mērķu izpildes scenārijā (scenārijā, kad tiek īstenoti visi NEKP 4.pielikumā noteiktie pasākumi): <table border="1" data-bbox="898 1129 1489 1281"> <tr> <td></td> <td>2018.gads</td> <td>Esošo pasākumu scenārijs</td> <td>Mērķa scenārijs (2030.gadam)</td> </tr> </table>		2018.gads	Esošo pasākumu scenārijs	Mērķa scenārijs (2030.gadam)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- līdz 2030.gadam ETL lieljaudas uzlādes punktu skaits ir sasniedzis 300 (papildu līdz 150 ETL uzlādes stacijas), t.sk. punkti, ko attīstītu privātie investori un, kas būtu publiski pieejamas</li> <li>- nodrošināts vismaz 50% AER vai elektroenerģijas īpatsvars lielo pilsētu sabiedriskajā transportā izmantotajai transporta enerģijai</li> <li>- iegādāti 32 jauni elektrovilcieni</li> </ul>
	2018.gads	Esošo pasākumu scenārijs	Mērķa scenārijs (2030.gadam)						

<sup>33</sup> <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40480261&mode=mk&date=2020-01-28>

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Indikatori																
				<table border="1" data-bbox="898 236 1494 901"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>(2030. gadam)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SEG emisijas</td> <td>3354.27 kt CO<sub>2</sub> ekv.</td> <td>2532.05 kt CO<sub>2</sub> ekv. (-25 %)</td> <td>2184.63 kt CO<sub>2</sub> ekv. (-35 %)</td> </tr> <tr> <td>AER īpatsvars transportā</td> <td>4.73 %</td> <td>3.8 %</td> <td>9.6 %</td> </tr> <tr> <td>Enerģijas patēriņš transportā</td> <td>54.1 PJ</td> <td>44 PJ (-19%)</td> <td>40.43 PJ (-25 %)</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="898 938 1507 1023"><b>Rīcības virziens - Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā:</b></p> <ul data-bbox="898 1029 1507 1359" style="list-style-type: none"> <li>• atbalstīt ilgtspējīgu infrastruktūras izveidi (<i>SM atbildība</i>)</li> <li>• veicināt un atbalstīt alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādi privātpersonām vai komersantiem (komerctransportam) (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> <li>• veicināt mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanos publiskajos iepirkumos un sabiedriskajā transportā (<i>SM atbildība</i>)</li> <li>• mūsdienīgs un videi draudzīgs dzelzceļa sabiedriskais transports (<i>SM atbildība</i>)</li> </ul>			(2030. gadam)		SEG emisijas	3354.27 kt CO <sub>2</sub> ekv.	2532.05 kt CO <sub>2</sub> ekv. (-25 %)	2184.63 kt CO <sub>2</sub> ekv. (-35 %)	AER īpatsvars transportā	4.73 %	3.8 %	9.6 %	Enerģijas patēriņš transportā	54.1 PJ	44 PJ (-19%)	40.43 PJ (-25 %)	<p data-bbox="1518 240 2045 325">- vilcienu kustības grafiku pārskats - attīstīts Salaspils kravu pārkraušanas terminālis (~150 ha).</p> <p data-bbox="1518 363 2045 571">TAP2027 ir izstrādātas ņemot vērā NEKP2030 noteiktos uzdevumus transporta nozarei attiecībā uz enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanu. SEG emisiju samazinājums ir viens no nākamā perioda transporta nozares horizontālajiem mērķiem, kā sasniegšanā savu devumu dos visas transporta apakšnozares.</p>
		(2030. gadam)																			
SEG emisijas	3354.27 kt CO <sub>2</sub> ekv.	2532.05 kt CO <sub>2</sub> ekv. (-25 %)	2184.63 kt CO <sub>2</sub> ekv. (-35 %)																		
AER īpatsvars transportā	4.73 %	3.8 %	9.6 %																		
Enerģijas patēriņš transportā	54.1 PJ	44 PJ (-19%)	40.43 PJ (-25 %)																		

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Indikatori
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• velosatiksmes attīstība, attīstot velonovietņu pieejamību, pilnveidojot velonovietņu pieejamību, izbūvējot papildu un atjaunojot esošos veloceļus (<i>SM atbildība</i>)</li> <li>• izvērtēt iespēju izveidot daudzfunkcionālus kravu loģistikas punktus ar piesaisti dzelzceļam (dzelzceļa koridoru attīstība) (<i>SM atbildība</i>)</li> <li>• atbalstīt alternatīvo degvielu, t.sk. biodegvielu, ieguves un infrastruktūras tehnoloģiju izpēti un inovatīvu risinājumu izstrādi to integrēšanai energosistēmā, kā arī mobilitātes, transporta sistēmas un loģistikas risinājumu attīstīšanu energoefektivitātes un vides ilgtspējas uzlabošanai (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> </ul> <p>Rīcības virziens- <b>Nodokļu sistēmas “zaļināšana” un pievilcīguma energoefektivitātei un AER tehnoloģijām uzlabošana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nodokļu politikas pamatnostādņu ietvaros pārskatīt akcīzes nodokļa likmes degvielai un pilnveidot akcīzes nodokļu uzskaites sistēmu (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> <li>• nodokļu politikas pamatnostādņu ietvaros pārskatīt transportlīdzekļa nodokļu nosacījumus (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> </ul> <p>Rīcības virziens- <b>Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• īstenot ikgadējos informatīvos pasākumus – ikgada informatīvās kampaņas par resursu izmantošanas samazināšanas iespējām (<i>SM atbildīga</i>)</li> <li>• organizēt “diena bez auto” vismaz 4 reizes gadā (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> <li>• veikt sabiedrības informēšanas un izglītošanas pasākumus, lai veicinātu izturēšanās maiņu energoefektivitātes virzienā (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> <li>• sabiedrības informētības uzlabošana attiecībā uz oglekļa mazietilpīgu attīstību (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> </ul>	



<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>uzlabot sabiedrības informētību attiecībā uz transportlīdzekļu degvielas patēriņu un radīto CO<sub>2</sub> emisiju apjomu (<i>SM līdzatbildīga</i>)</li> </ul>	
31.	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam <sup>34</sup>	MK 26.11.2019. Rīkojums Nr.587	2021-2027	Rīcības virziens – Sasniedzamība un dzīves vide reģionos Uzdevumi: Sasniedzamība reģionos un starp reģioniem, transports pēc pieprasījuma pašvaldībās, Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā, mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā, pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība un mobilitātes uzlabošana	TAP2027 uzdevumi paredz būvdarbus uz valsts autoceļiem, papildus veicot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvi un atjaunošanu administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, kas reģionu iedzīvotājiem nodrošinās mobilitātes iespējas attīstības centru sasniegšanai. TAP2027 iezīmē virzību uz digitalizācijas risinājumu ieviešanu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, vides pieejamības uzlabošanai un infrastruktūras modernizēšanai ar mērķi pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai nodrošināt pārvietošanās iespējas. Tāpat vairāki no pasākumiem uzlabos Rīgas metropoles areāla transporta tīklu.
32.	Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam <sup>35</sup>	MK 17.07.2019. Rīkojums Nr. 380	2030	Plāns ir izstrādāts, balstoties uz Valdības rīcības plānu, Vides politikas pamatnostādnēm 2014.–2020. gadam, kā arī uz Eiropas Savienības likumdošanā un Parīzes nolīgumā noteikto. Plāna mērķis un uzdevumi cieši saistīti ar ANO Ilgtspējīgas attīstības 17 mērķiem līdz 2030. gadam, kā arī ANO Sendai Ietvarprogrammu katastrofu riska mazināšanai 2015. – 2030. gadam. Plāna <b>virsmērķis ir mazināt Latvijas cilvēku, tautsaimniecības, infrastruktūras, apbūves un dabas ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm un veicināt klimata pārmaiņu radīto iespēju izmantošanu.</b> Plāna sasniegšanai ir izvirzīti pieci stratēģiskie mērķi: <ul style="list-style-type: none"> <li>cilvēku dzīvība, veselība un labklājība, neatkarīgi no dzimuma, vecuma un sociālās</li> </ul>	TAP2027 paredz pasākumus SEG emisiju samazināšanai, tā atbalstot globālos centienus ierobežot klimata pārmaiņas. Tai pat laikā jāņem vērā, ka jau pašlaik klimata pārmaiņu ietekme ir jūtama un arī transporta sektoram ir jārod veidi kā tai pielāgoties. Risinot TAP uzdevumus jāņem vērā klimata pārmaiņu tendences.

<sup>34</sup> <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

<sup>35</sup> <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40467308&mode=mk&date=2019-07-16>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<p>piederības, ir pasargāta no klimata pārmaiņu nelabvēlīgas ietekmes;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tautsaimniecība spēj pielāgoties klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un izmantot klimata pārmaiņu sniegtās iespējas;</li> <li>• infrastruktūra un apbūve ir klimatnoturīga un plānota atbilstoši iespējamiem klimata riskiem;</li> <li>• Latvijas daba un kultūrvēsturiskās vērtības ir saglabātas un klimata pārmaiņu negatīvā ietekme uz tām – mazināta;</li> <li>• ir nodrošināta zinātniskajā argumentācijā balstīta informācija, tai skaitā monitorings un prognozes, kas veicina pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektu integrēšanu nozaru politiku un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, kā arī sabiedrības informēšanu.</li> </ul> <p>Attiecīgi stratēģiskajiem mērķiem, ir izstrādāti rīcības virzieni un arī veicamie pasākumi. Šī plāna ietvaros <u>Satiksmes ministrija ir atbildīga par četrus pasākumu īstenošanu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• izstrādāt vadlīnijas lietus ūdens noteces izmaiņu klimata pārmaiņu ietekmē integrēšanai ceļu būvniecības plānošanā un projektēšanā, kā arī jau esošo ceļu būvju pielāgošanai.</li> <li>• izstrādāt vadlīnijas kuģošanas līdzekļu ostām un pietātnēm par pielāgošanos potenciālo jūras uzplūdu un citiem klimata pārmaiņu radītajiem apdraudējumiem atbilstoši aktuālākajiem klimata pārmaiņu scenārijiem.</li> <li>• identificēt jutīgākās elektronisko sakaru infrastruktūras, kam ir nepieciešama pielāgošana klimata pārmaiņām un ar to saistītajiem riskiem.</li> <li>• nodrošināt esošās transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru</li> </ul>	

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām.	
33.	Uzņēmējdarbības vides pilnveidošanas pasākumu plāns 2019.-2022. gadam	MK 22.05.2019. Rīkojums Nr.247	2019-2022	Rīcības virziens 4.6. "Pārrobežu tirdzniecība - muiža", kas uzdod SM realizēt SKLOIS 2.kārtas projektu līdz 2021.gada 1.janvārim.	TAP2027 tiek paredzēts SKLOIS veidot jaunus pakalpojumus.
34.	Jūras plānojums Latvijas Republikas iekšējiem jūras ūdeņiem, teritoriālajai jūrai un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņiem līdz 2030. gadam <sup>36</sup>	MK 21.05.2019. rīkojums Nr.232	Līdz 2030	Galvenās prioritātes ir <b>veselīga jūras vide un stabila ekosistēma</b> , kā arī <b>valsts drošība</b> . No tautsaimniecības nozarēm kā prioritāras ir izvirzītas <b>jūrniecības attīstība</b> un <b>droša kuģu satiksme, ilgtspējīga zivsaimniecība</b> un <b>tūrisms</b> , kā arī <b>AER izmantošana jūrā</b> . Kuģošanas drošībai un ostu attīstībai Jūras plānojumā ir noteiktas kuģošanai rezervētās zonas. Šīs zonas neietekmēs līdz šim piekopto jūrniecības praksi un Latvijas valsts saistības starptautiskajās konvencijās, piemēram, Latvijas ūdeņos noteikto kuģošanas brīvību.  Kuģošanai rezervēto zonu platums ir noteikts, ņemot vērā ostām nozīmīgākos kuģošanas virzienus un attīstības plānus ilgtermiņā, kuģošanas intensitāti (AIS dati) un starptautiskās konsultācijas, ir noteiktas 3 platumu zonas: 1) T1 - lielo ostu sasniedzamības nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 6 jūras jūdzes; 2) T2 - mazo ostu sasniedzamības nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 3 jūras jūdzes; 3) T3 - Latvijas jurisdikcijas ūdeņus šķērsojošā tranzīta nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 6 jūras jūdzes <b>Dokumentā cita starpā ir izvirzīti 3 stratēģiskie mērķi (SM):</b>	- Apkalpoto jahtu skaits ostās - Ostu attīstības programmās izvērtēti klimata pārmaiņu radītie riski un ietverti atbilstoši pielāgošanās pasākumi, kā arī izvērtētas iespējas mazināt SEG emisijas.  TAP2027, ievērojot Jūras plānojumā noteikto, iekļaut pasākumi drošas navigācijas nodrošināšanai, paredzot atjaunot un izveidot jaunas navigācijas kartes, kā arī ieguldījumus ostu infrastruktūrā, kas būtu pielāgotas klimata pārmaiņu radītai ietekmei, kā arī sniegtu ieguldījumu to mazināšanā.

<sup>36</sup> <https://drive.google.com/file/d/1eyOK7cVi9LIQVqJf2-pxFyTf960C8z2c/view>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<p>SM1: Racionāla un līdzsvarota jūras telpas izmantošana, novēršot starpnozaru konfliktus un saglabājot brīvu telpu nākotnes vajadzībām un iespējām;</p> <p>SM2: Saglabāta jūras ekosistēma un tās spēja atjaunoties, nodrošinot bioloģiskās daudzveidības aizsardzību un novēršot pārmērīgu saimnieciskās darbības radīto slodzi;</p> <p>SM3: Integrēta jūras un sauszemes teritoriju izmantošana, veicinot ar jūru saistītās uzņēmējdarbības un tai nepieciešamās infrastruktūras attīstību.</p> <p>SM3 ietvertie pasākumi saistībā ar jūrniecību un ostām:  3.1. Pilnveidot jahtu ostu un piestātņu tīklu, nodrošinot atbilstošu pakalpojumu klāstu, drošu navigāciju un pozicionējot to nozīmi Baltijas jūras jahtu maršrutu un tūrisma galamērķu kontekstā;  3.2. Plānojot un investējot ostu attīstībā, ņem vērā klimata pārmaiņu radītos riskus un nepieciešamību pielāgot infrastruktūru vai ostas darbības klimata pārmaiņu radīto risku mazināšanai vai pielāgojoties jaunajiem apstākļiem, kā arī izvērtēt iespējas uzlabot energoefektivitāti, veidot infrastruktūru un inovatīvus risinājumus, kas mazina SEG emisijas.  Paredz arī ostu attīstības programmās izvērtēt klimata pārmaiņu radītos riskus un ietvert atbilstošus pielāgošanās pasākumus, kā arī izvērtēt iespējas samazināt SEG emisijas.</p>	
35.	Rīcības plāns Latgales reģiona ekonomiskajai izaugsmei 2018.–2021.gadam	MK 19.09.2018. Rīkojums Nr. 447	2018 - 2021	Paredz īpašus reģionālās politikas atbalsta pasākumus Latgales plānošanas reģionam. Norādīts, ka reģionālās tautsaimniecības attīstībai nepieciešama efektīva darbospējīgo iedzīvotāju mobilitāte. Jāinvestē ceļu/ielu pārbūvē lai nodrošinātu smagā transporta kustību un intensitāti, gan vienlaicīgi arī drošu pārvietošanos gājējiem	TAP2027 paredz ieguldījumus infrastruktūras attīstībā, tai pat laikā uzsverot drošības jautājumu nozīmi un paredzot izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus
36.	Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras	MK 6.11.2018. Rīkojums Nr. 588	2018-2022	Izstrādāts, ievērojot Dzelzceļa likuma 9.panta otrās daļas noteikumus, ar ko pārņemtas Direktīvas 2012/34/ES prasības, un ievērojot Dzelzceļa likuma 6.panta	Arī TAP2027 dzelzceļa transports tiek atzīts par videi draudzīgāko transporta veidu un izvirzīti

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
	attīstības plāns 2018. – 2022.gadam <sup>37</sup>			noteikumus. Saskaņā ar likumā un šajā plānā noteikto, valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām.	uzdevumi tā attīstībai gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu segmentos
37.	Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai <sup>38</sup>	MK 17.11.2016 Rīkojums Nr. 692	2030	<p>Piekrastes plānojuma virsmērķis ir „<b>Latvijas piekraste ir ekonomiski aktīva, daudzfunkcionāla telpa, kurā dabas un kultūras mantojuma saglabāšana un pielāgošanās klimata pārmaiņām tiek nodrošināta ar kvalitatīvu infrastruktūru un tiek īstenota laba pārvaldība</b>”.</p> <p>Piekrastes plānojumā noteikti divi stratēģiskie mērķi (virzieni):</p> <p><b>1. Vienots piekrastes publiskās infrastruktūras tīkls, kas līdzsvaro dabas aizsardzības un ekonomikas intereses;</b></p> <p><b>2. Laba pārvaldība piekrastē.</b></p> <p>Plānojuma ietvaros ir norādīti uzdevumi un brīvprātīgās iniciatīvas, kuru izpildē Satiksme ministrija ir atbildīgā institūcija vai arī iesaistītā institūcija. SM ir atbildīga par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• valsts galveno, reģionālo un vietējo autoceļu uzturēšana satiksmei drošā stāvoklī un pārbūve/seguma atjaunošana atbilstoši aktuālajā valsts autoceļu sakārtošanas programmā noteiktajam;</li> <li>• posmos Rīga-Ķemeri un Rīga-Saulkrasti nodrošināt piepilsētas elektrovilcienu satiksmi atbilstoši sabiedrības pieprasījumam;</li> <li>• izvērtēt un pieņemt lēmumu par vilcienu satiksmei slēgtās dzelzceļa līnijas Liepāja – Ventspils trases turpmākās izmantošanas iespējām.</li> </ul>	TAP2027 ir izstrādātas ņemot vērā Piekrastes plānojumā noteiktos uzdevumus transporta nozarei, arī piekrastes teritorijās nodrošinot transporta infrastruktūru un uzlabojot cilvēku mobilitāti ar uzsvaru uz dzelzceļa izmantošanu.

<sup>37</sup> <https://likumi.lv/ta/id/302833-par-indikativo-dzelzcela-infrastrukturas-attistibas-planu-20182022-gadam>

<sup>38</sup> <http://polsis.mk.gov.lv/documents/5763>

## Reģionālais līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
38.	Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai <sup>39</sup>	Rīgas Plānošanas reģiona attīstības padome 10.01.2020.	2021-2027	<p>Viens no galvenajiem rīcību virzieniem “Transports un mobilitāte”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveide;</li> <li>- Kompleksu satiksmes mezglu (“mobilitātes punktu”) izveide;</li> <li>- Reģionālu veloceļu un Rīgas/Pierīgas savienojumu plānošana un integrēšana;</li> <li>- Tranzīta koridoru un pieslēgumu tiem attīstīšana;</li> <li>- Pierīgas sliežu transporta (dzelzceļš, tramvajs) attīstība un autobusu maršrutu tīkla paplašināšana;</li> <li>- <i>Rail Baltica</i> ietekme uz areāla pašvaldībām;</li> <li>- Lidostas “Rīga” piededceļu attīstība;</li> <li>- Ūdenstransporta attīstība;</li> </ul> <p>Blīvi apdzīvotu vietu autotransportam paredzētās infrastruktūras sasaiste ar valsts un reģionālas nozīmes autoceļiem</p>	Arī TAP2027 uzdevumi skar rīcības, kas ir nozīmīgas Rīgas metropoles areāla attīstībai – uzlabojumus sabiedriskā transporta sistēmā, mobilitātes punktu izveidi, <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstību, Lidostas “Rīga” attīstību un ieguldījumus transporta infrastruktūrā
39.	Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija <sup>40</sup>	2019, Sagatavoja SIA “Grupa 93” projekta “Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridors kā reģionu savienotājs / North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe)”	2030	<p>Rīga - Ziemeļeiropas metropole, starptautisks kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (<b>ārējā sasniedzamība</b>).</p> <p>Mobilitātes attīstību Rīgas metropoles areālā nosaka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Rail Baltica</i> dzelzceļš</li> <li>- Rīgas centrālā dzelzceļa stacija un starptautiskā lidosta “Rīga” –transporta mezgli</li> <li>- intermodālais kravu terminālis Salaspils novadā</li> <li>- kuģuocēļi</li> <li>- dzelzceļa savienojumi ar NVS valstīm un tālāk ar Āzijas tirgu</li> </ul>	TAP2027 ņemti vērā nosacījumi Rīgas metropoles areāla attīstībai un paredz ieguldījumus autoceļu, dzelzceļa ostu un lidostas “Rīga” infrastruktūrā, turpināt <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas un īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību. Vienotas biļetes ieviešana sabiedriskā transporta pakalpojumiem un mikromobilitātes attīstības plāna izstrāde un īstenošana, kā arī atbalsts dzelzceļa attīstībai palīdzēs sasniegt vīziju par Rīgu kā reģiona transporta mezglu.

<sup>39</sup> <http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/01/Metropoles-ricibas-plans-10.01.2020.pdf>

<sup>40</sup> [http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201\\_Mob\\_viz\\_Galazinojums.pdf](http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<p>Rīga – valsts galvaspilsēta, reģiona kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (<b>iekšējā sasniedzamība</b>):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dzelzceļš kā transporta sistēmas mugurkauls;</li> <li>- tramvaja līniju pagarināšana</li> <li>- vienota biļete</li> <li>- veloinfrastruktūra</li> </ul> <p>Uzlabota mobilitāte Rīgas metropoles areāla lauku teritorijās:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kvalitatīvs vietējo ceļu tīkls;</li> <li>- lokveida sabiedriskā transporta maršruti</li> </ul>	
40.	Rīgas Plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 <sup>41</sup>	Rīgas Plānošanas reģions 18.09.2015.	2014 - 2030	<p>Reģionā attīstās vienota satiksmes sistēma, kuras pamatu veido visu veidu sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību laikā atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām.</p> <p>Uzdevumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ātri savienojumi ar Eiropu - <i>Rail Baltica</i>, starptautiskā lidosta „Rīga”, R-A dzelzceļš</li> <li>- stāvparku izveide</li> <li>- palielināt videi draudzīgu transporta un pārvietošanās veidu: sabiedriskā transporta, dzelzceļa, ūdens un velotransporta un kājāmgājēju īpatsvaru</li> <li>- teritoriju plānojumos paredzēt perspektīvo transporta un infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu, teritoriju rezervēšanu pārvadu un aplveida krustojumu izbūvei, pieslēgšanās vietas, teritorijas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma taku, un veloceļu tīklu izveidei</li> </ul>	TAP2027 rīcības virzieni paredz uzdevumus, kas sakrīt ar dokumentā izvirzītajiem.
41.	Rīgas un Pierīgas	28.12.2010.	2011-2040	Noteikt nepieciešamās darbības, lai veicinātu <b>Rīgas un Pierīgas vienotas transporta sistēmas izveidi</b> , tādējādi uzlabojot teritoriju sasniedzamību.	TAP2027 plānoti pasākumi pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaistei ar TEN-T tīklu, Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš pārbūve, Ķekavas

<sup>41</sup> [http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija\\_2014-2030.pdf](http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija_2014-2030.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
	mobilitātes plāns <sup>42</sup>			Plāna Rīcības programmā 2011.-2017.gadam minēti projekti otrajam īstenošanas periodam (2018.-2025.g.), piemēram, Rīgas apvedceļa posma starp A2 un A6 rekonstrukcija un Ziemeļu transporta koridors. Tāpat nosaukti ilgtermiņa projekti periodam pēc 2025.gada, piemēram, E22/A10 posma Priedaine - Sloka rekonstrukcija un E77/A8 posma Rīga - Jelgava rekonstrukcija.	apvedceļa būvniecība un tilta pār Daugavu projekta īstenošana
42.	Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 <sup>43</sup>	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padome 2015. gadā	2030	<p>Vīzija: <b>Pieejams reģions.</b> 2030. gadā pieejamība pakalpojumiem un apdzīvojuma centriem ir uzlabojusies, pateicoties intelektiskajām transporta sistēmām un citiem inovatīviem pakalpojumu risinājumiem. Investīcijas ceļu infrastruktūrā ir kļuvušas izsvērtākas un kvalitatīvākas. Katrs apdzīvojuma centrs ir nodrošināts ar vismaz vienu kvalitatīvu autoceļu savienojumu ar augstākas nozīmes centru. Visā teritorijā ir iespējams izmantot kvalitatīvus un ātrus sakarus, kas iedzīvotājiem ļauj strādāt no mājām, sabiedriskajā transportā, sniegt un saņemt attālinātus pakalpojumus. Vidzemes lielāko pilsētu un centru apkārtnē ir pieaugusi ikdienas velomobilitāte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pieaugusi iedzīvotāju mobilitāte</li> <li>- Uzlabojusies sabiedriskā transporta sasniedzamība un ātrums</li> <li>- Uzlabojusies reģiona iekšējā sasaiste un sasaiste ar Eiropas komunikāciju tīkla elementiem (t.sk. sekmējot transporta un komunikāciju infrastruktūras izbūvi un uzlabošanu)</li> <li>- Nodrošinātas minimālās mobilitātes prasības – iespēja katru dienu ar sabiedrisko transportu nokļūt novada centrā</li> </ul>	<p>- Samazinās sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un vietējo valsts autoceļu ar melno segumu garums (%)</p> <p>-Palielinās iedzīvotāju skaits, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā</p> <p>-Pieaug pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā, 2030.gadā sasniedzot 67 milj. pasažierkilometrus gadā ar regulārās satiksmes autobusiem</p> <p>-Samazinās laika patēriņš ceļā ar sabiedrisko transportu starp reģiona attīstības centriem – palielinās sabiedriskā transporta kursēšanas ātrums – 2030.gadā 59 km/h</p> <p>-Pieaug iedzīvotāju skaits, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā ir līdz 2 km attālumā – 2030.gadā 70%.</p> <p>Arī TAP2027 iekļauti pasākumi ITS attīstībai, uzlabojumiem un digitāliem risinājumiem sabiedriskā transporta sistēmā, autoceļu infrastruktūras uzlabošanai, pilsētu sasaistei ar TEN-T tīklu, kā arī mobilitātes punktu izveidei</p>

<sup>42</sup> [https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/content/p%C4%93t%C4%ABjumi/rpmp\\_gala\\_zinojums.pdf](https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/content/p%C4%93t%C4%ABjumi/rpmp_gala_zinojums.pdf)

<sup>43</sup> [http://jauna.vidzeme.lv/upload/VIDZEMES\\_PLANOSANAS\\_REGIONA\\_ILGTSPEJIGAS\\_ATTISTIBAS\\_STRATEGIJA.pdf](http://jauna.vidzeme.lv/upload/VIDZEMES_PLANOSANAS_REGIONA_ILGTSPEJIGAS_ATTISTIBAS_STRATEGIJA.pdf)



<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ieviesti intelektisko transporta sistēmas modeļi t.sk. pakalpojums „Transports pēc pieprasījuma”.</li> <li>- Uzlabota starpreģionālo un reģionālo savienojumu autoceļu kvalitāte</li> <li>- Izveidoti multimodālie pārsēšanās punkti – Madonā, Gulbenē, Smiltēnē, Cēsīs, Bērzkrōgā, Valkā, Alūksnē, nodrošinot reģionāla līmeņa dažādu transporta veidu pārvadājumu savietojamību</li> <li>- Nodrošināts asfaltēts savienojums no pagasta centra uz tuvāko pakalpojumu [novada] centru.</li> <li>- Ap reģionālas nozīmes attīstības centriem izbūvēti apvedceļi</li> <li>- Attīstīti sabiedriskā transporta savstarpējie tieši savienojumi starp reģiona nozīmes attīstības centriem</li> <li>- Samazināts esošais ceļā pavadītais laiks uz attīstības centriem gan pa autoceļiem, gan dzelzceļu t.sk. vilcienu maršrutā Lugaži – Rīga Lugaži, ieviešot ekspresreiskus</li> <li>- Ap apdzīvojuma centriem un gar autoceļiem attīstīti veloceļiņi, tos savienojot arī ar tūrisma maršrutiem</li> <li>- ES ārējās robežas infrastruktūras uzlabošana</li> <li>- Atjaunota dzelzceļa līnija Pļaviņas – Gulbene – Pitalova</li> <li>- Samazinās slikta un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un vietējo valsts autoceļu ar melno segumu garums (%)</li> <li>- Palielinās iedzīvotāju skaits, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā</li> <li>- Mainās pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā (regulārās satiksmes autobusu milj. pasažierkilometri gadā)</li> </ul>	

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samazinās laika patēriņš ceļā ar sabiedrisko transportu starp reģiona attīstības centriem – palielinās sabiedriskā transporta kursēšanas ātrums (km/h)</li> <li>- Stabils valsts un pašvaldību pārklājums ar sabiedrisko transportu reģionā (%) – pieaug iedzīvotāju skaits, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā ir līdz 2 km attālumā</li> </ul>	
43.	Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030 <sup>44</sup>	Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014-2020 projekta "TENTacle - TEN-T pamattīkla koridoru kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai" aktivitāšu ietvaros 2017. gadā	2030	Nosaka stratēģiskos mērķus un iezīmē transporta sistēmas attīstības virzienus periodā līdz 2030.gadam. Kalpo kā vadlīnijas transporta politikas veidotājiem, plānotājiem, uzņēmējiem un iedzīvotājiem Vidzemes reģionā. Stratēģiskais mērķis - sakārtot un uzturēt kvalitatīvu, drošu un ērti lietojamu transporta sistēmu Vidzemes reģionā, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumus, uzlabo sasniedzamību un nodrošina sasaisti ar starptautisko transporta tīklu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Labā un apmierinošā stāvoklī esošu valsts autoceļu ar melno segumu pieaugums par 20%;</li> <li>- Novada nozīmes attīstības centri savstarpēji un reģionālās nozīmes attīstības centri sasniedzami pa autoceļiem ar melno segumu;</li> <li>-Labā un apmierinošā stāvoklī esošu autoceļu ar grants segumu pieaugums par 20%;</li> <li>-Labā un apmierinošā stāvoklī esošu tiltu skaita pieaugums par 20%;</li> <li>-Uzbūvēts tilts pār Gauju Līgatnē;</li> <li>- Optimizēts autoceļu tīkls reģionā, autoceļa kategorija un uzturēšanas klase noteikta atbilstoši autoceļa nozīmei un lietošanas intensitātei;</li> <li>-Prognozējams autoceļu finansēšanas līdzekļu apmērs vidēja termiņa plānošanas periodam;</li> <li>-Palielināts vilcienu kustības ātrums;</li> <li>-Nodrošināti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Republikas nozīmes pilsētu savienojumi;</li> <li>• Reģionālās un novada nozīmes attīstības centru savienojumi;</li> <li>• Pagasta centru savienojumi ar tuvāko pilsētu vai novada centru;</li> </ul> </li> <li>-Palielināts pārvadāto pasažieru skaits;</li> <li>-Palielinātas apkalpojošās teritorijas un pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits;</li> </ul>

<sup>44</sup> [http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme\\_regional\\_mobility\\_investment\\_plan\\_2030\\_Latvian\\_language.pdf](http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
					<ul style="list-style-type: none"> <li>-Nodrošināta transporta pakalpojumu pieejamība visiem iedzīvotājiem novados;</li> <li>-Paaugstināta transporta pakalpojumu efektivitāte;</li> <li>-Palielināts labiekārtotu sabiedriskā transporta pieturvietu skaits;</li> <li>-Samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem;</li> <li>- Modernizēti peroni, dzelzceļa stacijas;</li> <li>- Samazināts laiks biļešu iegādei;</li> <li>- Pasažieriem viegli atrodama un saprotama informācija par sabiedrisko transportu;</li> <li>-Regulāra informācijas aktualizēšana par attīstības plāniem, iespējām, vajadzībām;</li> <li>-Palielināts labiekārtotu stāvlaukumu skaits;</li> <li>-Palielināts atpūtas vietu skaits;</li> <li>-Palielināts izbūvēto pievedceļu ar asfalta segumu km skaits līdz rūpnieciskajām zonām;</li> <li>-Izveidotas/pilnveidotas 5 pārkraušanas stacijas;</li> <li>-Palielināts izbūvēto veloceļu un gājēju ceļu km skaits;</li> <li>-Satiksmē cietušo gājēju/velosipēdistu skaita samazinājums par 50%;</li> <li>-Palielināts apgaismotu gājēju pāreju skaits;</li> <li>-Izveidoti maršruti un sagatavota informācija par velomaršrutiem;</li> <li>-Izveidoti velonovietņu punkti (vismaz katrā pilsētā);</li> <li>-Palielināts elektrozlādes staciju skaits;</li> <li>-Visiem veloceļiem ir uzstādītas vienotas norādes;</li> <li>-Īstenoti izglītojošie pasākumi bērniem un jauniešiem;</li> <li>- Īstenotas tematiskās kampaņas;</li> <li>-Samazināts CSNg bojāgājušo un ievainoto skaits;</li> </ul>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
					<p>- Samazināts CSNg skaits; - Publiski pieejama informācija par drošiem stāvlaukumiem TEN-T ceļu tīklā.</p> <p>Arī TAP2027 iekļauti uzdevumi autoceļu infrastruktūras uzlabošanai un sabiedriskā transporta attīstībai. Tāpat paredzēts uzdevums drošu stāvlaukumu izveidei kravas transportlīdzekļiem, dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, kā arī mikromobilitātes un ceļu satiksmes drošības plānu izstrāde un īstenošana.</p>
44.	Kurzemes Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam <sup>45</sup>	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padome 15.07.2015. Lēmums Nr. 1.	2015 - 2030	<p>Ilgtermiņā būtiski jāuzlabo vietas un cilvēku sasniedzamība energoefektīvā veidā.</p> <p>Mainīt satiksmes infrastruktūras plānošanu uz daudznozaru (dzelzceļa, autoceļu, avio, jūras transporta) plānošanu ietverot satiksmes organizācijas plānošanu – no nozares plānošanas uz sasniedzamības plānošanu, kā telpiskās plānošanas sastāvdaļu, izvirzot par mērķi nodrošināt vietas sasniedzamību.</p> <p>Dzelzceļu infrastruktūras nodrošināšanu ātriem pasažieru pārvadājumiem, tai skaitā iespējamu elektrifikāciju.</p> <p>Ostu un lidostu attīstība – pasažieru transportam un kravām.</p> <p>Veidot transporta mezglu punktus, kas kalpo par pārsēšanās vietām uz atšķirīgiem sabiedriskā/privātā transporta veidiem.</p> <p>Veidot atšķirīgus individuālus risinājumus mazapdzīvotās teritorijās, izmantojot sabiedriskā un privātā transporta kombinācijas.</p> <p>Mainīt attieksmi pret sabiedrisko transportu, padarot to par sabiedriski nozīmīgu kopējās vietu sasniedzamības</p>	<p>Īstenojot TAP2027 uzdevumus, mērķis ir panākt mobilitātes iespēju uzlabošanu visā valsts teritorijā. Plānoti ieguldījumi visu transporta apakšnozaru infrastruktūrā, kā arī plānots palielināt sabiedriskā transporta popularitāti un nozīmi cilvēku ikdienas mobilitātes nodrošināšanā. TAP2027 atzīmēts, ka iespēju robežās tiks atbalstīta reģionālo lidostu attīstība.</p>

<sup>45</sup> <https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2018/11/Kurzeme-2030.pdf>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<p>integrētu sastāvdaļu, kā arī motivēt izmantot ekoloģiski tīrākus, drošākus, pārvietošanās veidus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uzlabota ceļu kvalitāte</li> <li>- Dzelzceļa elektrifikācija</li> <li>- Savienojumi ostu sasaistei ar iekšzemi un lielākajiem ražošanas objektiem</li> <li>- Pierobežas ceļu attīstība – Rucava – Vaiņode – Ezere - Auce (“Kurzemes josta”), paredzot pārrobežu risinājumus</li> <li>- Atjaunots dzelzceļš Rīga - Mažeiki – Liepāja</li> <li>- Multimodāli punkti un stāvparki</li> </ul>	
45.	Zemgales plānošanas reģiona lauku teritoriju mobilitātes plāns <sup>46</sup>	Zemgales plānošanas reģions	No 2012	<p>Kvalitatīvu Zemgales plānošanas <b>reģiona autoceļu attīstība</b>, kas nodrošina apdzīvoto vietu sasniedzamību un ekonomisko izaugsmi, pieejams un <b>efektīvs sabiedriskais transports</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoceļu kvalitātes uzlabošana</li> <li>- Tiltu tehniskā stāvokļa uzlabošanās</li> <li>- Satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana blīvi apdzīvotās vietās</li> <li>- Atjaunots Autoceļu Fonds</li> <li>- Izbūvēti apvedceļi apdzīvotām vietām, kuras šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas (Jaunjelgava, Aknīste, Bauska, utt.)</li> <li>- Vienots reģionālā sabiedriskā transporta maršrutu tīkls</li> <li>- Sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamība pasažieriem ar īpašām vajadzībām</li> <li>- Izveidoti stāvparki pie dzelzceļa stacijām</li> <li>- Izveidoti veloceliņi</li> </ul>	TAP2027 iekļauti uzdevumi autoceļu infrastruktūras uzlabošanai un sabiedriskā transporta attīstībai, kā arī plānota multimodālo punktu attīstība.
46.	Zemgales plānošanas reģiona Enerģētikas rīcības plāns	19.06.2018. ZPRAP lēmums Nr.68., prot. Nr.12.	2018 - 2025	<p>Ilgspējīga transporta attīstībai Zemgales reģionā jāveic rīcības trīs galvenajos virzienos:</p> <p>(i) ilgtspējas kritērijiem atbilstošas biodegvielas vai no AER iegūtas elektroenerģijas ražošana,</p>	- 2025.gadā AER veido 12% no kopējās patērētās enerģijas autotransportā Zemgales reģionā;

<sup>46</sup> <https://www.zemgale.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=269:lauku-teritoriju-mobilitates-plans>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
	2018.-2025.gadam <sup>47</sup> un tā Zaļā transporta sadaļa "Atjaunojamās enerģijas izmantošanas perspektīva transportā Zemgales reģionā" <sup>48</sup>			<p>(ii) ar alternatīvo degvielu darbināmu transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana reģionālā un vietējā līmenī, un (iii) informēšanas un apziņas paaugstināšanas pasākumi (horizontālais līmenis).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporta sistēma un infrastruktūra ir izveidota ērtai alternatīvo degvielu uzpildei sabiedriskajos un privātajos transportlīdzekļos.</li> <li>- Izveidots alternatīvo degvielu uzpildes staciju vienmērīgs pārklājums, nodrošinot, saites starp reģioniem, kas ietver arī atbilstošas infrastruktūras pieejamību.</li> <li>- <b>Vidējā termiņa mērķis līdz 2025. gadam - AER daļa autotransportā veido 12% no kopējās patērētās enerģijas autotransportā Zemgales reģionā</b></li> <li>- Nodrošināta viena pilna tranzīta koridora funkcija ar elektrisko tīklu (dzelzceļa elektrifikācija)</li> </ul>	<p>Palielinās elektrotransportlīdzekļu un transportlīdzekļu skaits, kas izmanto degvielu, kas ražota no AER.</p> <p>TAP2027 nodrošinās virzību uz plašāku AER izmantošanu transportā, paredzot izstrādāt un īstenot Alternatīvo degvielu attīstības plānu</p>
47.	Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. <sup>49</sup>	18.08.2015. ZPRP lēmums Nr. 130 (protokols Nr. 27)	2015 - 2030	<p>Stratēģijas horizontālā prioritāte – <b>transports un loģistika.</b></p> <p>Lai pilnvērtīgi izmantotu Zemgales reģiona potenciālu kravu pārvadājumu, loģistikas un transportēšanas jomā un veidotu konkurētspējīgus šo jomu pakalpojumus ar Rīgā un Pierīgā esošiem loģistikas un uzglabāšanas centriem, <b>nepieciešama loģistikas parku izveide un to attīstības veicināšana.</b></p> <p>Reģions ir vienota darba – dzīves telpa ar <b>kvalitatīvu, efektīvu un videi draudzīgu transporta sistēmu un infrastruktūru, kuras pamatu veido sabiedriskā transporta tīkli</b>, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nepieciešama loģistikas parku izveide un to attīstības veicināšana</li> </ul>	<p>Arī viens no TAP2027 rīcības virzieniem skar transporta pakalpojumu attīstību. Tāpat TAP2027 risinās jautājumus, kas saistīti ar sabiedrisko transportu, ieguldījumiem transporta infrastruktūrā un mikromobilitāti</p>

<sup>47</sup> <http://zpr.gov.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=423:zpr-energetikas-ricibas-plans-2018-2025-gadam>

<sup>48</sup> <http://zpr.gov.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=363:atjaunojamas-enerģijas-izmantosanas-perspektiva-transporta-zemgales-regiona>

<sup>49</sup> <https://www.zemgale.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/34-zpr-ilgtspējīgas-attistibas-strategija-2015-2030?download=266:ilgtspējīgas-attistibas-strategija-2015-2030>

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ap lielākajām pilsētām ir izveidoti apvedceļi lielākās daļas kravu pārvadājumu un transporta plūsmas novirzīšanai ārpus pilsētu centriem</li> <li>- Divi jauni pārvadi pār Daugavu un viens - pār Lielupi</li> <li>- Mērķtiecīgi tiek uzlabota esošo ceļu seguma kvalitāte</li> <li>- Efektīvs sabiedriskais transports nodrošina iespēju reģiona iedzīvotājiem tikt uz dažādas nozīmes attīstības centriem un uz darbu gan Zemgales plānošanas reģionā, gan ārpus tā</li> <li>- Pilsētās un apdzīvotās vietās ir izveidots blīvs veloceļu tīkls</li> <li>- Pierobežas teritoriju iedzīvotājiem ir nodrošināta līdzvērtīga transporta un sakaru pieejamība</li> <li>- Zemgales jostas (Dobele – Eleja – Bauska – Valle – Jaunjelgava (apvedceļš) – Jēkabpils un atzara Valle – Nereta – Subate – Aknīste – Daugavpils) ceļu tālākā attīstība</li> </ul>	
48.	Latgales stratēģija 2030 <sup>50</sup>	Latgales plānošanas reģions 01.12.2010..	2030	<p>Lauku teritorijās dzīvojošajiem cilvēkiem ir <b>nodrošināta reģiona iekšējā sasniedzamība</b> – no jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā – nacionālas nozīmes centrs.</p> <p>Kravu un pasažieru plūsma Austrumu – Rietumu un Ziemeļu – Dienvidu virzienā nosaka <b>iespējamību jaunu transporta pakalpojumu izveidei un loģistikas attīstībai.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā – nacionālas nozīmes centrs</li> <li>- Dzelzceļa savienojums ar Rīgu (2 stundas ceļā no Rēzeknes vai Daugavpils)</li> </ul>	No jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā – nacionālas nozīmes centrs. TAP2027 paredz ieguldījumus autoceļu un dzelzceļa infrastruktūrā, kas palīdzēs sasniegt Latgales stratēģijas 2030 mērķus. Tāpat viens no uzdevumiem paredz izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību.

<sup>50</sup> [https://lpr.gov.lv/wp-content/uploads/2011/lpr-planosanas-dokumenti/Latgales\\_strategija\\_2030\\_apstiprinata\\_01.12.2010.pdf](https://lpr.gov.lv/wp-content/uploads/2011/lpr-planosanas-dokumenti/Latgales_strategija_2030_apstiprinata_01.12.2010.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autosatiksmes ar Rīgu (4 joslu autoceļš Daugavpils-Rīga un Rēzekne-Rīga)</li> <li>- Daugavpils lidostas savienojumi ar Rīgu, Minsku, Sanktpēterburgu un Viļņu</li> <li>- Austrumu stīgas projekts</li> <li>- Platjoslas interneta savienojums visā teritorijā</li> </ul>	

### Vietējais līmenis

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
49.	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam <sup>51</sup>	Rīgas dome 27.05.2014. Lēmums Nr.1173	2030	<p>Rīgas pilsētas pašvaldība izvirza šādus četrus ilgtermiņa attīstības mērķus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prasmīga, nodrošināta un aktīva sabiedrība</li> <li>- inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika</li> <li>- ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide</li> <li>- Rīga- starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole.</li> </ul> <p>Plānojot pilsētvides attīstību attiecībā uz iedzīvotājiem draudzīgu transporta infrastruktūru, galvenā prioritāte jāatvēl gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, ieviešot ne tikai motivējošus, bet arī ierobežojošus pasākumus privātā autotransporta izmantošanai pilsētas centrā un nodrošinot kravu transporta plūsmu novirzīšanu no kodola.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Iedzīvotāju vērtējums par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti (60% 2030.g.)</li> <li>- Jauns Daugavas šķērsojums uz ziemeļiem no Vanšu tilta (2030.g. vērtībā 1)</li> <li>- Pasažieru apgrozījums starptautiskajā lidostā „Rīga” (12 milj. 2030.g.)</li> <li>- Tiešo regulāro reisu galapunktu skaits no Rīgas lidostas (100 reisi 2030.g.)</li> <li>- Pasažieru apgrozījums (ar pasažieru kuģiem un prāmjiem) Rīgas ostā (&gt; 1500 tūkst. 2030.gadā)</li> <li>- Kravu apgrozījums Rīgas ostā (50 milj. t. 2030.gadā).</li> </ul> <p>Arī TAP2027 virzieni vērsti uz mobilitātes iespēju uzlabošanu visām sabiedrības grupām, iekļaujot pasākumus sabiedriskā transporta modernizēšanai un mikromobilitātes attīstībai (plāna izstrāde un īstenošana).</p>
50.	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes	Gala versija 20.02.2019. Pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības	2019-2025	Rīcības programma sagatavota, lai nodrošinātu cilvēku un komercdarbības vides mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un objektu pieejamību labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanai.	Saistīts ar TAP2027 uzdevumu par <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstību, attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu.

<sup>51</sup> [http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA\\_WEB.pdf](http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf)



<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
	rīcības programma I daļa Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam <sup>52</sup>	departamenta pasūtījuma šo programmu izstrādā Piegādātāju apvienība SIA "E. Daniševska birojs" un SIA "Solvers"		<p>Īstermiņa rīcības plānā definēti pasākumi, kas cieši atbilst mērķus, kas noteikti Stratēģijā 2030<sup>53</sup> un Transporta attīstības tematiskajā plānojumā 2019. - 2030. gadam (<i>projekta stadijā</i><sup>54</sup>).</p> <p>Iekļautie pasākumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- satiksmes un transporta infrastruktūras vadība un plānošana</li> <li>- satiksmes drošība un vadība</li> <li>- satiksmes dalībnieki</li> <li>- satiksmes infrastruktūra</li> </ul> <p>Apakšprogrammas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai</li> <li>- pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā</li> </ul>	Īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus
51.	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.- 2030. gadam <sup>55</sup>	Rīgas dome 07.07.2015. Lēmums Nr.2757	2015-2030	<p>Jāattīsta autotransportam alternatīvi sasniedzamības instrumenti, piedāvājot velotransportu kā daļu no kopējās satiksmes sistēmas.</p> <p>Rīgas un tās reģiona mobilitātes, telpiskajā un sabiedrības vērtību sistēmā integrēta velosatiksmi, kas ilgtermiņā veicinās dzīvojamās vides kvalitāti, ekonomisko izaugsmi un sabiedrības labklājību.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kopējā Rīgas pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē integrēta velosatiksmes infrastruktūra.</li> <li>- Socioloģiskā aptauja par Rīgas iedzīvotāju pārvietošanās ieradumiem un velosatiksmes apjoma dinamiku.</li> <li>- Pilnveidots velojoslu tīkls pilsētas centrā.</li> <li>- Attīstīti maģistrālie veloceļi ar pilsētas centru un savienojošie (radiālie) maršruti starp apkaimēm.</li> </ul>	TAP2027 nosaka mikromobilitātes jautājumu risināšanu Mikromobilitātes attīstības plānā.

<sup>52</sup> [http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2\\_MRP\\_2019\\_2025\\_Gala\\_versija.pdf](http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf)

<sup>53</sup> [http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspejigas-attistibas-strategija\\_2014-2030.pdf](http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspejigas-attistibas-strategija_2014-2030.pdf)

<sup>54</sup> [http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2016/10/TRANSPORTS/Transporta\\_att%C4%ABst%C4%ABbas\\_tematiskais\\_planojums\\_Paskaidrojuma\\_raksts.pdf](http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2016/10/TRANSPORTS/Transporta_att%C4%ABst%C4%ABbas_tematiskais_planojums_Paskaidrojuma_raksts.pdf)

<sup>55</sup> [http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/02velokonceptijanr.2757\\_0.pdf](http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/02velokonceptijanr.2757_0.pdf)

<i>N.p.k.</i>	<i>Nosaukums</i>	<i>Kas apstiprinājis</i>	<i>Darbības termiņš</i>	<i>Mērķi attiecībā uz transportu</i>	<i>Indikatori</i>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riteņbraucēju vajadzībām uzturēta un pielāgota esošā satiksmes infrastruktūra.</li> <li>- Rekratīvie velomaršruti - atpūtai un sportam.</li> <li>- Velonovietņu sistēma.</li> <li>- Velotransporta savietošana ar sabiedrisko transportu un dzelzceļa sistēmu.</li> </ul>	