1. EIROPAS KOMISIJAS
2. Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts
3. TSIC-RoC - 18891
4. MAZAIZSARGĀTO CEĻU SATIKSMES DALĪBNIEKU DROŠĪBAS UZLABOŠANA LATVIJĀ
5. Uzsākšanas ziņojums
6. 2023. gada 12. decembris

Šis dokuments tika sagatavots ar Eiropas Savienības finansiālu palīdzību. Par tā saturu atbild tikai autors(-i). Šeit paustie viedokļi nekādā gadījumā nevar tikt uzskatīti par Eiropas Savienības oficiālo viedokli.

Projektu finansē Eiropas Savienība, izmantojot Tehniskā atbalsta instrumentu, ko pārvalda Eiropas Komisijas Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts.

Šis ziņojums ir iesniegts 2023. gada decembrī saskaņā ar EK līguma Nr. REFORM/2021/OP/0006 1. daļu. Tas ir sagatavots projekta „Ceļu satiksmes drošības uzlabošana mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem Latvijā” ietvaros.

**Šo tulkojumu ir ģenerējis mašīntulkošanas rīks.** Mašīntulkojums jums var dot aptuvenu priekšstatu par saturu, kas oriģināli sarakstīts angļu valodā. Mašīntulkošana ir pilnībā automatizēta, un šāda tulkojuma sagatavošanā cilvēki nav iesaistīti.

Mašīntulkojuma kvalitāte un precizitāte var ievērojami atšķirties atkarībā no konkrētā teksta īpatnībām un valodu kombinācijas. EY negarantē šāda tulkojuma precizitāti un neuzņemas atbildību par iespējamām kļūdām. Daļa satura (attēli, video, faili utt.), iespējams, nav pārtulkota sistēmas tehnisku ierobežojumu dēļ.

A close-up of a document

Description automatically generated

EY atruna (disclaimer)

* + - * 1. Šo ziņojumu ir sagatavojis ERNST & YOUNG ADVISORY SAS, pamatojoties uz klienta sniegtajiem norādījumiem. Sniedzot šo atzinumu, mēs neuzņemamies atbildību ne par kādu citu mērķi, ne pret kādu citu personu, kurai šis ziņojums tiek parādīts vai kuras rokās tas var nonākt, ja vien mūsu iepriekšēja rakstiska piekrišana nav skaidri noteikta. Ja kāda cita persona iegūst piekļuvi šim ziņojumam un to izlasīs, šī persona pieņem un piekrīt šādiem noteikumiem:
        2. 1. Šī ziņojuma lasītājs saprot, ka ERNST & YOUNG ADVISORY SAS veiktais darbs tika veikts saskaņā ar mūsu klienta sniegtajiem norādījumiem un tika veikts tikai mūsu klienta un ar to saistītajām pusēm, kas ir tieši iesaistītas plānotajā izmantošanā.
        3. 2. Šī ziņojuma lasītājs atzīst, ka šis ziņojums ir sagatavots mūsu klienta norādījumos un var neietvert visas procedūras, kas tiek uzskatītas par nepieciešamām lasītāja vajadzībām.
        4. 3. Lasītājs piekrīt, ka ERNST & YOUNG ADVISORY SAS, tā partneri, darbinieki un aģenti tam nav parādā un neuzņemas nekādus pienākumus vai atbildību neatkarīgi no tā, vai tas ir līgums vai delikts (tostarp bez ierobežojuma, nolaidība un likumā noteikto pienākumu pārkāpums), un nav atbildīgs par jebkādiem zaudējumiem, bojājumiem vai jebkāda veida izdevumiem, kas radušies jebkādā veidā, ko lasītājs var izvēlēties izmantot šo ziņojumu, vai kas citādi izriet no tā, ka lasītājs ir ieguvis piekļuvi ziņojumam. Turklāt lasītājs piekrīt, ka šis ziņojums nav pilnībā vai daļēji citējams nevienā prospektā, reģistrācijas paziņojumā, publiskajā dokumentācijā, citā līgumā vai dokumentā, un ziņojums netiek izplatīts bez ERNST & YOUNG ADVISORY SAS iepriekšēja rakstiskas piekrišanas.

Satura rādītājs

[EY atruna (disclaimer) 3](#_Toc181266308)

[Saīsinājumi 5](#_Toc181266309)

[Kopsavilkums 6](#_Toc181266310)

[**1.** Ievads 7](#_Toc181266311)

[**1.1** Projekta konteksts 7](#_Toc181266312)

[**1.2** Projekta mērķi 8](#_Toc181266313)

[**1.3** Ziņojuma mērķis 8](#_Toc181266314)

[**2.** Projekta pieeja un darba plāns 10](#_Toc181266315)

[**2.1** Projekta pieeja 10](#_Toc181266316)

[**2.2** Projekta darba plāns 10](#_Toc181266317)

[**3.** Projekta aktivitātes 11](#_Toc181266318)

[**3.1** Nodevums 2 – AS-IS ziņojums un nepilnību analīze par ceļu satiksmes drošības situāciju mazaizsargātiem lietotājiem un attīstību pēdējo piecu gadu laikā 11](#_Toc181266319)

[**3.2** Nodevums 3 — Ziņojums ar ieteikumiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanai mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem un ceļvedis tā īstenošanai 14](#_Toc181266320)

[**3.3** Nodevums 4 — Ziņojums par izpratnes veicināšanas kampaņu 15](#_Toc181266321)

[**3.4** Nodevums 5 – Projekta noslēguma ziņojums 17](#_Toc181266322)

[**4.** Projekta vadība 19](#_Toc181266323)

[**4.1** Projekta pārvaldības struktūra 19](#_Toc181266324)

[**4.2** Projekta komanda 19](#_Toc181266325)

[**4.3** Komunikācijas plāns 20](#_Toc181266326)

[**4.4** Nodevumu apstiprināšana 21](#_Toc181266327)

[**4.5** Informācijas apmaiņa 22](#_Toc181266328)

[**4.6** Kvalitātes vadība 22](#_Toc181266329)

[**4.7** Projekta ieinteresēto personu pienākumi 22](#_Toc181266330)

[**4.8** Projekta risku vadība 23](#_Toc181266331)

[**5.** Pielikums 27](#_Toc181266332)

[**5.1** Pielikums A. Ievadsanāksmes protokols 27](#_Toc181266333)

[**5.2** Pielikums B. Projekta darba plāns 28](#_Toc181266334)

[**5.3** Pielikums C. Projekta uzsākšanas laikā savākto attiecīgo avotu saraksts 29](#_Toc181266335)

Saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| ***Saīsinājums*** | ***Definīcija*** |
| CSDD | Ceļu satiksmes drošības direkcija |
| DU | Darba uzdevums |
| EEZ | Eiropas Ekonomikas zona |
| EK | Eiropas Komisija |
| EY | Ernst & Young |
| KPI | Galvenie snieguma rādītāji |
| SM | Satiksmes ministrija |
| NVO | Nevalstiska organizācija |
| ODG | Operatīvā darba grupa |
| PV | Projekta vadītājs |
| QA | Kvalitātes nodrošināšana *(angļu v. quality assurance)* |
| SQ | Kvalitātes uzraudzība |
| ANO/EEK | Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija |

Kopsavilkums

Šajā uzsākšanas ziņojumā aplūkoti secinājumi, kas gūti, sākotnēji pārbaudot atbilstošos datus, kā arī apspriežoties ar ieinteresētajām personām. Tajā ietverta informācija no Projekta ievadsanāksmes *(kick-off)*, kurā ieinteresētās personas tika iepazīstinātas ar piedāvāto Projekta veikšanas metodiku. Ziņojumā aprakstītas arī Projekta darbības, īstenošanas pieeja, informācija par tā pārvaldību un aplūkoti iespējamie Projekta īstenošanas riski, kā arī to ietekmes mazināšanas pasākumi.

Ievads

Projekta konteksts

Eiropas Savienība (ES) ir izvirzījusi mērķi līdz 2050. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu līdz nullei. "Nulles vīzija" ir ES stratēģija tā sasniegšanai.[[1]](#footnote-2) Papildus tam ES ir izstrādājusi vidēja termiņa stratēģiju ceļu satiksmes drošības paaugstināšanai: "ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021-2030".[[2]](#footnote-3) Šīs programmas ietvaros ES mērķis ir laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam par 50% samazināt bojāgājušo un smagi cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos. Tā pamatā ir "Drošas sistēmas pieeja", kas izstrādāta, balstoties uz Eiropas paraugpraksi ceļu satiksmes drošības jomā. Tā par prioritāti izvirza ceļu satiksmes negadījumu novēršanu, atzīstot, ka, neraugoties uz iespējamām sadursmēm, kvalitatīvi izstrādāta politika var ievērojami samazināt to radīto kaitējumu.

Pēdējo gadu laikā Latvijā nav būtiski samazinājies ar ceļu satiksmes negadījumiem saistīto bojāgājušo un smagi cietušo skaits.[[3]](#footnote-4) Turklāt Latvija pastāvīgi ierindojas starp piecām ES valstīm ar augstāko ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu uz vienu miljonu iedzīvotāju, 2022. gadā sasniedzot 60 bojāgājušos.[[4]](#footnote-5) Smagi ievainoto vai bojāgājušo mazaizsargāto satiksmes dalībnieku skaits ceļu satiksmes negadījumos Latvijā ir īpaši augsts. Diemžēl, līdzīgi kā kopumā, arī šajā konkrētajā rādītājā nav vērojams samazinājums.

Arvien vairāk cilvēku izmanto tādas mikromobilitātes ierīces kā velosipēdus un elektroskrejriteņus. Palielinoties šo ierīču lietotāju skaitam, ir palielinājies arī negadījumu skaits. Kopš 2012. gada ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros cietuši velosipēdu vadītāji, ir palielinājies par 62.2%, 2020. gadā sasniedzot 670 negadījumus. Tajā pašā laikā cietušo gājēju skaits ir samazinājies par 30.8% 2020. gadā sasniedzot 660 cietušo. Tomēr ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā vairāk gājēju kā velosipēdu vadītāji – attiecīgi 43 un 19.[[5]](#footnote-6)

Turklāt jauns izaicinājums Latvijā un ES, jo īpaši pilsētās, ir neskaidri regulētas velosipēdu un elektroskrejriteņu koplietošanas sistēmas. Lai gan tās bagātina kopējo mobilitātes klāstu, jo īpaši blīvi apdzīvotās teritorijās, tie rada noteiktas problēmas, tostarp satiksmes negadījumu skaita pieaugumu. Pašlaik nav skaidras ES iniciatīvas, kas nodrošinātu šīs problēmas risinājumu; tomēr EK veicina pasākumus, kas saistīti ar pieredzes apmaiņu šajā jomā starp ES dalībvalstīm.[[6]](#footnote-7) Latvijā ir vērojams ievērojams satiksmes negadījumu skaita pieaugums, kuros cietuši elektroskrejriteņu lietotāji. 2018. gadā ceļu satiksmes negadījumos cietušo elektroskrejriteņu lietotāju skaits bija divi. 2020. gadā šis skaits bija pieaudzis līdz 64, no kuriem 2 indivīdi gājuši bojā.[[7]](#footnote-8)

Latvijas varas iestādes tiecas risināt aprakstīto problēmu. Tās vēlas samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kuros ievainoti vai nogalināti mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvā 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem tekstā, kas attiecas uz EEZ, mazaizsargātie satiksmes dalībnieki definēti kā *"nemotorizēti satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji un velosipēdu vadītāji, kā arī motociklu vadītāji un personas ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās un orientēšanās spējām"*.[[8]](#footnote-9) Latvijas Ceļu satiksmes likumā mazaizsargātais satiksmes dalībnieks ir definēts kā *"gājējs, elektriskā skrejriteņa vai velosipēda, mopēda, motocikla, kvadracikla, tricikla vadītājs vai pasažieris".*[[9]](#footnote-10) Mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem nav aizsargslāņa, kas var radīt nopietnas sekas sadursmes gadījumā ar citiem transporta veidiem, piemēram, vieglajiem automobiļiem, autobusiem, tramvajiem un vilcieniem.

Latvijas varas iestādes ir izvirzījušas mērķi samazināt privāto automobiļu izmantošanu un aizstāt to ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kā arī attīstīt infrastruktūru gājējiem un velosipēdu vadītājiem. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteikts, ka *"lai samazinātos privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar sabiedriskā transporta plūsmu un pakalpojumu palielināšanos un iespējamiem personīgā transporta lietošanas ierobežojumiem ir jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra".*[[10]](#footnote-11) Tāpēc var spriest, ka mazaizsargāto satiksmes dalībnieku skaits turpinās palielināties.

Latvijā ir veikti vairāki pētījumi par satiksmes drošību. Galvenā uzmanība šajos pētījumos ir pievērsta infrastruktūras stāvoklim, jo tas ir viens no svarīgākajiem elementiem drošas satiksmes veidošanā. Tomēr ir arī citi aspekti, kas jāņem vērā, runājot par drošu satiksmi mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. 2020. gadā IE.LA inženieri veica aptauju par pasaules velosipēdu braukšanas paraugpraksi, atklājot pozitīvu saikni starp ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanos un sabiedrības informētības palielināšanu par drošas braukšanas kultūru. Šī saikne izriet no velosipēdu vadītāju prasmju pilnveides, citu satiksmes dalībnieku informētības palielināšanos, un infrastruktūras pielāgošanas uzlabojumiem.[[11]](#footnote-12) ES "Nulles vīzija" ir noteikusi galvenos snieguma rādītājus (KPI), kas vērsti uz būtiskiem elementiem, lai nodrošinātu drošu ceļu satiksmi, tostarp drošu infrastruktūru, drošus transportlīdzekļus, drošu ceļu izmantošanu, kas ietver tādus faktorus kā ātruma pārsniegšana, alkohola lietošana, uzmanības novēršana un aizsardzības līdzekļu izmantošana, kā arī ātra un efektīva aprūpe pēc avārijas.[[12]](#footnote-13)

Projekta mērķi

Šī Projekta galvenais mērķis ir palīdzēt Latvijai īstenot institucionālās, administratīvās un uz izaugsmi vērstas strukturālās reformas. Konkrētāk, šī pakalpojumu līguma mērķis ir palīdzēt valsts iestādēm samazināt to ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kuros ievainoti vai bojā gājuši mazaizsargātie satiksmes dalībnieki.

Ziņojuma mērķis

Uzsākšanas ziņojuma (1. nodevums) galvenais mērķis ir izveidot stabilu pamatu veiksmīgai Projekta īstenošanai. Tas ietver kopīgas izpratnes veidošanu ar SM par sagaidāmajiem rezultātiem un Projekta paredzēto pielietojumu, vērtību, kā arī kopējo mērķi. Šī posma mērķis ir veicināt platformu konstruktīvam dialogam, skaidri vienojoties ar iesaistītajām pusēm par pienākumiem, pārvaldību, metodiku un īstenošanas grafiku projekta izpildes gaitā.

Vienlaikus Uzsākšanas ziņojuma mērķis ir padziļināt izpratni par aktuālo mikromobilitātes situāciju un kopējo ceļu infrastruktūras drošību Latvijā. Konstatētās problēmas un izaicinājumi kalpos par projekta tiešo rezultātu kontaktpunktiem, un no ieinteresētajām pusēm tiks pieprasīta rezultātu apstiprināšana. Turklāt Projekta laikā tiks analizēta starptautiskā labā prakse, lai nodrošinātu ceļa karti analīzes veikšanai Latvijā. Uzsākšanas ziņojumam ir būtiska loma, lai saskaņotu ieinteresēto pušu redzējumus un apzinātu galvenos veicinošos nosacījumus un veiksmes faktorus Projekta veiksmīgai īstenošanai Latvijas kontekstā.

* + 1. Uzsākšanas fāze

Projekta sākumposms bija izšķirošs etaps, kas lika pamatus turpmākajām darbībām. Tika veikti vairāki stratēģiski pasākumi, lai nodrošinātu visaptverošu izpratni par Projekta vidi, izveidotu svarīgas partnerattiecības un noteiktu Projekta īstenošanas plānu.

1. Dokumentu izpēte

Sākotnējā posmā tika veikta plaša dokumentu izpēte, kuras centrā bija jautājums par mikromobilitāti. Tajā tika apzinātas visas ieinteresētās puses, kas iesaistītas mikromobilitātes un Latvijas ceļu infrastruktūras organizēšanā, finansēšanā un koordinēšanā. Šo dokumentu pētījuma rezultāti sniedza fundamentālu izpratni par pašreizējo situāciju, kas kalpos par pamatu informētu lēmumu pieņemšanai turpmākajos projekta posmos.

1. Tikšanās ar ekspertiem un ieinteresētajām personām

Tika rīkotas konsultācijas ar ekspertiem un sarunas ar ieinteresētajām pusēm, tostarp Satiksmes Ministrijas (SM) pārstāvjiem, kā arī nozaru ekspertiem. Šo sanāksmju mērķis bija veicināt kopīgu izpratni par Projekta mērķiem, sagaidāmajiem rezultātiem un sadarbības sistēmu.

1. Uzsākšanas sanāksme

Trīs nedēļu laikā pēc līguma parakstīšanas, 21. novembrī, tika organizēta Uzsākšanas sanāksme. Sanāksmē piedalījās pārstāvji no EY, SM, EK politikas pārstāvis un eksperti (skatīt Tabula 1). Tika panākta vienošanās par Projekta darbības jomu un metodoloģiju, sagaidāmajiem rezultātiem, ieinteresēto personu iesaisti, darba organizāciju, saziņas kanāliem un paredzamajiem izaicinājumiem (skatīt A Pielikums).

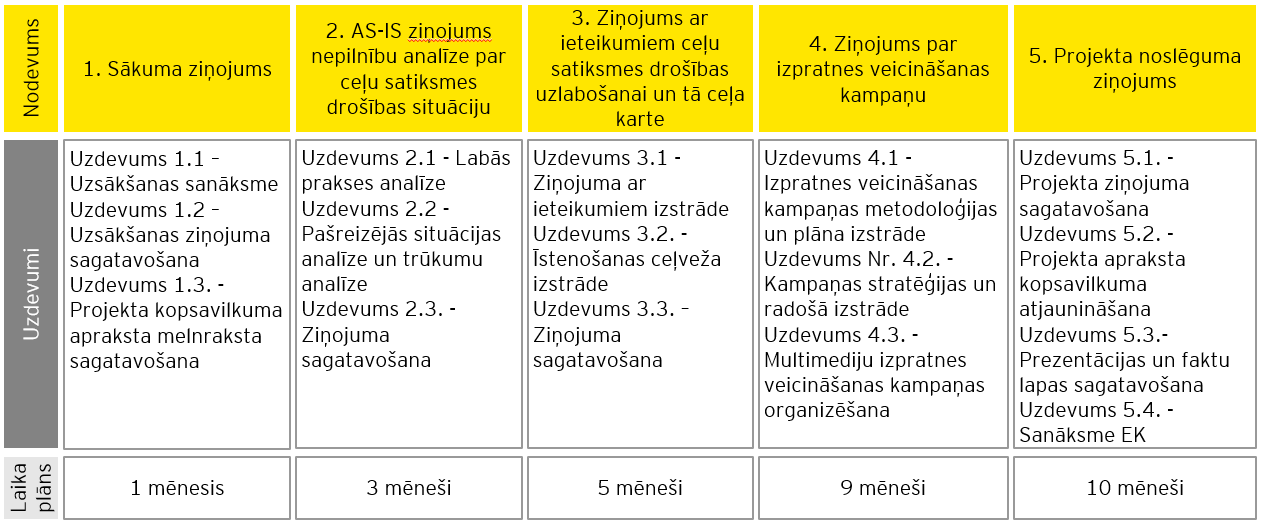
Tabula 1 Uzsākšanas sanāksmes dalībnieki

|  |  |
| --- | --- |
| **Vārds** | **Organizācijas nosaukums** |
| Adrians Matisons | EY Baltic (LV) |
| Oskars Leosks | EY Baltic (LV) |
| Guntars Krols | EY Baltic (LV) |
| Annija Kristiāna Sirmā | EY Baltic (LV) |
| Edward Tersmette | Eiropas Komisija (EK) |
| Annija Novikova | Satiksmes ministrija (SM) |
| Jānis Kalniņš | Satiksmes ministrija (SM) |
| Dace Supe | Satiksmes ministrija (SM) |
| Tālivaldis Vectirāns | Satiksmes ministrija (SM) |
| Indra Vilde | Satiksmes ministrija (SM) |
| Jānis Meirāns | Satiksmes ministrija (SM), Ministra birojs |
| Ainārs Morozs | Latvijas valsts ceļi (LVC) |
| Gundars Kains | Latvijas valsts ceļi (LVC) |
| Mārtiņs Prancītis | Latvijas valsts ceļi (LVC) |
| Juris Jančevskis | Valsts policija (VP) |
| Beāta Dambīte | Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) |
| Jean-Francois Gaillet | VIAS Institute |
| George Liu | City OX |
| Viesturs Laurs | IE.LA inženieri |
| Rolands Puhovs | McCann |
| Oskars Libers | McCann |
| Aliaksei Khadasevich | McCann |

Projekta pieeja un darba plāns

Projekta pieeja

Aplūkojot vispārējo priekšvēsturi attiecībā gan uz normatīvo regulējumu, gan Latvijas mikromobilitātes īpatnībām, šajā sadaļā tiek prezentēta Projekta metodoloģiskā struktūra. Metodoloģija ir izstrādāta, pamatojoties uz Pakalpojuma sniedzēja plašo tehnisko pieredzi, vietējo kontekstu, izpratni par Latvijā notiekošo mikromobilitātes attīstību un specifiskajām DU prasībām. Pamatojoties uz DU izklāstītajiem rezultātiem, mūsu ierosinātā pieeja ir apkopota turpmāk sniegtajā attēlā (skatīt Attēls 1).



Attēls 1 Projekta īstenošanas pieeja

Projekta darba plāns

Projekta kopējais ilgums ir 10 mēneši no 2023. gada oktobra līdz 2024. gada augustam. Ir izstrādāts detalizēts Projekta darba plāns, kas ietver aktivitātes, kuras tiks veiktas piecos Projekta posmos, un ļauj vienlaicīgi sekot līdzi visu Projekta aktivitāšu progresam.

Detalizētu darba plānu, kurā iekļauti visi Projekta sasniedzamie rezultāti, skatīt B pielikumā.

Projekta aktivitātes

Nodevums 2 – AS-IS ziņojums un nepilnību analīze par ceļu satiksmes drošības situāciju mazaizsargātiem lietotājiem un attīstību pēdējo piecu gadu laikā

Mērķi

Realizējot šo nodevumu, EY projekta komanda tiecas izstrādāt detalizētu novērtējumu par pašreizējo ceļu satiksmes drošības stāvokli mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku vidū, aptverot pēdējos piecus gadus. Tas ietver ceļu satiksmes negadījumu skaita un veidu, kā arī to cēloņu izpēti, Latvijas ceļu satiksmes drošības normatīvā regulējuma pārskatīšanu, dažādu institucionālo dalībnieku lomas noteikšanu, attiecīgo ieinteresēto pušu apzināšanu un ceļu satiksmes drošības statistikas izmaiņu analīzi pēdējo piecu gadu periodā.

Izpētot labāko praksi mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības jomā, mēs izstrādāsim atsauces modeli, kas tiks salīdzināts ar pašreizējo stāvokli Latvijā. Turklāt tas mums palīdzēs izstrādāt pašreizējās situācijas nepilnību analīzi (*gap analysis*) - konstatēt neefektivitātes, trūkstošos datus, saiknes un politiskos rīkus, normatīvā un institucionālā regulējuma nepilnības, trūkumus dažādu ieinteresēto pušu lomās, komunikācijas nepilnības, jautājumus, kas saistīti ar mazaizsargāto satiksmes dalībnieku rīcību un paradumiem, resursu trūkumu un citas būtiskas nepilnības.

Mērķis ir izprast galvenos cēloņus ceļu satiksmes negadījumiem, kuru rezultātā tiek smagi ievainoti vai iet bojā mazaizsargātie satiksmes dalībnieki, un novērtēt pašreizējās situācijas novirzes Latvijā, salīdzinot ar atsauces modeli.

* + 1. 2.1. uzdevums – Starptautiskās prakses analīze

ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam *"Turpmākie soļi virzībā uz "Nulles vīziju""*[[13]](#footnote-14)  ir izvirzītas četras intervences jomas, kas risina galvenās ar ceļu satiksmes drošību saistītās problēmas:

1. Infrastruktūras drošība
2. Transportlīdzekļa drošība
3. Droša ceļu satiksme (ieskaitot ātruma pārkāpšanu, alkohola un narkotisko vielu lietošanu, uzmanības novēršanu un aizsarglīdzekļu lietošanu)
4. Reaģēšana ārkārtas situācijās

Infrastruktūra un ceļa apkārtne ir veicinošs faktors vairāk nekā 30% ceļu satiksmes negadījumu.[[14]](#footnote-15) Lai uzlabotu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību, ir svarīgi nodrošināt, ka gājēju ietves ir pietiekami platas, labi apgaismotas un kvalitatīvi izbūvētas, lai tās būtu piemērotas visiem sabiedrības locekļiem, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Lai uzlabotu drošību, ir būtiski uzsvērt vēlamās satiksmes kustības līnijas, piemēram, drošu gājēju pāreju izveidošana autobusu/tramvaju pieturu tuvumā. Turklāt dažādiem mikromobilitātes veidiem (piemēram, velosipēdiem un elektroskrejriteņiem) ir nepieciešamas īpašas, aizsargātas joslas noslogotās ielās vai arī ātruma ierobežojumi (30 km/h vai mazāk) ielās, kas nav tik noslogotas.

Saistībā ar transportlīdzekļu drošību ir svarīgi ņemt vērā ietekmi no nedrošiem, vecākiem automobiļu modeļiem, kas izmanto ceļus līdzās mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Turklāt svarīgi ir arī droši mikromobilitātes transportlīdzekļi. Šos aspektus var kontrolēt ar stingru tiesisko regulējumu.

Trešais minētais aspekts attiecas uz cilvēka uzvedību. Līdzšinējā pieredze liecina, ka vispārējā izglītība un informētība, lai gan mazāk efektīva un mazāk akcentēta mūsdienu "drošas sistēmas pieejās", var tikt papildināta ar autovadītāju apliecību izsniegšanu, mērķtiecīgu izglītošanu un izpratnes veicināšanas kampaņām. Tam apvienojumā ar stingru un nepārtrauktu atbilstības un izpildes nodrošināšanas sistēmu ir izšķiroša nozīme, lai sagatavotu un mudinātu satiksmes dalībniekus droši pārvietoties pa ceļiem un droši izmantot transportlīdzekļus.[[15]](#footnote-16)

Pēdējais aspekts, ko paredz ES ceļu satiksmes drošības politikas sistēma, ir ātra un efektīva reaģēšana ārkārtas situācijās. Ātra un efektīva aprūpe pēc negadījuma var samazināt traumu sekas. Turklāt, samazinot laiku no negadījuma brīža līdz neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu ierašanās brīdim no 25 minūtēm līdz 15 minūtēm, var par trešdaļu samazināt nāves gadījumu iespējamību.[[16]](#footnote-17)

Īstenojot šo projekta posmu, mēs analizēsim ES labo praksi mazaizsargāto satiksmes dalībnieku ceļu drošības jomā. Šī uzdevuma ietvaros EY projekta komanda izstrādās atsauces modeli, kurā būs ietvertas vismaz šādas dimensijas - institūcijas, infrastruktūra; tiesiskais regulējums; uzvedība; reaģēšana ārkārtas situācijās; ieinteresētās personas; izpilde un kontrole; tehnoloģiskās struktūras/procedūras.

Starptautiskās prakses izpēte ietvers:

1. Izveidot potenciālo valstu sarakstu starptautiskās prakses analīzei, pamatojoties uz ierosinātajiem kritērijiem (skatīt Tabula 2).
2. Izstrādāt visaptverošu sarakstu ar galvenajiem interesējošajiem elementiem Latvijas iestādēm.
3. Apzināt un veikt padziļinātu analīzi par konkrētiem piemēriem no vismaz trim ES dalībvalstīm.
4. Izstrādāt atšķirību analīzi starp situāciju Latvijā un apzinātajām labās prakses valstīm.

Tabula 2 Ierosinātais saraksts starptautiskās prakses analīzei

| Identificētas valstis starptautiskās prakses analīzei. | |
| --- | --- |
| Igaunija | Ar 38 bojāgājušajiem uz miljonu iedzīvotāju 2022. gadā Igaunijā ir zemākais ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits Centrāleiropā un Austrumeiropā.[[17]](#footnote-18) Laika posmā no 2010. līdz 2019. gadam Igaunijā ceļu satiksmes negadījumu skaits samazinājās par 34%.[[18]](#footnote-19) Turklāt kultūras un demogrāfisko līdzību dēļ ir ļoti iespējams, ka Igaunijas prakse būs pielāgojama Latvijas situācijai. |
| Nīderlande | Nīderlande ir sestajā vietā no 27 ES valstīm pēc zemākā bojāgājušo skaita uz miljons iedzīvotājiem.[[19]](#footnote-20) Negadījumu īpatsvars, kuros iesaistīti gājēji, ir ievērojami zemāks nekā citās ES valstīs. Turklāt mazaizsargāto satiksmes dalībnieku īpatsvars uz ceļiem Nīderlandē ir daudz lielāks nekā citās valstīs. |
| Zviedrija | Ar 21 nāves gadījumu uz miljons iedzīvotājiem 2022. gadā Zviedrijā ir drošākie ceļi ES.[[20]](#footnote-21) Zviedrijas ceļu satiksmes drošības politikas pamatā ir "Nulles vīzija" – drošas sistēmas pieeja, saskaņā ar kuru nevienam nevajadzētu būt pakļautam riskam tikt nāvīgi vai smagi ievainotam, izmantojot jebkādu pārvietošanās līdzekli. Laika gaitā ir pakāpeniski samazinājies bojāgājušo skaits visos transporta veidos, tostarp mazaizsargāto satiksmes dalībnieku vidū.[[21]](#footnote-22) |
| Dānija | Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem Dānijā ir ievērojami zemāks nekā vidēji ES – attiecīgi 26 un 46 iedzīvotāji.[[22]](#footnote-23) No 2010. līdz 2019. gadam nāves gadījumu skaits Dānijā samazinājās līdzīgā ātrumā kā pārējā Eiropā – 22%. Turklāt tajā pašā laika posmā smagu traumu kritums bija lielāks – 38%.[[23]](#footnote-24) Dānijā ceļu satiksmes drošība ir centralizēta Satiksmes ministrijas pārraudzībā. |

* + 1. 2.2.uzdevums – Esošās situācijas analīze un trūkumu analīze

Kā jau minēts iepriekš, Latvijā ir viens no augstākajiem ceļu satiksmes negadījumu rādītājiem, kuros smagi ievainoti vai bojā gājuši mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Saskaņā ar Latvijas Centrālās statistikas pārvaldes apkopotajiem datiem 2021. gadā 36% īsās pārvietošanās (<300 km) tika veiktas kājām, 2.6% - ar velosipēdu un 0.5 % - ar elektroskrejriteņiem. [[24]](#footnote-25)  Šie dati liecina, ka ievērojamu daļu braucienu Latvijā veic mazaizsargātie satiksmes dalībnieki, taču pašreizējā ceļu infrastruktūra ir pielāgota personīgo automobiļu kustībai. Par infrastruktūru ir veikts ievērojams pētījumu apjoms, tomēr pašreizējais mazaizsargāto satiksmes dalībnieku infrastruktūras stāvoklis ir nepietiekams, sadrumstalots un kopumā nedrošs. Turklāt tikai neliela daļa potenciālo mazaizsargāto satiksmes dalībnieku ir atturēti no mikromobilitātes transporta veidu izmantošanas uztverto drošības risku dēļ. Tikai 3% iedzīvotāju min drošības riskus kā iemeslu, lai neizmantotu velosipēdu. [[25]](#footnote-26) Tas liecina, ka mazaizsargāto satiksmes dalībnieku vidū ir jāveic izpratnes veicināšana.

Galvenais tiesību akts, kas regulē ceļu satiksmi un ceļu satiksmes drošību Latvijā, ir Ceļu satiksmes likums, kura mērķis ir *"noteikt organizatorisko un tiesisko pamatu ceļu satiksmes kārtībai un ceļu satiksmes drošībai Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fizisko un juridisko personu īpašumu"*.[[26]](#footnote-27) Palielinoties negadījumu skaitam saistībā ar elektroskrejriteņu izmantošanu, ir veikti likuma grozījumi. Piemēram, patlaban likumā noteikts, ka *"Piedalīties ceļu satiksmē ar elektroskrejriteni personai, kura nav sasniegusi 14 gadu vecumu, ir aizliegts"*. Jaunākie likuma grozījumi liedz izmantot elektroskrejriteņus bez aizsargķiveres. [[27]](#footnote-28) Ir ļoti svarīgi uzsvērt, ka pašvaldību līmenī ir jāizstrādā normatīvais regulējums, lai nodrošinātu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību uz ceļiem, jo īpaši attiecībā uz elektroskrejriteņu koplietošanas shēmu regulējumu.

Esošās situācijas analīzē galvenā uzmanība tiks pievērsta tām pašām dimensijām, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošību ievainojamiem satiksmes dalībniekiem, kā norādīts 2.1. uzdevumā – institūcijas, infrastruktūra, tiesiskais regulējums, uzvedība, reaģēšana ārkārtas situācijās, ieinteresētās personas, izpilde un kontrole, tehnoloģiskās struktūras/procedūras.

EY analizēs esošo situāciju veicot sekojošās darbības:

1. Identificēt un kartēt ieinteresētās puses, tostarp SM, Iekšlietu ministriju, Valsts policiju, CSDD, Latvijas Valsts ceļus, Veselības ministriju, slimnīcas, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu (NMPD) un NVO (piemēram, Latvijas Riteņbraucēju apvienību, biedrību "Pilsēta cilvēkiem", Rīgas apkaimju biedrības).
2. Sadarboties ar vietējiem un starptautiskajiem ceļu satiksmes drošības ekspertiem, lai veiktu rūpīgu dokumentu izpēti. Izmantot informatīvos ziņojumus (piemēram, "Par valsts mikromobilitātes attīstību"[[28]](#footnote-29); "Pētījums par veloinfrastruktūru valsts līmenī"[[29]](#footnote-30); Labās prakses analīze mikromobilitātes jomā un labās prakses pārņemšana attiecīgās pašvaldību normatīvās bāzes izstrādē[[30]](#footnote-31); Ceļu satiksmes drošības valsts pārskats: Latvija[[31]](#footnote-32); Nacionālais ceļu satiksmes drošības profils – Latvija[[32]](#footnote-33)), tiesiskais regulējums (piemēram, ES ITS direktīva[[33]](#footnote-34); ES ceļu satiksmes drošības tiesību akti[[34]](#footnote-35); Ceļu satiksmes likums[[35]](#footnote-36)), publiski pieejamus datus (piemēram, Ceļu satiksmes drošības direkcijas[[36]](#footnote-37) publicētos datus; EK publicētos[[37]](#footnote-38) datus; apdrošināšanas sabiedrību publicētos datus[[38]](#footnote-39)).
3. Ja nepieciešams, oficiāli pieprasīt papildu informāciju no SM, iesniedzot oficiālu informācijas pieprasījumu.
4. Analizēt datus par ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīti mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki, īpašu uzmanību pievēršot tiem negadījumiem, kuru rezultātā gūti smagi ievainojumi vai iestājusies nāve. Klasificēt negadījumus un noteikt trūkumus.
5. Veikt strukturētas un daļēji strukturētas intervijas ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, par pamatu izmantojot dokumentu izpētē un datu analīzē iegūtos secinājumus. Organizēt aptaujas, lai atklātu ceļu satiksmes drošības modeļus un galvenās problēmas.
6. Iesaistīt mazaizsargātos satiksmes dalībniekus, tostarp NVO (piemēram, Latvijas Riteņbraucēju apvienību, biedrību "Pilsēta cilvēkiem", Rīgas apkaimju biedrības), organizējot fokusa grupu sanāksmes. Izstrādājiet darba kārtību, dalībnieku sarakstus un iepazīstiniet ar tiem projekta ieinteresētās puses. Veiciet aptaujas, lai izprastu satiksmes drošības modeļus un problēmas, kas raksturīgas mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.
7. Veikt visaptverošu trūkumu analīzi, izpētot neoptimālus aspektus iestādēs, infrastruktūrā; normatīvajā regulējumā; uzvedībā; ārkārtas situācijās; ieinteresētajās pusēs; izpildē un kontrolē; tehnoloģiskajās struktūrās/procedūrās.
8. Sagatavot detalizētu ziņojumu, kurā apkopoti 2. uzdevuma rezultāti, iekļaujot pētījumos, datu analīzē, apspriedēs ar ieinteresētajām personām un trūkumu analīzē gūtos secinājumus. Iesniedziet ziņojumu ieinteresētajām personām pārskatīšanai.

Nodevums 3 — Ziņojums ar ieteikumiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanai mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem un ceļvedis tā īstenošanai

Mērķi

Šī uzdevuma mērķis ir izstrādāt ieteikumus satiksmes drošības uzlabošanai mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem Latvijā, izmantojot 2. uzdevumā iegūtās informāciju. Rezultātā tapušais ziņojums ietvers visaptverošu ieteikumu kopumu, kurā tiks risinātas neatbilstības starp atsauces modeli un pašreizējo situāciju Latvijā. Šie ieteikumi būs saskaņoti ar 2. uzdevumā izklāstītajām dimensijām. Turklāt šī uzdevuma mērķis ir sniegt skaidru šo ieteikumu īstenošanas plānu, piedāvājot ceļvedi. Šajā ceļvedī tiks izklāstīti konkrēti soļi, kas jāveic dažādām ieinteresētajām pusēm, ietekme uz resursiem un ierosinātais laika grafiks katram solim. Pirms rekomendāciju ziņojuma sagatavošanas tiks izstrādāts īss metodoloģijas/plānošanas apraksts, kurā tiks izklāstīta pieeja. Šīs metodoloģijas/plānošanas pieeja tiks apspriesta un apstiprināta ar SM.

* + 1. 3.1. uzdevums – Ziņojums ar ieteikumiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanai mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem

Ir ārkārtīgi svarīgi izveidot visaptverošu ieteikumu sarakstu, lai uzlabotu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību uz ceļiem. Šobrīd ir izstrādāti vairāki ziņojumi par pašreizējo ceļu satiksmes drošības stāvokli Latvijā. Tomēr, kā jau iepriekš minēts, ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros ir smagi ievainoti vai gājuši bojā mazaizsargātie satiksmes dalībnieki, joprojām ir ievērojami lielāks nekā vidēji ES. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi izstrādāt skaidru, praktiski īstenojamu ieteikumu kopumu, kas nodrošinātu konkrētus un ātrus risinājumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai Latvijā.

Šie ieteikumi balstīsies uz šādiem soļiem:

1. Identificēt un uzskaitīt konkrētas uzlabojamās jomas, kas saistītas ar mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību Latvijā.
2. Veikt papildu izpēti par mūsu atsauces modeļa labās prakses valstīm, lai apzinātu praktiskus risinājumus un metodes, ko tās izmantojušas identificēto problēmu risināšanai.
3. Izstrādāt sākotnējo ieteikumu sarakstu, strukturējot tos šādās dimensijās: institūcijas, infrastruktūra; tiesiskais regulējums; uzvedība; reaģēšana ārkārtas situācijās; ieinteresētās personas; izpilde un kontrole; tehnoloģiskās struktūras/procedūras.
4. Organizēt darbseminārus vai ekspertu grupas, lai apspriestos ar mazaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, apkopojot ieskatus un atsauksmes.
5. Veikt strukturētas un daļēji strukturētas intervijas ar ieinteresētajām personām, lai apspriestu sākotnējo ieteikumu sarakstu, gūstot papildus atziņas.
6. Izstrādāt pilnveidotu un papildinātu rekomendāciju sarakstu un izveidot aptauju. Izplatīt aptauju ieinteresētajām personām, tostarp mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem, un aicināt viņus novērtēt ieteikumu atbilstību un to īstenošanas prioritāti.
7. Izveidot ieteikumu prioritātes, pamatojoties uz to īstenošanas sarežģītību un sagaidāmo ietekmi. Sagrupēt ieteikumus četrās kategorijās:

* Zema sarežģītība ar lielu ietekmi
* Augsta sarežģītība ar lielu ietekmi
* Zema sarežģītība ar mazu ietekmi
* Augsta sarežģītība ar zemu ietekmi.
  + 1. 3.2. uzdevums - Ieviešanas ceļveža izstrāde

Ņemot vērā izmaiņas, ko ieteikumi paredzēs, ārkārtīgi svarīgi ir izstrādāt visaptverošu un praktisku īstenošanas ceļvedi. Īstenošanas ceļvedis kalpos arī kā praktiskais instruments ieinteresētajām personām (galvenokārt SM). Tāpēc mēs uzskatām, ka līdzdalības pieeja īstenošanas ceļveža izstrādē ir viens no veiksmes faktoriem, lai ieinteresētās personas atbalstītu un uzņemtos atbildību par sasniedzamajiem rezultātiem un ieviešamajiem ieteikumiem.

Izstrādājot īstenošanas ceļvedi, mēs:

1. Izstrādāsim ceļveža struktūru, kas tiks veidota pēc atsauces modeļa dimensijām - institūcijas, infrastruktūra; tiesiskais regulējums; uzvedība; reaģēšana ārkārtas situācijās; ieinteresētās personas; izpilde un kontrole; tehnoloģiskās struktūras/procedūras. Struktūra tiks apspriesta un saskaņota ar SM un EK.
2. Organizēsim seminārus (pa vienam katrai dimensijai), iesaistot attiecīgās ieinteresētās personas, kuras varētu būt iesaistītas kādā no konkrētās dimensijas ieteikumiem. Atkal, izmantojot kopīgas izstrādes pieeju, mēs apspriedīsim un vienosimies par to, kādi ieteikumi būtu jāiekļauj īstenošanas ceļvedī, kā arī definēsim katra ieteikuma taustāmos rezultātus, norādot dažādus pasākumus, kas jāveic dažādiem dalībniekiem, ietekmi uz resursiem un ierosināto grafiku šo dažādo pasākumu veikšanai. Lai veicinātu raitu un produktīvu diskusiju, mūsu eksperti būs sagatavojuši iespējamo ieviešanas pasākumu uzskaitījumu, ko semināra dalībnieki izskatīs un apspriedīs.
3. Apkoposim secinājumus ziņojumā.

Nodevums 4 — Ziņojums par izpratnes veicināšanas kampaņu

Mērķi

Šīs informētības kampaņas mērķis ir veicināt drošu mikromobilitātes iespēju integrāciju, vienlaikus par prioritāti izvirzot vismazaizsargātāko satiksmes dalībnieku satiksmes drošību, pamatojoties uz 2. un 3. nodevumā iegūtajiem datiem un ieteikumiem. Šīs kampaņas galvenais mērķis ir izcelt vispārējus faktorus, kas pastiprina bažas par ceļu satiksmes drošību, tostarp sabiedrības izpratni par drošu ceļu satiksmi, atbildības sajūtu ceļu satiksmē, kā arī personīgo ieradumu un citu elementu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

* Veicināt izpratni par esošajiem un potenciālajiem riskiem, kas saistīti ar mikromobilitāti, tostarp par negadījumiem un konfliktsituācijām ar citiem satiksmes dalībniekiem.
* Veicināt visaptverošas ceļu satiksmes drošības programmas izveidi un īstenošanu, uzsverot izpratni par drošību un paraugprakses ieviešanu.
  + 1. 4.1.uzdevums – Metodoloģijas un izpratnes veicināšanas kampaņas plāna izstrāde

Uzsākot ceturtā nodevuma īstenošanu, projekta komanda organizēs tikšanos ar SM, CSDD un citām ieinteresētajām pusēm, lai pārrunātu publiskās kampaņas vīziju un galvenos fokusa elementus.

Publiskās kampaņas process ietver:

1. Ievadsanāksmi,
2. Stratēģijas izstrādi,
3. Radošo kampaņas plāna izstrādi,
4. Kampaņas Izpildi.
   * 1. 4.2.uzdevums – Izpratnes veicināšanas kampaņas stratēģija un radošā attīstība

Pēc sākotnējās tikšanās ar SM un ieinteresētajām personām tiks organizēts seminārs, lai izvērtētu paraugpraksi drošai rīcībai ceļu satiksmē. Šī semināra mērķis ir noteikt bīstamas situācijas un vietas satiksmē mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, pamatojoties uz datiem un ieteikumiem, kas iegūti 2. un 3. nodevuma laikā. Projekta komanda apkopos semināra laikā iegūto informāciju un atsauksmes, analizēs secinājumus un izveidos kopsavilkuma prezentāciju, kurā būs izklāstīti turpmākie publiskās kampaņas īstenošanas soļi. Lai palielinātu kampaņas ietekmi, tiks iekļautas semināra laikā iegūtās nozares ekspertu atsauksmes. Šo atsauksmju mērķis būs izraisīt empātiju un izpratni, ilustrējot, kā drošas un ilgtspējīgas transporta iespējas pozitīvi ietekmē kopienas.

Izpratnes veicināšanas kampaņas radošā izstrāde ietvers šādus soļus:

* Pirms uzsākt radošo izstrādi, projekta komanda veiks esošās situācijas analīzes un izstrādāto ieteikumu novērtējumu 3. nodevuma ietvaros, apkopos informāciju par mērķauditoriju, tās attieksmi pret mikromobilitāti, drošu rīcību satiksmē un vēlamajiem saziņas kanāliem.
* Radošās darbības uzsākšanas sanāksme - projekta komanda sasauks sanāksmi, kurā piedalīsies radošās un mārketinga komandas, kā arī pārstāvji no SM un ieinteresētās personas. Sanāksmes laikā viņi iepazīstinās ar piemēriem no veiksmīgām izpratnes veicināšanas kampaņām, lai iedvesmotu idejas un nodrošinātu, ka visi saprot kampaņas mērķus.
* Radošā kopsavilkuma definēšana - projekta komanda kopīgi izveidos gala radošo kopsavilkumu, ietverot galveno vēstījumu, mērķauditoriju, vēlamos rezultātus un kampaņas toni.
* Kampaņas koncepcijas un materiālu izstrāde - pamatojoties uz radošo kopsavilkumu, radošā komanda būs atbildīga par kampaņas pamatkoncepcijas un materiālu izstrādi. Tas ietvers datu vizualizāciju un infografiku izstrādi, kas izceļ labās prakses piemērus drošai rīcībai ceļu satiksmē, kā arī identificē bīstamas situācijas/zonas satiksmē mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.
* SM apstiprinājums un laika plānošana - projekta komanda iesniegs kampaņas izstrādāto gala variantu SM un ieinteresētajām personām apstiprināšanai. Vienlaikus projekta komanda sadarbosies ar SM un ieinteresētajām personām, lai izstrādātu detalizētu laika plānu, kurā būs norādītas konkrētas darbības un termiņi katram kampaņas posmam.
  + 1. 4.3.uzdevums – Organizēt multimediju izpratnes veicināšanas kampaņu, lai uzlabotu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku izpratni par drošību un drošāku uzvedību satiksmē

Izpratnes veicināšanas kampaņas mērķis ir uzlabot izpratni par drošību un veicināt mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošāku pārvietošanos ceļu satiksmē. Izmantojot datu vizualizāciju un infografikas, paziņojumus presei un spēcīgu klātbūtni sociālajos plašsaziņas līdzekļos, mēs vēlamies iesaistīt sabiedrību, lēmumu pieņēmējus un plašsaziņas līdzekļu pārstāvjus, lai aizstāvētu uzlabotu ceļu satiksmes drošības praksi. Kampaņa tiks īstenota, izmantojot dažādus kanālus, tostarp sociālo plašsaziņas līdzekļu platformas un mērķtiecīgus plašsaziņas līdzekļus, un tās izplatīšanā aktīvi iesaistīsies SM un CSDD.

Piedāvātās kampaņas aktivitātes un distribūcijas kanāli:

* Datu vizualizācija un infografikas. Vizualizēt datus un statistiku par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošu rīcību ceļu satiksmē. Attēlot šo informāciju infografikos, lai tā būtu viegli koplietojama un pieejama plašsaziņas līdzekļu pārstāvjiem.
* Sabiedriskās attiecības. Izsludināt paziņojumus presei, kuros uzsvērti kampaņas mērķi, galvenie notikumi un atskaites punkti. Organizēt mērķtiecīgu plašsaziņas līdzekļu apmeklējumu, lai nodrošinātu intervijas un reportāžas vietējos plašsaziņas līdzekļos. Uzsvērt kampaņas nozīmīgumu vietējai sabiedrībai un tās potenciālo ietekmi uz transporta politiku un ceļu satiksmes drošību.
* Sociālo plašsaziņas līdzekļu kampaņa. Izmantot sociālo plašsaziņas līdzekļu platformas, lai dalītos ar kampaņas jaunumiem, drošības padomiem un veiksmes stāstiem. Aicināt lēmumu pieņēmējus un plašsaziņas līdzekļu pārstāvjus aktīvi piedalīties kampaņas popularizēšanā, izmantojot savus kanālus: i) SM - Facebook, Twitter, Instagram, Web, ii) CSDD - Facebook, Twitter, Instagram.

**Kampaņas** **KPI:** pieminēšana plašsaziņas līdzekļos; Mediju reakcijas (cik cilvēki ir dalījušies/ atzīmējuši patīk ar noteikto ierakstu); Tīmekļa vietnes apmeklējums; Sociālo mediju metrika.

Nodevums 5 – Projekta noslēguma ziņojums

Mērķi

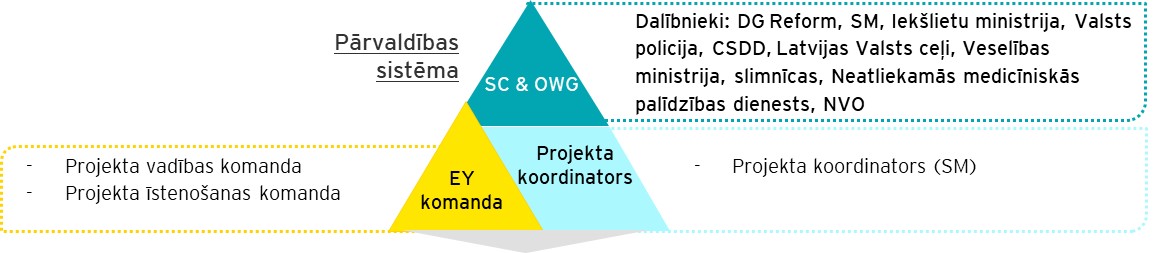
Noslēguma ziņojumā tiks iekļauts pārskats par veiktajiem uzdevumiem un tiks sniegti attiecīgie ieteikumi turpmākajiem soļiem. Šie ieteikumi attieksies uz projekta rezultātu novērtēšanu un uzraudzību, kā arī uz galvenajām gūtajām atziņām, kas var izrādīties vērtīgas, prezentējot projektu ārējām organizācijām un īstenojot tam līdzīgus uzdevumus dažādās ES dalībvalstīs.

* + 1. 5.1.uzdevums — Izveidot gala ziņojumu, kas satur projekta publisko kopsavilkumu
       - 1. Noslēdzot visu Projekta nodevumu izstrādi, tiks sagatavots projekta noslēguma ziņojums, kas ietvers arī projekta publisko kopsavilkumu. Ziņojumā mēs sniegsim kodolīgu un skaidru vēstījumu par pašreizējiem izaicinājumiem un esošo situāciju mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības novērtēšanā Latvijā, kā arī ieteikumus un praktiskus soļus to īstenošanai.
         2. Kopsavilkumā būs iekļauts:
  1. Projekta konteksts;
  2. Īss paziņojums par SM;
  3. Apraksts par to, kādas vajadzības tika risinātas;
  4. Metodoloģija un pieeja, kas izmantota gala rezultātu sagatavošanai;
  5. Galvenie rezultāti un veiktās darbības;
  6. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām un/vai semināri;
  7. Galvenie secinājumi un gūtā pieredze;
  8. Gaidāmie rezultāti un sagaidāmā ietekme.

Izpildītājs visus Projekta rezultātus kā pielikumus iekļaus noslēguma ziņojumā. Ja galvenās ieinteresētās puses uzskatīs par nepieciešamu, noslēguma ziņojumā iekļausim arī informatīvos un komunikācijas materiālus, kas izstrādāti citos projekta īstenošanas posmos. Kā norādīts DU, izpildītājs aktualizēs projekta apraksta kopsavilkumu, kas sagatavots Sākuma ziņojuma izstrādes posmā, un iekļaus aktualizēto versiju kā daļu no noslēguma ziņojuma saziņas un publicēšanas vajadzībām. Pēc nobeiguma ziņojuma izstrādes projekta komanda sagatavos īsu prezentāciju un faktu lapu, kurā apkopos galvenos projekta punktus, kas ir vērtīgi un izmantojami, lai prezentētu projektu ārējām pusēm un atkārtotu līdzīgus centienus citās ES dalībvalstīs. Izpildītājs piedalīsies sanāksmē Eiropas Komisijā, lai iepazīstinātu ar projektu, atbildētu uz jautājumiem un, iespējams, piedalītos paneļdiskusijā. Turklāt tiks izveidota PowerPoint prezentācija, ko ES Komisija varēs izmantot iekšēji. Prezentācija būs vizuāli pievilcīga un viegli saprotama, tāpēc to varēs izmantot Komisijas intranetā vai ievietot tiešsaistē, lai ES pilsoņi varētu iepazīties ar to.

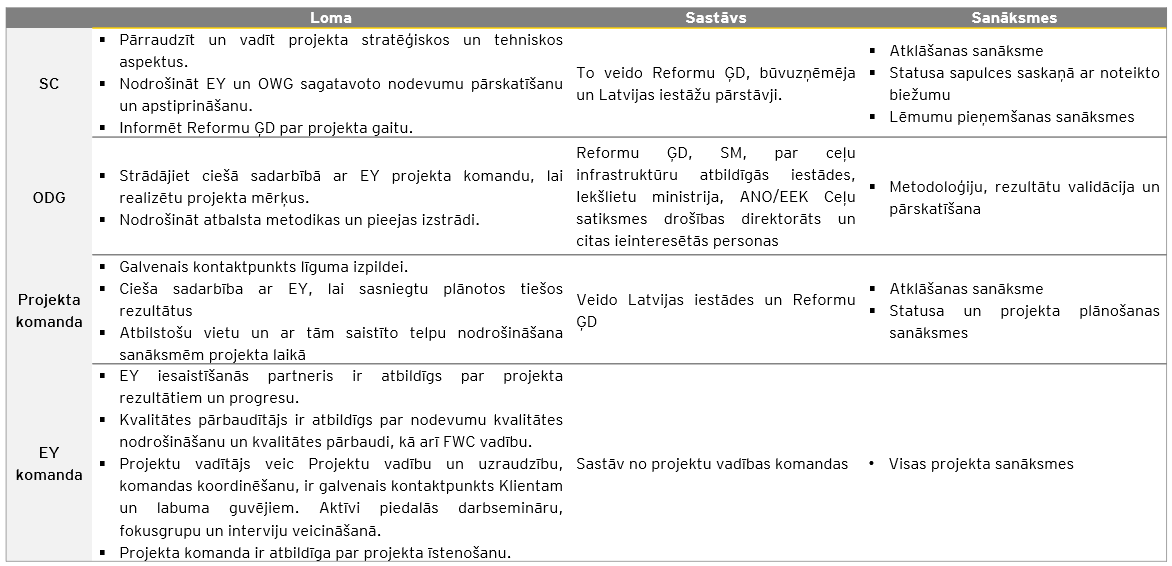
Projekta vadība

Projekta pārvaldības struktūra



Attēls 2 Pārvaldības sistēma

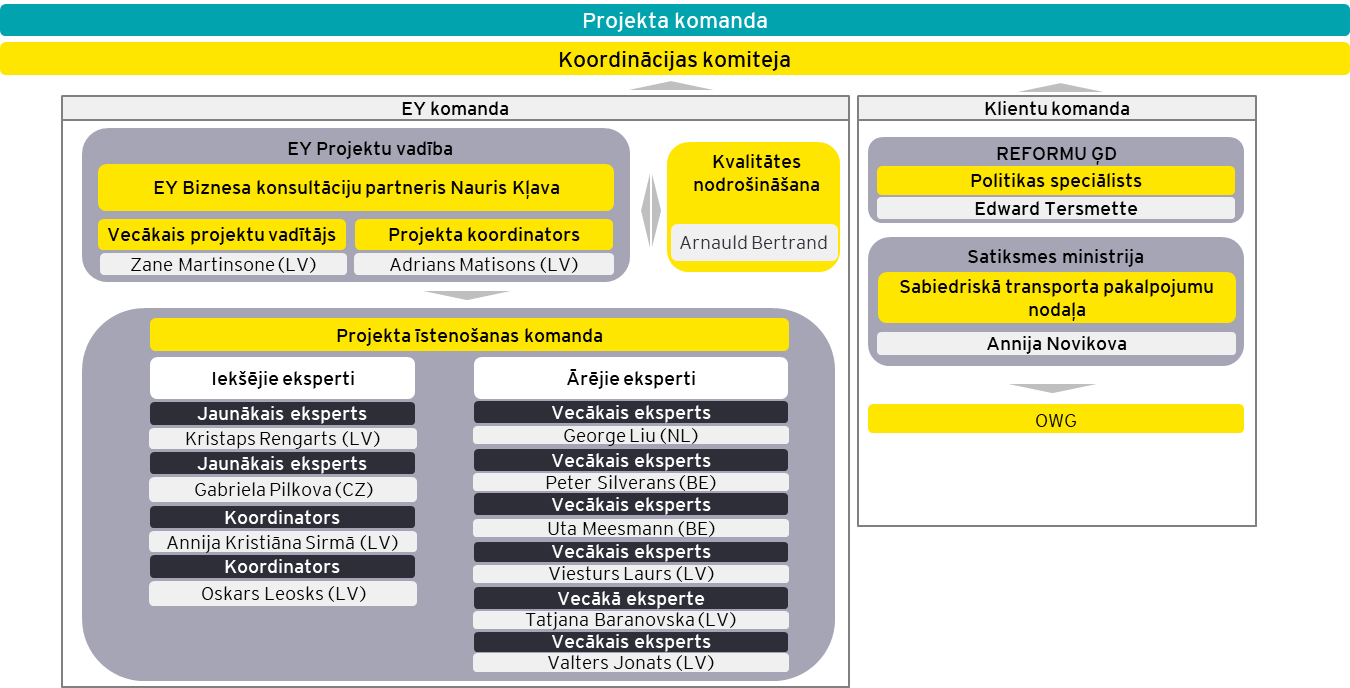
Iepriekš minētā struktūra atspoguļo projekta pārvaldības sistēmu. Visi dalībnieki ir iedalīti četrās galvenajās grupās.



Attēls 3 Organizācijas struktūras lomas

Projekta komanda

Projekta izpildei esam izveidojuši augsti pieredzējušu un daudzveidīgu komandu, kas apvieno (1) plašu pieredzi liela mēroga reformu projektos transporta nozarē, (2) projektu vadības un mērķtiecīgas transformācijas kompetences, kā arī (3) pieredzi tādās jomās kā ceļu satiksmes drošība un mikromobilitāte.



Attēls 4 Projekta grupas struktūra

Papildus šim uzdevumam izvēlētajiem speciālistiem EY var piesaistīt papildu tehniskās zināšanas, izmantojot daudzos specializētos pakalpojumus, ko EY sniedz visā pasaulē. Mūsu vietējās EY komandas atbalsta EY Globālais nākotnes mobilitātes kompetences centrs, kas apvieno visā pasaulē strādājošu profesionāļu komandu ar dziļu tehnisko pieredzi konsultāciju pakalpojumu sniegšanā un strādā, lai paredzētu tirgus tendences, to ietekmi un izstrādātu viedokļus par būtiskiem nozares jautājumiem. Turklāt EY ir piesaistījusi papildu kolēģus Anniju K. Sirmā un Oskaru Leosku no "Ernst & Young Baltic" Rīgas biroja, lai atbalstītu EY komandu koordinācijas procesos, sarakstē starp SM un komandu, kā arī dažādu sanāksmju plānošanā un sanāksmju protokolu sastādīšanā.

Komunikācijas plāns

Komunikācijas galvenie principi būs šādi:

* Reizi trīs nedēļās tiek rīkotas statusa sanāksmes starp SM un projekta komandu.
* Citas sanāksmes/apspriedes tiek organizētas visā projekta gaitā pēc nepieciešamības.
* Uzraudzības komitejas sanāksmes tiek organizētas reizi mēnesī, kā noteikts projekta uzsākšanas prezentācijā.
* Projekta rezultāti tiek iesniegti līgumslēdzējai iestādei un SM noteiktajos termiņos.
* SM apkopo dažādu ieinteresēto personu komentārus par galīgajiem rezultātiem pirms komentāru iesniegšanas EY komandai.
* Galvenā saziņas valoda ir latviešu valoda.
* Darba valoda sanāksmēs, kurās piedalās starptautiskie eksperti, ir angļu valoda.
* Rezultātu valoda ir latviešu un angļu valoda, kā norādīts DU.
* Virtuālās sanāksmes galvenokārt tiks organizētas, izmantojot Microsoft Teams.
* Galvenie rezultāti galvenokārt tiek iesniegti elektroniskā formātā (galvenokārt pa e-pastu).
* Nodevumus un citus saistītos dokumentus var iesniegt jebkurš EY komandas pārstāvis.

Tabula 3 Saziņas plāns

| **Nr.** | **Notikums** | **Biežums** | **Saziņas kanāls** | **Paziņots (dalībniekiem)** | **Saturs** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Statusa ziņojuma sanāksmes | Reizi mēnesī | Microsoft Teams | Projektu vadītāja (Reformu ĢD un SM) | 1. Nodevuma izpildes statuss  2. Galvenās tēmas, informācija par projekta statusu  3. Riska/problēmu reģistrs |
| 2 | Darbsemināri un darba grupas sanāksmes | Pamatojoties uz vajadzību, kā norādīts DU | Klātienē vai virtuāli (Microsoft Teams) | ODG dalībnieki, ieinteresētās personas, projektu vadītājs (SM), pamatojoties uz nepieciešamību | Pārrunāt konkrētas tēmas un vienoties par risinājumiem. |
| 3 | Koordinācijas komitejas sanāksmes | Pamatojoties uz nepieciešamību un pēc projekta posmu beigām (5 nodevumi) | Klātienē vai virtuāli (Microsoft Teams) | Koordinācijas komitejas locekļi | Novērtēt progresu un pieņemt lēmumus par stratēģiskiem projekta jautājumiem, kas ietekmē projekta rezultātus, izmaksas un termiņus. |
| 4 | Projekta nodevumu ziņojumi | Pamatojoties uz nodevumu kalendāru | E-pasts vai Microsoft Teams | Projektu vadītāja (Reformu ĢD/SM) | Iesniegt izstrādātā nodevuma galīgo redakciju apstiprināšanai līgumslēdzējai iestādei. |

Nodevumu apstiprināšana

**Projekta nodevumu apstiprināšanas procesā tiks veiktas šādas darbības:**

* Nodevumus sagatavo EY.
* SM un līgumslēdzēju iestāde būs atbildīga par nodevumu pārskatīšanu un validāciju.
* Attiecīgajām struktūrām, kas saņems galīgo dokumentu pārskatīšanai, ir jāsniedz komentāri komentāru žurnāla veidnē.
* Paredzams, ka SM 14 dienu laikā pēc galīgās redakcijas projekta iesniegšanas iesniegs kopsavilkumu par nepieciešamajiem grozījumiem.
* Pēc komentāru saņemšanas no darba grupas EY koriģēs ziņojumu un iesniegs galīgo dokumentu Reformu ģenerāldirektorātam un ministrijai.
* Paredzams, ka Reformu ģenerāldirektorāts komentārus par iesniegtajiem galīgajiem rezultātiem sniegs 14 dienu laikā no to saņemšanas dienas.
* Ja 14 dienu laikā Reformu ĢD un SM nav snieguši savus komentārus, uzskatāms, ka galīgais dokuments ir apstiprināts. Papildus tam uzskatāms, ka galīgais variants ir apstiprināts, ja 14 dienu laikā vai nu SM, vai arī Reformu ĢD ir nosūtījuši EY rakstisku apstiprinājumu par galīgo variantu.
* EY 10 darbdienu laikā pēc saņemšanas veic nepieciešamos grozījumus, ko ierosina Reformu ĢD un/vai SM.

Informācijas apmaiņa

Saskaņā ar informācijas neizpaušanas līgumu jebkura informācija vai dokumenti, kas nav publiski pieejami, tiks uzskatīti par konfidenciāliem.

Pakalpojuma sniegšanas laikā EY:

* bez saņēmējas dalībvalsts iestādes iepriekšējas rakstiskas piekrišanas neizmantot konfidenciālu informāciju vai dokumentus citiem mērķiem, izņemot tās saistību izpildi saskaņā ar īpašo līgumu.
* nodrošina šādas konfidenciālas informācijas vai dokumentu aizsardzību ar tādu pašu aizsardzības līmeni kā savai konfidenciālai informācijai vai dokumentiem un jebkurā gadījumā ar pienācīgu rūpību.
* tieši vai netieši neizpauž konfidenciālu informāciju vai dokumentus trešajām personām bez saņēmējas dalībvalsts iestādes iepriekšējas rakstiskas piekrišanas.

Kvalitātes vadība

EY koncentrējas uz pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanu, piemērojot šādus principus, kas nosaka, kā kvalitāte tiks pārvaldīta un apstiprināta visā projekta īstenošanas laikā:

* Līguma un tehniskā piedāvājuma ievērošana.
* Nodevumu pārskatīšanas cikls - lai nodrošinātu, ka nodevums ir visaugstākās kvalitātes, EY nosaka vairākus pārskatīšanas slāņus:
  + Nodevumus sagatavo Projekta komanda Projekta vadītāja uzraudzībā.
  + Katru nodevumu sīkāk pārskata EY iesaistes partneris, pirms to iesniedz Reformu ĢD un SM.
  + Kvalitātes pārbaudītājs pārskatīs nodevumu galīgās versijas, pirms tās tiks iesniegtas Reformu ĢD un SM.

Projekta ieinteresēto personu pienākumi

Projekta panākumi būs atkarīgi no ieinteresēto pušu aktīvas iesaistes. Pēc 21. novembrī notikušās projekta uzsākšanas sanāksmes tika precizētas projekta ieinteresētās puses un to iesaistīšanās veidi (skatīt Tabula 4).

Tabula 4 Pārskats par galveno ieinteresēto personu pienākumiem

| Nr. | Organizācija | ODG | SC |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Satiksmes ministrija | X | X |
| 2 | Iekšlietu ministrija | X | X |
| 3 | Valsts policija | X |  |
| 4 | Ceļu satiksmes drošības direkcija | X |  |
| 5 | Latvijas Valsts ceļi | X |  |
| 6 | Veselības ministrija | X |  |
| 7 | Slimnīcās | X |  |
| 8 | Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests | X |  |
| 9 | NVO | X |  |
| 10 | Apkaimju biedrības | X |  |
| 11 | Latvijas Mobilitātes asociācija | X |  |
| 12 | Privātais sektors | X |  |
| 13 | Mazaizsargātie satiksmes dalībnieki | X |  |

* 1. Projekta risku vadība

Projekta īstenošanas risku un problēmu identificēšana, pārvaldība un uzraudzība būs mūsu veiksmīgas projekta vadības pieejas galvenā sastāvdaļa. Komanda koncentrēsies ne tikai uz ātru risku identificēšanu, bet arī uz konstruktīvu pieeju problēmu risināšanai un sekmīgai uzdevuma izpildei. Pārskatu par identificētajiem Projekta riskiem skatīt Tabula 5.

Tabula 5 Projekta risku un problēmu kopsavilkums

| Nr. | Riska apraksts | Īpašnieks | Termiņš | Novēršanas plāns | Ietekme | Iespēja |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Stratēģiskie riski | | | | | | |
| 1 | Vāja stratēģiskā atbildība par projektu | SM/EY | Pastāvīgi | Departamenta struktūrvienības norīkošana, kas būs atbildīga par projekta īstenošanas nepārtrauktību. | Augsts | Vidējs |
| 2 | Neoptimālu risinājumu risks ceļu satiksmes drošības uzlabošanai organizatorisku ierobežojumu dēļ (nepietiekama kapacitāte, resursi un pārmaiņu stimuli) | SM | Pastāvīgi | Izstrādāto ieteikumu prioritāšu noteikšana.  Īstermiņa un ilgtermiņa īstenojamo pasākumu noteikšana. | Augsts | Vidējs |
| 3 | Dažu ieinteresēto personu interešu konflikta iespējamība stratēģijas izstrādes laikā | EY | Pastāvīgi | Detalizēta ieinteresēto personu kartēšana, tostarp matrica, kas aptver potenciālās intereses projekta/interešu konfliktā.  Ieinteresēto personu nostājas uzraudzība projekta īstenošanas laikā.  Reformu ĢD informēšana par iespējamu interešu konflikta gadījumu eskalāciju. | Augsts | Zems |
| 4 | Neefektīva līdzdalība, koordinācija un sadarbība starp dažādu nozaru iestādēm ieteikumu un rīcības plāna izstrādē (transporta, iekšlietu un veselības aprūpes nozares iestādes) | SM/EY/ Reformu ĢD | Pastāvīgi | Detalizēta ieinteresēto pušu kartēšana.  Saziņa par to, cik svarīgi projektā ir iesaistīt katru no ieinteresētajām pusēm.  Regulāra projekta darbību uzraudzība ar visām ieinteresētajām personām. | Augsts | Vidējs |
| Operacionālie riski | | | | | | |
| 6 | Projektam paredzētā izpildes laika pārsniegšana neparedzētu problēmu dēļ, piemēram, aizkavēšanās ieinteresēto personu domstarpību dēļ, neparedzēta Projekta darbības jomas paplašināšanās vai iekšējās koordinācijas trūkuma dēļ | EY | Pastāvīgi | Stingra projekta izpildes, apjoma, termiņu un rezultātu uzraudzība.  Savlaicīga domstarpību jautājumu identificēšana, plašas informācijas sniegšana iesaistītajām pusēm un proaktīva starpniecība lēmumu pieņemšanā.  Jautājumu eskalācija Koordinācijas komitejā. | Zems | Zems |
| 7 | Kavēta saziņa vai nesaskaņas starp galvenajām ieinteresētajām personām par galvenajiem secinājumiem un nākotnes attīstības modeli | EY | Pastāvīgi | Regulāras progresa sanāksmes ar ODG un koordinācijas komiteju ( pēc vajadzības), lai apspriestu projekta progresu un konstatētos jautājumus.  Rūpīga saziņa starp EY un klienta komandu. | Augsts | Zems |
| 8 | Ilgs lēmumu pieņemšanas process attiecībā uz ierosinātajām izmaiņām, kā rezultātā kavējas darbu turpināšana citos Projekta posmos | EY | Pastāvīgi | Skaidra informācija par attiecīgo ieinteresēto personu lomu un nepieciešamo iesaistīšanos, skaidri definēta galaproduktu apstiprināšanas procedūra. | Vidējs | Zems |
| Kvalitātes riski | | | | | | |
| 9 | Saņemtās informācijas apjoms un kvalitāte ir nepietiekama, lai veiktu analīzi vēlamajā līmenī | EY | Pastāvīgi | Informācijas pieprasījuma (t.sk. informācijas, datu un avotu) apstiprināšana ar datu turētāju institūcijām, informācijas pieejamības apspriešana projekta plānošanas posmā. | Vidējs | Zems |
| 10 | Projekta secinājumi un labās prakses piemēri nav piemērojami Latvijas kontekstam | EY | Pastāvīgi | Starptautisku ekspertu iesaistīšana galveno secinājumu un ieteicamā nākotnes stāvokļa modeļa apspriešanā un apstiprināšanā.  Regulāras diskusijas ar ieinteresētajām personām. | Augsts | Zems |
| 11 | Rezultāti neatbilst galveno Projekta ieinteresēto pušu kvalitātes un skaidrības prasībām | EY | Pastāvīgi | Komandas locekļiem ir pieredze ziņojumu sagatavošanā gan valsts, gan Eiropas iestādēm.  Rezultātus pārskatīs neatkarīgs kvalitātes vērtētājs. | Augsts | Zems |
| Organizatoriskie riski | | | | | | |
| 14 | Nepietiekama SM pārstāvju, kā arī citu ieinteresēto pušu iesaiste galvenajās projekta aktivitātēs | EY | Pastāvīgi | Komunikācija par gaidām attiecībā uz visu ieinteresēto pušu iesaistīšanās nepieciešamību, skaidri nosakot lomas un pienākumus. | Augsts | Zems |
| 15 | Valodas barjeras (pieredzes apmaiņa, ieinteresēto personu iesaistīšana diskusijās ar ārvalstu ekspertiem, semināri) | EY/SM | Pastāvīgi | Ekspektāciju saskaņošana attiecībā uz dažādu darbību un rezultātu valodu(-ām) ievadsanāksmes laikā. Atbilstošu valodas prasmju prasību noteikšana dalībai Projekta aktivitātēs (ja piemērojams) kopā ar valsts iestādēm un/vai tulkošanas pakalpojumu izmantošana, ja nepieciešams. | Vidējs | Augsts |
| 16 | Nespēja vienoties par projekta sanāksmju, semināru, fokusa grupu praktisko norisi | EY | Pastāvīgi | Projekta DU ievērošana.  Savlaicīga saziņa par projekta pasākumu praktiskajiem pasākumiem. | Zems | Zems |
| 17 | Valsts iestāžu un līgumslēdzēja nesaskaņotas cerības attiecībā uz nodevumu rezultātu saturu. | EY | Pastāvīgi | Rezultātu struktūra un metodoloģija tiks saskaņota ar Reformu ĢD un valsts iestādēm projekta ievadsanāksmes laikā, un tiks organizētas regulāras sanāksmes, lai validētu izvēlēto pieeju. | Zems | Zems |
| 18 | Galvenais eksperts negaidīti atstāj komandu | EY | Pastāvīgi | EY ir globāla korporācija ar piekļuvi plašam transporta nozares ekspertu lokam, kas ļauj pieprasīt ekspertu palīdzību atbilstoši projekta vajadzībām. Lielākajai daļai komandas locekļu ir kompetence, kas attiecas arī uz citām Projekta jomām, un vajadzības gadījumā viņi var sniegt atbalstu. | Zems | Zems |
| 19 | Būtiska ceļu satiksmes drošības pasākumu redzējuma neatbilstība starp mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem un politikas veidotājiem | SM/EY | Pastāvīgi | Piedāvā piemērus par ceļu satiksmes drošības pasākumiem, kas dažādās valstīs pieņemti, lai risinātu vietējās ceļu satiksmes drošības problēmas.  Nodrošināt izglītojošu palīdzību no mūsu komandas ceļu satiksmes drošības un mikromobilitātes ekspertiem, lai ieinteresētajām personām sniegtu būtiskas zināšanas.  Aktīvi iesaistīt galvenās ieinteresētās puses trūkumu analīzē un ieteikumu izstrādē. | Augsts | Augsts |

Pielikums

Pielikums A. Ievadsanāksmes protokols

1. Ievads (14:33 - 14:36)

Guntars Krols tikšanos iesāka ar ievadvārdiem, paužot atzinību un uzsverot projekta nozīmīgumu.

Tika iepazīstināti EY komandas locekļi.

1. Dalībnieki un darba kārtība (14:36 - 14:37)

Edvard noskaidroja, kuri dalībnieki ir ieradušies no SM puses.

Adrians Matisons iepazīstināja ar sanāksmes darba kārtību.

1. Ietekme un rezultāti (14:38 - 14:45)

Edvard apsprieda ES interesi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu.

Jānis Meirāns un Annija Novikova sniedza ieskatu Latvijas pašreizējā stāvoklī ES attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem un cerībām uz pozitīvām pārmaiņām cilvēku uzvedībā.

Diskusija par projekta komandu ar īsu katra eksperta iepazīstināšanu.

1. Projekta aktivitātes (14:45 - 15:10)

Adrians Matisons un Oskars Leosks iepazīstināja ar projekta aktivitātēm.

**Apstiprināts: sākuma ziņojuma pārskatīšanas laika samazināšana no 30 dienām līdz 2 nedēļām.**

Komentāri un diskusijas par dažādām tēmām:

* Annija Novikova uzsvēra, ka ir svarīgi pievērsties ietekmei uz cietušajiem un viņu ģimenēm.
* Jānis Meirāns uzsvēra nepieciešamību saprast, kā var pārbaudīt cietušos, iedziļinoties pēcavārijas stāstos un datos.
* Guntars Krols ieskicēja vēlamo datu sarakstu, lai uzlabotu negadījumu analīzi un novēršanu.
* Edvard dalījās pārdomās par drošākas vides radīšanu, atstājot atklātu jautājumu: Vai mēs pārmērīgi regulējam? Kā mēs varam līdzsvarot drošības pasākumus?

1. Koncentrējieties uz 4. rezultātu (15:15 - 15:26)

Oskars Leosks sniedza ieskatu par ceturto nodevumu.

Komentāri un diskusijas:

* Jānis Meirāns uzsvēra uz datiem balstītas pieejas ieviešanu metodoloģijā.
* Edvard atzīmēja, ka dažreiz negadījuma cēlonis var būt pašas neaizsargātās personas, nevis tikai upuri.

1. Pārvaldība un turpmākie pasākumi (15:26 - 15:43)

**Adrians Matisons diskutēja par pārvaldību, apstiprinot trīspusējās sanāksmes reizi mēnesī un biežākas divpusējās tikšanās.**

Diskusijā par ieinteresētjām pusēm tika definēti saraksta papildinājumi, piemēram, kaimiņu apvienības, slimnīcas, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesti, privātā sektora pārstāvji, Latvijas Mobilitātes asociācija un NVO. Adrians Matisons noslēdzās ar diskusiju par nākamajiem soļiem.

Pielikums B. Projekta darba plāns



7. attēls Projekta darba plāns

Pielikums C. Projekta uzsākšanas laikā savākto attiecīgo avotu saraksts

**ES dokumenti/dati:**

* ES ceļu satiksmes drošība: virzība uz "Nulles Vīziju": ieguldījums pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" projektos, ko pārvalda CINEA (Eiropas Savienība)
* Turpmākie pasākumi virzībā uz "nulles vīziju": ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam (Eiropas Komisija)
* Ceļu satiksmes drošības statistika 2022. gadā sīkāk (Eiropas Komisija)
* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES ( 2010. gada 7. jūlijs ) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem Dokuments attiecas uz EEZ (Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome)
* Ceļu satiksmes drošība ES: bojāgājušo skaits ir zemāks par pirmspandēmijas līmeni, bet progress joprojām ir pārāk lēns (Eiropas Komisija)
* Valsts ceļu satiksmes drošības profils – Igaunija (Eiropas Komisija)
* Valsts ceļu satiksmes drošības profils — Nīderlande (Eiropas Komisija)
* Valsts ceļu satiksmes drošības profils — Dānija (Eiropas Komisija)
* Nacionālais ceļu satiksmes drošības profils – Latvija (Eiropas Komisija)
* Ceļu satiksmes drošības pārskats par valsti — Zviedrija (Eiropas Komisija)
* Ceļu satiksmes drošības pārskats par valsti – Latvija (Eiropas Komisija)
* ES tiesību akti ceļu satiksmes drošības jomā (Eiropas Komisija)

**Valsts dokumenti/dati:**

* Ikmēneša un biežāk atjaunotie CSNg dati (CSDD)
* Informatīvais ziņojums "Vienas valsts mikromobilitātes attīstība" (LR Satiksmes ministrija)
* Ceļu satiksmes likums (Latvijas Republikas Saeima)
* Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvijas Republikas Saeima)
* Mikromobilitātes paraugprakses analīze un labas prakses nodošana attiecīgā pašvaldību tiesiskā regulējuma (IE) izstrādē. LA inženieri)
* Pārvietošanos skaits gadā pēc galvenā transporta veida īsajos braucienos (<300 km) (%) (Oficiālās statistikas portals)
* Enviroprojekts, 2019, "Pētījums par veloinfrastruktūru nacionālā līmenī" pēc Latvijas Valsts autoceļu pasūtījuma
* CSNg karte (LTAB)

**Starptautiskie pētījumu dokumenti:**

* Dānijas Ceļu satiksmes negadījumu izmeklēšanas padome (2014), "Kāpēc notiek ceļu satiksmes negadījumi?".
* Elvik, Hove et al (2012), "Ceļu satiksmes drošības pasākumu rokasgrāmata".
* Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010), Nāves varbūtība ceļu satiksmes negadījumos. Cik svarīga ir ātra medicīniskā reakcija? Nelaimes gadījumu analīze un novēršana 42 (2010) 1048.

1. https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2023-02/H2020%20Transport-Road%20Safety%202022-web.pdf [↑](#footnote-ref-2)
2. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1 [↑](#footnote-ref-3)
3. https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/ikmenesa-dati [↑](#footnote-ref-4)
4. https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\_en [↑](#footnote-ref-5)
5. LR Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums ''Par valsts mikromobilitātes attīstību''. [↑](#footnote-ref-6)
6. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1 [↑](#footnote-ref-7)
7. LR Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums ''Par valsts mikromobilitātes attīstību''. [↑](#footnote-ref-8)
8. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010L0040 [↑](#footnote-ref-9)
9. https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467 [↑](#footnote-ref-10)
10. https://www.mk.gov.lv/en/media/15132/download?attachment [↑](#footnote-ref-11)
11. IE. LA inženieri, 2020, ''Labās prakses analīze mikromobilitātē un labās prakses pārņemšana attiecīgā pašvaldības normatīvā regulējuma izstrādē'' pēc Rīgas domes Attīstības departamenta pasūtījuma. [↑](#footnote-ref-12)
12. https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2023-02/H2020%20Transport-Road%20Safety%202022-web.pdf [↑](#footnote-ref-13)
13. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1 [↑](#footnote-ref-14)
14. Danish Road Traffic Accident Investigation Board (2014), ‘’Why do road traffic accidents happen?’’; Elvik, Hove et al (2012), ‘’The Handbook of Road Safety Measures’’. [↑](#footnote-ref-15)
15. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1 [↑](#footnote-ref-16)
16. Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010), Nāves varbūtība ceļu satiksmes negadījumos. Cik svarīga ir ātra medicīniskā reakcija? Nelaimes gadījumu analīze un novēršana 42 (2010) 1048. [↑](#footnote-ref-17)
17. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\_23\_953 [↑](#footnote-ref-18)
18. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-estonia\_en.pdf [↑](#footnote-ref-19)
19. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-netherlands\_0.pdf [↑](#footnote-ref-20)
20. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\_23\_953 [↑](#footnote-ref-21)
21. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2017-sweden\_en.pdf [↑](#footnote-ref-22)
22. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\_23\_953 [↑](#footnote-ref-23)
23. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-denmark\_en.pdf [↑](#footnote-ref-24)
24. https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\_OD/OSP\_OD\_\_apsekojumi\_\_mobilitate/MOB205.px/ [↑](#footnote-ref-25)
25. Ministry of Transport of Latvia, 2022, Informative report “On National Micro-Mobility Development” [↑](#footnote-ref-26)
26. https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467 [↑](#footnote-ref-27)
27. https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467 [↑](#footnote-ref-28)
28. Latvijas Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums "Par valsts mikromobilitātes attīstību" [↑](#footnote-ref-29)
29. Enviroprojekts, 2019, "Pētījums par veloinfrastruktūru nacionālā līmenī" pēc Latvijas Valsts autoceļu pasūtījuma [↑](#footnote-ref-30)
30. IE. LA inženieri, 2020, "Labās prakses analīze mikromobilitātē un labās prakses pārņemšana atbilstoša pašvaldības normatīvā regulējuma izstrādē" pēc Rīgas domes Attīstības departamenta pasūtījuma. [↑](#footnote-ref-31)
31. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2017-latvia\_en.pdf [↑](#footnote-ref-32)
32. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-latvia\_en.pdf [↑](#footnote-ref-33)
33. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010L0040 [↑](#footnote-ref-34)
34. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/eu-road-safety-legislation\_en [↑](#footnote-ref-35)
35. https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467 [↑](#footnote-ref-36)
36. https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/ikmenesa-dati [↑](#footnote-ref-37)
37. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\_23\_953 [↑](#footnote-ref-38)
38. https://www.ltab.lv/riki-autovaditajiem/csng-karte/ [↑](#footnote-ref-39)