1. EIROPAS KOMISIJAS
2. Strukturālo reformu atbalsta
3. ģenerāldirektorāts
4. TSIC-RoC - 18891
5. MAZAIZSARGĀTO CEĻU SATIKSMES DALĪBNIEKU DROŠĪBAS UZLABOŠANA LATVIJĀ
6. Ziņojums ar ieteikumiem mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanai Latvijā

2024. gada 31. maijā

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 2024. gada maijā 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

* + - * 1. **EY atruna (disclaimer)**
        2. 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:
        3. 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.
        4. 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.

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

[Saīsinājumi 5](#_Toc181267669)

[**1.** Ievads 6](#_Toc181267670)

[**1.1** Projekta konteksts un mērķi 6](#_Toc181267671)

[**1.2** Definīcijas un perspektīva 7](#_Toc181267672)

[Rekomendāciju izstrāde 10](#_Toc181267673)

[**1.3** Jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, un sākotnējais ieteikumu saraksts 10](#_Toc181267674)

[**2.** Rīcības plāna ceļveža izstrāde 15](#_Toc181267675)

[**2.1** Ceļveža struktūra 15](#_Toc181267676)

[**2.2** Rīcības plāna ceļveža izstrāde 15](#_Toc181267677)

Saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| ***Saīsinājums*** | ***Definīcija*** |
| BAC | Alkohola saturs asinīs |
| CSDD | Ceļu satiksmes drošības direkcija |
| DU | Darba uzdevums |
| EEZ | Eiropas Ekonomikas zona |
| EY | Ernst & Young |
| EK | Eiropas Komisija |
| ES | Eiropas Savienība |
| KPI | Galvenie snieguma rādītāji |
| LM | Labklājības ministrija |
| MSD | Mazaizsargātie satiksmes dalībnieki |
| NVO | Nevalstiska organizācija |
| PVO | Pasaules Veselības organizācija |
| R&D | Pētniecība un attīstība |
| SM | Satiksmes ministrija |
| VM | Veselības ministrija |

Ievads

* 1. Projekta konteksts un mērķi

Pēdējo gadu laikā Latvijā nav būtiski samazinājies ar ceļu satiksmes negadījumiem saistīto bojāgājušo un smagi cietušo skaits. [[1]](#footnote-2) Turklāt Latvija pastāvīgi ierindojas starp piecām ES valstīm ar augstāko ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu uz vienu miljonu iedzīvotāju, kas 2022. gadā sasniedza 60 bojāgājušos.[[2]](#footnote-3) Smagi ievainoto vai bojāgājušo mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (MSD) skaits ceļu satiksmes negadījumos Latvijā ir īpaši augsts.

Arvien vairāk cilvēku izmanto mikromobilitātes ierīces kā, piemēram, velosipēdi un elektroskrejriteņi. 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 cietušos. Vienlaikus ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā vairāk gājēju nekā velosipēdu vadītāju - attiecīgi 43 un 19.[[3]](#footnote-4)

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 pilsētās, ar šiem pakalpojumiem ir saistītas daudzas problēmas, tostarp satiksmes negadījumu skaita pieaugums. Pašlaik nav skaidras ES iniciatīvas, kas nodrošinātu šīs problēmas risinājumu; tomēr EK veicina pasākumus, kas saistīti ar pieredzes apmaiņu šajā jomā starp ES dalībvalstīm.[[4]](#footnote-5) Latvijā ir ievērojams satiksmes negadījumu skaita pieaugums, kuros cietuši elektroskrejriteņu lietotāji. 2018. gadā ceļu satiksmes negadījumos cietušo elektroskrejriteņu lietotāju skaits bija 2, savukārt 2020. gadā šis skaits bija pieaudzis līdz 64, no kuriem 2 gājuši bojā.[[5]](#footnote-6)

Latvijas varas iestādes ir izvirzījušas mērķi samazināt privāto automobiļu izmantošanu un iespēju robežās aizstāt to ar sabiedriskā transporta lietošanu, 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 velosipēdu vadītajiem piemērota vide un infrastruktūra."*[[6]](#footnote-7) Tāpēc var spriest, ka MSD skaits turpinās palielināties.

Šī Projekta galvenais mērķis ir atbalstīt Latviju visaptverošu institucionālu, administratīvu un uz izaugsmi vērstu strukturālo reformu īstenošanā. Konkrēti, uzsvars tiek likts uz atbalstu valsts iestādēm to centienos samazināt ceļu satiksmes negadījumos gūto traumu un nāves gadījumu skaitu, kuros cietuši MSD. Projekts ir strukturēts, balstoties uz pieciem nodevumiem:

* 1. nodevums: Sākuma ziņojums.
* 2. nodevums: Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība Latvijā: esošās situācijas analīze, nepilnību identificēšana un ceļu satiksmes drošības tendences pēdējo piecu gadu laikā.
* 3. nodevums: Ziņojums ar ieteikumiem par ceļu satiksmes drošību un tās īstenošanu.
* 4. nodevums: Ziņojums par izpratnes veicināšanas kampaņu.
* 5. nodevums: Noslēguma ziņojums.

1. nodevuma, sākuma ziņojuma, galvenais mērķis bija izveidot stabilu pamatu projekta izpildei. EY koncentrējās uz kopīgas izpratnes veicināšanu kopā ar Satiksmes Ministriju (SM), definējot sagaidāmos rezultātus, projekta tālāku izmantošanu un tā paredzamo vērtību.

2. nodevums piedāvāja rūpīgu MSD ceļu satiksmes drošības nosacījumu novērtējumu. Izmantojot starptautiskās labās prakses analīzi, tajā tika vērtētas piecas galvenās dimensijas: droši ceļi, drošs ātrums, drošs transportlīdzeklis, drošs satiksmes dalībnieks un droša aprūpe pēc sadursmes. Analīze tika veikta, izvērtējot iepriekš minētās dimensijas trīs Eiropas Savienības valstīs – Igaunijā, Nīderlandē un Zviedrijā, ko papildināja atsevišķi starptautiskās labās prakses piemēri no citām ES valstīm. No šīm piecām dimensijām pirmās četras cieši atbilst SM pienākumiem, savukārt piektā dimensija (droša aprūpe pēc sadursmes) ietilpst Veselības ministrijas un Labklājības ministrijas kompetencē. Tālāk, analizējot Latvijas pašreizējo situāciju, tika pētīti dati par negadījumiem, to cēloņiem, normatīvo regulējumu, institucionālajam lomām un ceļu satiksmes drošības statistiku. Šis process turpinājās ar nepilnību analīzi, identificējot neefektivitāti, datu trūkumus, politikas un regulējuma nepilnības, problēmas, kas saistītas ar MSD uzvedību, un resursu ierobežojumus.

3. nodevuma – šī ziņojuma mērķis ir izstrādāt rekomendācijas, kā Latvija var uzlabot MSD ceļu satiksmes drošību. Ziņojums ir izstrādāts, izmantojot 2. nodevuma rezultātus. Tas ietver detalizētu ieteikumu kopumu, kā aizpildīt robus starp atsauces modeli, kas ietver starptautiskās labās prakses analīzi, un esošo situāciju Latvijā. 3. nodevumā ir izstrādāts plāns svarīgāko ieteikumu īstenošanai, kas izklāstīts rīcības plāna ceļvedī.

* 1. Definīcijas un perspektīva

Projekta kontekstā ir svarīgi definēt, kas ir domāts ar MSD. Eiropas Parlamenta Direktīvā 2010/40/ES MSD ir definēti kā "*nemotorizēti satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji un velosipēdu vadītāji, kā arī motocikla vadītāji un cilvēki ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un orientāciju"*.[[7]](#footnote-8) Latvijas Ceļu satiksmes likumā MSD ir definēts kā "*gājējs, elektroskrejriteņa vadītājs vai velosipēda, mopēda, motocikla, kvadricikla, tricikla vadītājs (vai pasažieris)"*.[[8]](#footnote-9) MSD nav pieeja aizsargbarjerām sadursmes gadījumā, kas var izraisīt nopietnas sekas, jo īpaši, ja tie saduras ar citiem transportlīdzekļu veidiem, piemēram, vieglajiem automobiļiem, autobusiem, tramvajiem un vilcieniem (sk. Attēls Nr. 1).



Attēls Nr. 1 Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku definīcija[[9]](#footnote-10)

MSD ieņem izšķirošu vietu "satiksmes dalībnieku hierarhijā", kas ir plaši apspriests un pielietots koncepts tādās valstīs kā Apvienotā Karaliste. Šī hierarhija nostāda augšpusē tos, kas ir pakļauti vislielākajam riskam sadursmes gadījumā. Tā uzsver ikviena cilvēka atbildīgas uzvedības nozīmi, bet tās mērķis ir mudināt īpaši tos, kas var nodarīt vislielāko kaitējumu, mazināt apdraudējumu, ko viņi rada. Mērķis ir mainīt autovadītāju uzvedību, liekot viņiem vairāk apzināties, ka sadursmes laikā dažādu satiksmes dalībnieku risks un iespējamie ievainojumi ir atšķirīgi (sk. Attēls Nr. 2).[[10]](#footnote-11)

A diagram of a traffic cone

Description automatically generated with medium confidence

Attēls Nr. 2 Modālā prioritāte, pamatojoties uz satiksmes dalībnieku mazaizsargātību[[11]](#footnote-12)

Satiksmes psiholoģija ir vēl viens jēdziens, kas ir jāizprot. Tās mērķis ir saskaņot ceļu satiksmes vides dizainu ar ceļu satiksmes dalībnieku kompetencēm. Satiksmes sistēmas dizainam jāatbilst visu satiksmes dalībnieku, jo īpaši vecāka gadagājuma cilvēku, vispārējām prasmēm un spējām. Tas nodrošina, ka satiksmes sistēmas informācija ir uztverama, pašsaprotama, ticama, atbilstoša un īstenojama. Ceļu satiksmes dalībniekiem jāspēj veikt savus uzdevumus un pielāgot savu uzvedību, lai droši orientētos satiksmē esošajos apstākļos. Tas attiecas gan uz autovadītājiem (kuriem jābūt prasmīgiem un piemērotiem braukšanai), gan nemotorizētiem satiksmes dalībniekiem (kuriem jābūt prasmīgiem un spējīgiem piedalīties satiksmē). Informācija par apstākļiem satiksmē tiek sniegta, izmantojot ceļu plānojumu, vidi, ceļa zīmes, noteikumus, transportlīdzekļus un tehnoloģijas, un šī informācija ir gan tieša, gan netieša.[[12]](#footnote-13)

Projekta ietvaros ir ļoti svarīgi izprast satiksmes dalībnieku mijiedarbības intensitāti un sadalījumu. Šīs mijiedarbības var klasificēt pēc to smaguma un biežuma, veidojot piramīdu (sk. Attēls Nr. 3). Visbiežāk mijiedarbība tiek klasificēta, kā “netraucēta pārvietošanās”, kam seko konfliktsituācijas, sākot no nenozīmīgām līdz nozīmīgām konfliktsituācijām. Mazākā apakšgrupa ietver negadījumus, kurus sīkāk iedala negadījumos, kuros ir tikai bojājumi (galvenokārt infrastruktūra, transportlīdzekļi), ievainojumos, smagos ievainojumos un letālos negadījumos. Šajā attēlojumā ir uzsvērta uz drošību vērstas ceļu inženierijas izšķirošā nozīme, kas prasa visaptverošus pasākumus, lai uzlabotu drošību transportlīdzekļu un gājēju mijiedarbībā.[[13]](#footnote-14)

A diagram of a pyramid

Description automatically generated

Attēls Nr. 3 Transportlīdzekļa un gājēja mijiedarbības piramīda

Rekomendāciju izstrāde

Ieteikumi ir iegūti no 2. nodevumā veiktās analīzes. To mērķis ir novērst atšķirības starp atsauces modeli un pašreizējo situāciju Latvijā attiecībā uz MSD ceļu satiksmes drošību. Šie ieteikumi ir sakārtoti jau iepriekš apspriestās dimensijās: droši ceļi, drošs ātrums, drošs transportlīdzeklis, droša lietotāja uzvedība un droša aprūpe pēc sadursmes.

Sākotnēji tika noteiktas konkrētas jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, kā rezultātā tika izstrādāts sākotnējais ieteikumu kopums. Lai papildinātu šos ieteikumus ar praktiskiem ieskatiem, tika veikti papildu pētījumi par labāko praksi citās valstīs. Tika organizēti darba semināri, lai apkopotu MSD un NVO sniegto informāciju, kā arī tika apkopotas atziņas un atsauksmes. Pēc tam tika organizētas intervijas un diskusijas ar ieinteresētajām personām, lai precizētu rekomendācijas. Diskusijas un intervijas ar ieinteresētajām personām arī sniedza papildu ieskatu, lai novērtētu ieteikumu īstenošanas atbilstību un prioritāti. Pēc tam tika formulēts galīgais ieteikumu kopums. Visbeidzot, ieteikumiem tika piešķirta prioritāte, pamatojoties uz to īstenošanas sarežģītību un paredzamo ietekmi.

* 1. Jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, un sākotnējais ieteikumu saraksts

Jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, ir noteiktas, izmantojot 2. nodevumā veikto trūkumu analīzi. Pēc tam tās tika precizētas, papildinātas un pārskatītas, pamatojoties uz diskusijās un intervijās gūtajām atsauksmēm. Visi ieteikumi ir klasificēti drošības dimensijās: drošs ceļš, drošs ātrums, drošs transportlīdzeklis, droša lietotāju uzvedība un droša aprūpe pēc negadījuma (negadījuma seku likvidēšana). Katrs ieteikums ir arī iedalīts kategorijās, pamatojoties uz īstenošanas sarežģītību (zema, vidēja, augsta) un paredzamo ietekmi (zema, vidēja, augsta), kas balstīta uz daudzpusīgu novērtēšanas procesu. Katrs ieteikums tika novērtēts pēc tādiem kritērijiem kā izpildāmība, iespējamie šķēršļi un ieinteresēto personu ieguldījums, kas ietvēra diskusijas ar nozares ekspertiem, iestādēm un kopienas pārstāvjiem. Īstenošanas sarežģītību noteica, ņemot vērā tādus faktorus kā nepieciešamo infrastruktūras izmaiņu apjomu, nepieciešamo koordinācijas līmeni starp dažādām struktūrām un paredzamo ieviešanas grafiku. Paredzamā ietekme tika novērtēta, ņemot vērā iespējamo negadījumu un bojāgājušo skaita samazinājumu, vispārējās satiksmes drošības uzlabošanos un atbilstību veiksmīgu starptautisko modeļu paraugpraksei. Šis rūpīgais process nodrošina, ka katrs ieteikums ir ne tikai praktisks, bet arī ļoti efektīvs ceļu satiksmes drošības uzlabošanā.

Ir svarīgi uzsvērt, ka visos ieteikumos ir ņemti vērā šādi aspekti:

* Ieteikumi atbilst vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķiem, kas izvirzīti infrastruktūras attīstībai un drošības uzlabošanai, kā izklāstīts Ceļu satiksmes drošības plānā 2021.-2027.gadam un Velosatiksmes attīstības koncepcijā. Tie ir izstrādāti tā, lai tos īstenotu, ņemot vērā ilgtermiņa ceļu satiksmes drošības mērķus, nevis kā atsevišķas, savstarpēji nesaistītas darbības.
* Ieteikumi par prioritāti izvirza MSD drošību, pat ja tas rada īslaicīgas neērtības vai negatīvas atsauksmes no smago transportlīdzekļu lietotājiem. Galvenā uzmanība tiek pievērsta vispārējās drošības uzlabošanai, atzīstot, ka neviens risinājums neapmierinās visas iedzīvotāju grupas.
* Ieteikumi ir izstrādāti, ņemot vērā ātruma projektēšanu (*angļu v. speed design*) un satiksmes psiholoģiju (*angļu v.* *traffic psychology*), jo šie jēdzieni ir būtiski, lai ilgtermiņā sekmīgi uzlabotu ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem, un tie ir neatņemama visu ieteikumu sastāvdaļa.

| **Nr.** | **Dimensiju** | **Uzlabojuma joma** | **Ieteikums** | **Īstenošanas sarežģītība**  **(ZEMS, VIDĒJS, AUGSTS)** | **Paredzamā ietekme**  **(ZEMS, VIDĒJS, AUGSTS)** | **Iespējams?** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Droši ceļi | Esošās ceļu infrastruktūras neefektīva novērtēšana un uzturēšana | Izmantot stratēģiskos ceļu infrastruktūras auditus, lai novērtētu pašreizējās infrastruktūras stāvokli un veiktspēju, precīzi nosakot jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi. | **AUGSTS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 2. | Droši ceļi | Nepietiekamas pilnvaras ceļu uzturēšanas un infrastruktūras attīstības projektu pārraudzībā | Stiprināt CSDD auditu autoritāti, īstenojot politiku, kas skaidri definē CSDD funkcijas un tiesības. | **ZEMS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 3. | Droši ceļi | Audita ziņojumu ierobežota pieejamība sabiedrībai | Publicēt audita ziņojumus ar brīvu pieeju sabiedrības pārstāvjiem (esošā infrastruktūra, infrastruktūras projekts un drošības revīzijas). | **VIDĒJS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 4. | Droši ceļi | Nepietiekama auditoru kapacitāte  **UN**  Nekonsekventa periodisku infrastruktūras auditu īstenošana | Apakšuzņēmuma infrastruktūras auditu ieviešana (novērtēt to praktiskumu un priekšrocības). | **VIDĒJS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 5. | Droši ceļi | Iespējamie trūkumi auditoru kompetencēs | Novērtēt prasmes, kas ietvertas auditoru sertifikātā. | **ZEMS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 6. | Droši ceļi | Nepietiekami infrastruktūras risinājumi, kas pielāgoti MSD | Uzsvērt iespēju attīstības projektos izmēģināt jaunus infrastruktūras risinājumus. Sākot ar koplietošanas telpu ieviešanu kā dzīvotspējīgu infrastruktūras risinājumu, kuru var un vajadzētu īstenot tam piemērotos apstākļos. | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 7. | Droši ceļi | Nepietiekami infrastruktūras risinājumi, kas pielāgoti MSD | Ieviest veloielas kā dzīvotspējīgus infrastruktūras risinājumus, kurus var un vajadzētu īstenot piemērotos apstākļos (izstrādāt un ieviest kritērijus un principus šo infrastruktūras risinājumu ieviešanai). | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 8. | Droši ceļi | Novecojuši un nekonsekventi standarti | Pārskatīt esošos ceļu būves standartus un noteikumus, izvērtēt iespējamos uzlabojumus:   1. Iekļaut pārbaudītu starptautisko paraugpraksi. 2. Pārskatīt un dzēst novecojušus elementus. 3. Labot neprecizitātes un novērst neatbilstības. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 9. | Droši ceļi | Trūkst strukturēta procesa ceļu būves standartu un noteikumu aktualizēšanai | Īstenot ciklisku pieeju ceļu būves standartiem un noteikumiem, iesaistot atbildīgo subjektu:   1. Noteikt nepieciešamību pēc alternatīvām metodēm, kas nav aplūkotas pašreizējos standartos vai pamatnostādnēs. Tas būtu jāpamato ar pierādījumiem, piemēram, pētījumu rezultātiem vai paraugpraksi, kas apliecina prasību pēc ierosinātā infrastruktūras risinājuma. 2. Īstenot ierosināto alternatīvo pieeju praktiskā vidē (infrastruktūras risinājumu testēšana). 3. Izvērtēt alternatīvā risinājuma ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un tā saskaņošanu ar ilgtermiņa ceļu satiksmes drošības mērķiem. 4. Ja alternatīvā metode izrādās efektīva, integrēt veiksmīgo praksi esošajos standartos. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 10. | Droši ceļi | Nepietiekamas inovācijas infrastruktūras attīstībā | Uzsvērt iespēju attīstības projektos izmēģināt jaunus infrastruktūras risinājumus. | **ZEMS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 11. | Droši ceļi | Pilsētvides standartu trūkums | Izveidot standartus pilsētu infrastruktūras, piemēram, dzīvojamo zonu, attīstībai. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 12. | Droši ceļi | Pilsētvides standartu trūkums | Izstrādāt visaptverošas tehniskas un lietotājdraudzīgas vadlīnijas efektīvai un drošai pilsētu infrastruktūras attīstībai (sk. turpmāk minētos elementus). | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| Plaši, nedroši krustojumi | Regulēt, lai krustojumi primāri tiktu projektēti ar 90 grādu leņķi. |
| Ietvju pārtraukums  **UN**  Dažādi ietvju līmeņi | Pieprasīt, lai gājēju ietves tiktu projektētas un būvētas nepārtrauktas un vienā līmenī. |
| Drošība uz gājēju pārejām | Uzlabot drošību uz gājēju pārejām, pieprasot saskaņošanu ar īpašiem redzamības un drošības standartiem, tostarp atbilstošu apgaismojumu, atstarotājiem un paaugstinātām pārejām, pamatojoties uz ielas funkcionalitāti un veidu. |
| Infrastruktūras projektēšanas standartizācija | Pieprasīt vienveidību MSD infrastruktūras risinājumu projektēšanā (krāsa, norādes utt.) |
| Nepietiekamas īpašas stāvvietas mikromobilitātes transportlīdzekļiem  **UN**  Pārmērīgi šķēršļi (pārapdzīvotība) uz gājēju celiņiem | Ieviest īpašas stāvvietas mikromobilitātes transportlīdzekļiem, pārprofilējot vienu vai vairākas automobiļu vai kravas automobiļu stāvvietas esošajā infrastruktūrā (stāvvietas brauktuves malās). |
| Nedroša vide dažādu satiksmes dalībnieku mijiedarbībai | Paplašināt 30 km/h zonu izveidi. |
| Neatbilstoša komunikācija par jaunajiem noteikumiem | Nodrošināt rūpīgu lietotāju informēšanu pirms jaunu noteikumu ieviešanas esošajā infrastruktūrā (piemēram, informēt sabiedrību par 30 km/h zonu ieviešanu, izmantojot ceļa zīmes, informācijas kampaņas un redzamas infrastruktūras izmaiņas, piemēram, ceļa marķējumus pirms īstenošanas). |
| 13. | Droši ceļi | Neatbilstoša ceļu uzturēšana ir radījusi bīstamus apstākļus vidē. | Ieviest uzturēšanas protokolus infrastruktūras ilgtspējai un drošībai. | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 14. | Drošs transportlīdzeklis | Vecu un nedrošu transportlīdzekļu klātbūtne uz ceļiem | Veikt regulāras transportlīdzekļu tehniskās apskates uz ceļiem (neaprobežojoties tikai ar periodiskām kampaņām). | **ZEMS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 15. | Drošs transportlīdzeklis | Vecu un nedrošu transportlīdzekļu klātbūtne uz ceļiem | Ieviest izlases veida tehniskās apskates kā standarta praksi. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 16. | Drošs transportlīdzeklis | Vecu un nedrošu transportlīdzekļu klātbūtne uz ceļiem | Ierobežot vecāku automobiļu modeļu ievešanu valstī. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 17. | Drošs transportlīdzeklis | Mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēju efektīvs regulējums | Ieviest mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēju licencēšanu. | **ZEMS** | **AUGSTS** | **Nē** |
| 18. | Droša lietotāja uzvedība | Neatbilstoši noteikumi par alkohola koncentrācijas līmeni asinīs transportlīdzekļa vadīšanai | Īstenot stingru nulles tolerances politiku (0.00 promiles) attiecībā uz braukšanu alkohola reibumā. | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 19. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekams regulējums, kas veicina ceļu satiksmes noteikumu neievērošanu. | Atcelt pašreizējo praksi atļaut 10 km/h pielaidi virs noeiktā ātruma ierobežojumiem, pirms tiek piemērotas monetāras sankcijas. | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 20. | Droša lietotāja uzvedība | Izpildes neveikšana attiecībā uz personām, kurām ir nosliece uz alkohola lietošanu un transportlīdzekļa vadīšanu | Ieviest alkohola bloķētājus kā standarta braukšanas dzērumā uzraudzības pasākumu. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 21. | Droša lietotāja uzvedība | Noteikumu trūkums, kas nodrošinātu atbildību par MSD apdraudēšanu | Ceļu satiksmes noteikumos iekļaut drošas apdzīšanas intervāla prasību mikromobilitātes transportlīdzekļiem. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 22. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekamas izpildes spējas, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus | Izvērtēt iespēju ieviest sistēmu, kas ļauj iedzīvotājiem iesniegt video un fotoattēlus, kuros fiksēti satiksmes noteikumu pārkāpumi. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 23. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekamas izpildes spējas, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus  **UN**  Nepietiekama automatizācija ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu uzraudzībā un izpildē | Deleģēt autostāvvietu naudas sodu izsniegšanu no pašvaldības policijas (īstermiņa).  **UN**  Ieviest datorredzes tehnoloģiju, lai automatizētu stāvvietu naudas sodu izsniegšanu (ilgtermiņā). | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 24. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekamas izpildes spējas, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus  **UN**  Nepietiekama automatizācija ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu uzraudzībā un izpildē | Uzstādīt luksofora signālu kontroles kameras krustojumos. | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 25. | Droša lietotāja uzvedība | Efektīvas komunikācijas trūkums attiecībā uz 30 km/h zonu ieviešanu | Izdot brīdinājuma paziņojumus personām, kas 1-3 reizes pieķertas pārsniedzot ātrumu jaunieviestajās 30 km/h zonās, lai informētu sabiedrību par ieviestajiem ātruma ierobežojumiem. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 26. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekamas izpildes spējas, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus. | Arvien biežāk transportlīdzekļus aprīkot ar 360 grādu kamerām (izmantoti ceļu policijas pārvaldībā), lai uzraudzītu dažādus ceļu satiksmes drošības aspektus, tostarp identificētu mobilo tālruņu lietošanu transportlīdzekļa vadītājam. | **AUGSTS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 27. | Droša lietotāja uzvedība | Sodi par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem nav efektīvi | Palielināt sodus par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem (piemēram, braukšanu dzērumā, ātruma pārsniegšanu, cita transportlīdzekļa bīstamu apdzīšanu, agresīvu braukšanu utt.) visiem transportlīdzekļu lietotājiem (piemēram, automobiļiem, velosipēdiem, motorolleriem utt.) | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 28. | Droša lietotāja uzvedība | Uzliktie naudas sodi nav pietiekami, lai motivētu ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu | Ieviest progresīvu sodu sistēmu. | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Nē** |
| 29. | Droša lietotāja uzvedība | Alkohola lietošanas traucējumi mikromobilitātes transportlīdzekļu darbībā | Pieprasīt mikromobilitātes pakalpojumu sniedzējiem ieviest reakcijas testus visām nomām piektdienu un sestdienu vakaros un naktīs (23:00-06:00).  **VAI**  Aizliegt koplietošanas mikromobilitātes transportlīdzekļu nomu piektdienu un sestdienu vakaros un naktīs (23:00-06:00). | **ZEMS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 30. | Droša lietotāja uzvedība | Noteikumu izpilde, ko veic mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēji | Palielināt mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēju pārskatatbildību par infrastruktūras pienācīgas izmantošanas nodrošināšanu un autostāvvietu noteikumu ievērošanu. | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Nē** |
| 31. | Droša lietotāja uzvedība | Nepietiekama bērnu un jauniešu satiksmes izglītība | Izvērtēt obligātās satiksmes izglītības nepieciešamību un alternatīvas valsts izglītības programmās.  UN  Popularizēt projektu "Mācies un iegūsti velosipēda licenci savā skolā", mudinot skolas piedalīties. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Jā** |
| 32. | Droša lietotāja uzvedība | Praktiskās un periodiski atkārtotās ceļu satiksmes dalībnieku apmācības trūkums | Izstrādāt stratēģisku gada finansējuma plānu praktiskām ceļu lietotāju apmācības programmām. | **ZEMS** | **AUGSTS** | **Nē** |
| 33. | Droša lietotāja uzvedība | Transportlīdzekļa vadīšana nespējīgā stāvoklī (nogurums, koncentrēšanās trūkums) | Ieviest pilotprojektus, lai novērtētu un uzraudzītu autovadītāju nogurumu. | **VIDĒJS** | **VIDĒJS** | **Nē** |
| 34. | Droša aprūpe pēc sadursmes | Kompensācijas nepiešķiršana par morālo kaitējumu, kas cietušajiem un viņu ģimenēm nodarīts pēc ceļu satiksmes negadījumiem | Pilnvarot infrastruktūras īpašniekus iegādāties civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, lai nodrošinātu atbildību un segumu attiecībā uz jebkādiem negadījumiem vai bojājumiem, ko izraisījuši infrastruktūras trūkumi. | **AUGSTS** | **ZEMS** | **Nē** |
| 35. | Droša aprūpe pēc sadursmes | Kompensācijas nepiešķiršana par morālo kaitējumu, kas cietušajiem un viņu ģimenēm nodarīts pēc ceļu satiksmes negadījumiem | Izveidot un īstenot kompensācijas standartus par morālo kaitējumu, kas radies ar infrastruktūru saistītu incidentu, piemēram, negadījumu, rezultātā, lai nodrošinātu taisnīgumu un precīzi atspoguļotu ietekmi uz cietušajiem un viņu ģimenēm (novērtēt atbalsta līdzekļu, apdrošināšanas un citu līdzekļu izmantošanu). | **VIDĒJS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 36. | Cits | Nav strukturēta mehānisma, lai cietušajiem un viņu ģimenēm piekļūtu pieejamajām atbalsta sistēmām (medicīniskā palīdzība, finansiālā palīdzība, juridiskā palīdzība utt.). | Izveidot visaptverošu rokasgrāmatu (1) ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem un (2) viņu ģimenēm, izklāstot pieejamos atbalsta resursus un mehānismus, ko izmantot pēc ceļu satiksmes negadījumiem. | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 37. | Cits | Nepilnīga un neatbilstoša datu vākšanas sistēma. | Uzlabot datu vākšanas mehānismu un struktūru, lai uzlabotu precizitāti un lietojamību. | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |
| 38. | Cits | Efektīva mehānisma trūkums efektīvai sadarbībai starp ieinteresētajām personām. | Izstrādāt vienotu mehānismu sadarbībai starp ieinteresētajām personām, kas iesaistītas ceļu satiksmes drošības pasākumos, ņemot vērā to kompetenci, pārstāvību un atbilstību ilgtermiņa mērķiem. | **AUGSTS** | **AUGSTS** | **Jā** |

1. Rīcības plāna ceļveža izstrāde
   1. Ceļveža struktūra

Pēc 2.1. nodaļā izklāstīto ieteikumu saraksta pabeigšanas mēs turpinājām izstrādāt ceļvedi, kurā sīki izklāstīti īstenošanas soļi, paredzamie rezultāti un atbildīgās puses. Tas ietvēra to darbību paplašināšanu, kas nepieciešamas, lai īstenotu katru ieteikumu, atbildības piešķiršanu attiecīgajām ieinteresētajām personām un īstenošanas grafika noteikšanu laikposmam no 2024. līdz 2029. gadam, kas sadalīts ceturkšņa periodos.

* 1. Rīcības plāna ceļveža izstrāde

Ceļveža izstrādes process ietvēra sadarbību ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, tostarp Satiksmes ministriju (SM), Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD) un Latvijas Valsts ceļiem (LVC) un ne tikai. Diskusiju gaitā katrs ieteikums tika novērtēts attiecībā uz iespējamību un iespējamiem uzlabojumiem formulējumā. Ceļvedī tika iekļauti īstenojami ieteikumi ar pievienoto vērtību, pakāpeniski ieviešot īstenojamus pasākumus. Turpmākajās diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta detalizētu soļu precizēšanai, pienākumu sadalei un iespējamā termiņa noteikšanai. Sadarbības centienu kulminācija bija ceļveža pabeigšana, kas kalpoja kā stratēģisks satvars, kas ir būtisks, lai sasniegtu izvirzītos drošības mērķus. Šajā procesā tika izmantota arī kopizstrādes pieeja, kas veicināja visu ieinteresēto pušu līdzdalību.

**1. tabulā lietotie saīsinājumi:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Saīsinājums** | **Apraksts** |
| CSDD | Ceļu satiksmes drošības direkcija |
| IeM | Iekšlietu ministrija |
| IZM | Izglītības un zinātnes ministrija |
| LM | Labklājības ministrija |
| LVC | Latvijas valsts ceļi |
| LVS | Latvijas valsts standarts |
| NVOs | Nevalstiskās organizācijas |
| SM | Satiksmes ministrija |
| TM | Tieslietu ministrija |
| VARAM | Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija |
| VP | Valsts policija |

Tabula 1 Rīcības plāna ceļvedis (atsauce uz 1. pielikumu MS Excel)

| **Nr.** | **Mērķis/darbība** | **Rādītājs/rezultāts** | **Atbildīgā puse** | **Līdzatbildīgā puse** | **2024** | | | | **2025** | | | | **2026** | | | | **2027** | | | | **2028** | | | | **2029** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ceturkšņi** | | | | **ceturkšņi** | | | | **ceturkšņi** | | | | **ceturkšņi** | | | | **ceturkšņi** | | | | **ceturkšņi** | | | |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** | **1** | **2** | **3** | **4** |
|  | **DROŠI CEĻI** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **1. uzdevums: Izstrādāt visaptverošas tehniskas un lietotājam draudzīgas vadlīnijas efektīvai un drošai pilsētas infrastruktūras attīstībai.** | | SM | CSDD, pilsētplānotāji, pašvaldības |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1. | Izveidot grupu, kas sastāv no ieinteresētajām personām, pilsētplānotājiem, jomas ekspertiem un NVO. Definēt pilsētas infrastruktūras vadlīniju jēdzienu, darbības jomu, formātu. | Visaptveroša struktūra, kas veicina pilsētu infrastruktūras projektus, tiek izstrādāta gan efektīvā, gan drošā veidā, ņemot vērā paraugpraksi un inovatīvus risinājumus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.2. | Izvērtēt paraugpraksi un izlemt par vadlīniju saturu, tostarp: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 1.Strukturēt vadlīnijas tehniskajos un projektēšanas principos |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 2. Pieprasīt, lai krustojumi tiktu projektēti pēc iespējas tuvāk 90 grādu leņķim. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 3. Pieprasīt, lai gājēju ietves tiktu projektētas un būvētas nepārtrauktas un vienā līmenī. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 4. Uzlabot drošību uz gājēju pārejām, pieprasot, lai tajās izvietotie elementi pakļaujas redzamības un drošības standartiem: atbilstošu apgaismojumu, atstarotājiem un paaugstinātām pārejām, pamatojoties uz ielas funkcionalitāti. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 5. Pieprasīt vienveidību MSD infrastruktūras risinājumu projektēšanā (krāsa, norādes u.c.) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 6. Ieviest stāvvietas mikromobilitātes transportlīdzekļiem, pārprofilējot vienu vai vairākas automobiļu stāvvietas esošajā infrastruktūrā (stāvvietas brauktuves malā). |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 7. Iekļaut citus būtiskus paraugprakses piemērus – koplietošanas telpas\*, dzīvojamās zonas, utt. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 8. Nodrošināt rūpīgu lietotāju informēšanu pirms jaunu noteikumu ieviešanas esošajā infrastruktūrā (piemēram, informēt sabiedrību par 30 km/h zonu ieviešanu, izmantojot ceļa zīmes, informācijas kampaņas un redzamas infrastruktūras izmaiņas, piemēram, ceļa marķējumus pirms īstenošanas) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.3. | Izveidot vadlīnijas interaktīvā tiešsaistes formātā, lai iekļautu paraugpraksi, piemērus un projektus, nodrošinot interaktīvitāti un sniedzot lielāku pievienoto vērtību ieinteresētajām pusēm. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **2. uzdevums: Uzsvērt iespēju attīstības projektos izmēģināt jaunus infrastruktūras risinājumus. Sākot ar koplietošanas telpu ieviešanu kā dzīvotspējīgiem infrastruktūras risinājumiem, kurus var un vajadzētu īstenot piemērotos apstākļos.** | | VARAM, pašvaldības | SM, CSDD, LVC |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1. | Izveidot kritērijus un principus koplietošanas telpu projektēšanai un būvniecībai, balstoties uz Eiropas Savienības vadlīnijām un nacionālajām vadlīnijām, kas pielāgotas Latvijas ilgtermiņa mērķiem un konkrētajiem apstākļiem. | Radīt drošāku, pieejamāku un uz sadarbību vērstu pilsētvidi, veiksmīgi integrējot koplietošanas telpas infrastruktūras plānošanā un attīstībā, tādējādi stiprinot kopienas saites un sociālo kohēziju. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.2. | Pieprasīt neatkarīgus koplietošanas telpu infrastruktūras kvalitātes un drošības auditus/pārskatus, iekļaujot šos noteikumus Ministru kabineta noteikumos Nr. 972 "Par ceļu satiksmes drošības auditiem". |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Novērtēt ietekmi uz spēkā esošajiem tiesību aktiem un standartiem, lai noteiktu, vai grozījumi ir nepieciešami citur. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Organizēt aktīvas kopienas iesaistes un informatīvas sesijas, lai iesaistītu sabiedrību koplietošanas telpu risinājumu izstrādē un ieviešanā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Izveidot galvenos snieguma rādītājus (KPI), lai uzraudzītu koplietojamo telpu ģeogrāfisko daudzveidību, nodrošinot plašu ieviešanu dažādos reģionos vai pilsētās. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **3. uzdevums: Ieviest tehniskās apkopes protokolus infrastruktūras ilgtspējai un drošībai.** | | SM, LVC | CSDD |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. | Apzināt un iesaistīt galvenās ieinteresētās personas, izmantojot darbseminārus un sanāksmes, lai apkopotu informāciju par konkrētām uzturēšanas vajadzībām un bažām. | Uzlabota ceļu uzturēšana un drošāki ceļi ievainojamiem satiksmes dalībniekiem. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.2. | Analizēt negadījumu datus un ceļu lietošanas paradumus, lai noteiktu augsta riska un augstas izmantošanas jomas prioritārai uzturēšanai. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.3. | Piešķirt un prioritizēt budžetu ikdienas un sezonas uzturēšanas darbībām, nodrošinot pietiekamus resursus kritiskajām vajadzībām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **DROŠS TRANSPORTLĪDZEKLIS** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **4. uzdevums: Veikt regulāras transportlīdzekļu tehniskās kontroles uz ceļiem (veikt tās ar lielāku intensitāti).** | | CSDD | IeM, SM, VP |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1. | Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.–2027. gadam un specifiskā pasākuma starpposma izvērtējumu "4.2.2. Paplašināt transportlīdzekļu tehnisko kontroli uz ceļa." | Stratēģiskās un nepārtrauktās pārbaudes uz ceļiem - samazināta varbūtība, ka transportlīdzeklis neatbilst tehniskās apskates prasībām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2. | Definēt nepieciešamo tehnisko kontroļu skaitu un sasniedzamos rezultātus plānošanas periodā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.4. | Ieinteresēto pušu vidū pārrunāt pārbaužu uz ceļiem biežuma pieauguma rezultātus, to pievienoto vērtību un stratēģiskos plānus nākamajiem periodiem un izstrādāt grozījumus Ceļu satiksmes drošības plānā 2021.-2027. gadam. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **DROŠA SATIKSMES DALĪBNIEKA UZVEDĪBA** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **5. uzdevums: Īstenot stingru nulles tolerances politiku attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā.** |  | IeM (VP) | SM, LVC, CSDD, |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1. | Veikt rūpīgu nelaimes gadījumu izmeklēšanu *(procesā),* apkopojot visaptverošus datus par incidentiem, kas saistīti ar alkoholu, tostarp par iesaistīto personu reibuma līmeni. Izdarīt secinājumus no konstatējumiem un novērtēt to ietekmi, nosakot atbilstošus turpmākos pasākumus. | Pakāpeniski samazināt atļauto BAC robežvērtību no pašreizējā līmeņa līdz zemākām robežvērtībām vairāku gadu laikā, saskaņojot to ar labāko starptautisko praksi, lai galu galā ieviestu stingru nulles tolerances politiku attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.2. | ·Noteikt skaidru grafiku pārejai uz nulles tolerances politiku (vai BAC, kas tika pielīdzināta 4.1. punktā minēto darbību rezultātā), turpmākajos gados pakāpeniski samazinot pieļaujamos BAC līmeņus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.3. | Pieņemt tiesību aktus, lai īstenotu BAC limitu pakāpenisku samazināšanu, nodrošinot tiesiskā regulējuma skaidrību un konsekvenci. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.4. | Nodrošināt tiesībaizsardzības iestādēm resursus un apmācību, kas nepieciešama, lai efektīvi īstenotu mainīgos BAC ierobežojumus un apkarotu braukšanu dzērumā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.5. | Veikt izpratnes veicināšanas un informatīvas kampaņas, lai izglītotu sabiedrību par gaidāmajām izmaiņām un to nozīmi. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.6. | Regulāri novērtēt pakāpeniskās pieejas ietekmi, apkopojot datus par alkohola izraisītiem negadījumiem un pārkāpumiem, lai sniegtu informāciju turpmākajām politikas korekcijām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **6. uzdevums: Atcelt pašreizējo praksi atļaut 10 km/h pielaidi virs ātruma ierobežojumiem pirms sodu piemērošanas.** |  | IeM (VP) | SM, LVC, CSDD, |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.1. | Izveidot grafiku ātruma pielaides pakāpeniskai samazināšanai, izklāstot konkrētas darbības, starpposma mērķus un termiņus, nodrošinot saskaņotību ar ceļu satiksmes drošības mērķiem. | Lielāka atbilstība norādītajiem ātruma ierobežojumiem, kā rezultātā samazinās transportlīdzekļu vidējais ātrums, samazinās negadījumu skaits, samazinās sadursmju smagums un uzlabojas atbildīgas ceļu lietošanas kultūra. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.2. | Sadarboties ar ieinteresētajām personām, tostarp tiesībaizsardzības iestādēm, politikas veidotājiem un ceļu lietotāju grupām, lai apspriestu ierosinātās izmaiņas un apkopotu atsauksmes un atbalstu iniciatīvai. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.3. | Pieņemt tiesību aktus, lai īstenotu ātruma pielaides robežvērtību pakāpenisku samazināšanu, nodrošinot tiesiskā regulējuma skaidrību un konsekvenci. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.4. | Veikt izpratnes veicināšanas un informatīvas kampaņas, lai izglītotu sabiedrību par gaidāmajām izmaiņām un to nozīmi. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.5. | Īstenot nulles tolerances politiku pilsētu teritorijās ar intensīvu gājēju un velosipēdu vadītāju satiksmi, nodrošinot skaidras norādes, efektīvu izpildi un pastāvīgu sabiedrības saziņu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.6. | Paplašināt nulles tolerances politiku, attiecinot to arī uz piepilsētu un lauku teritorijām, regulāri novērtēt politikas ietekmi un veikt nepieciešamos pielāgojumus, pamatojoties uz rezultātiem un atgriezenisko saiti, lai nodrošinātu politikas efektivitāti un sabiedrības atbalstu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **7. uzdevums: ieviest alkohola bloķētājus kā standarta braukšanas dzērumā uzraudzības pasākumu.** | | SM | CSDD, VP, TM, NV |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.1. | Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.–2027. gadam un specifiskā pasākuma "4.2.5. Veikt risinājumu izvērtēšanu koplietošanas pakalpojumu sniegšanai izmantoto transportlīdzekļu aprīkošanai ar alkometriem." Veikt rūpīgu izpēti par alkohola bloķētāju efektivitāti un analizēt esošās ieviešanas, lai gūtu ieskatu un izaicinājumus. | Izvērtēt iespēju ieviest alkohola bloķētājus kā standarta pasākumu, lai uzraudzītu braukšanu dzērumā, un, ja tas ir veiksmīgs, izstrādāt stratēģisku plānu to plašai pieņemšanai. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.2. | Novērtēt alternatīvās mērķgrupas: uzņēmumus, kuru darbinieki izmanto transportlīdzekļus saviem tiešajiem darba pienākumiem (piemēram, taksometru vadītāji, autobusu vadītāji, kravas automobiļu vadītāji, daži celtnieki utt.), atkārtotus likumpārkāpējus, kas brauc dzērumā, ikdienas transportlīdzekļu braucējus utt. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.3. | Sadarboties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām tostarp uzņēmumiem, tiesībaizsardzības un rehabilitācijas programmām, lai izprastu vajadzības un bažas. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.4. | Iniciēt neliela mēroga izmēģinājumus, lai novērtētu praktiskumu un apkopotu datus par lietotāju pieredzi, atbilstību un rentabilitāti. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.5. | Izstrādāt skaidras vadlīnijas un noteikumus par obligātu bloķēšanas sistēmu noteiktas mērķa grupas(-u) transportlīdzekļos. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.6. | Izveidot pastāvīgus novērtēšanas un atgriezeniskās saites mehānismus, lai uzraudzītu programmas veiktspēju un risinātu problēmas. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **8. uzdevums: izvērtēt iespējas ieviest sistēmu, kas ļauj iedzīvotājiem iesniegt video un fotoattēlus, kuros fiksēti ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi.** | | VP | SM, IeM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.1. | Novērtēt juridisko ietekmi un privātuma problēmas, kas saistītas ar iedzīvotāju iesniegtajiem videoklipiem, nodrošinot atbilstību datu aizsardzības tiesību aktiem. | Satiksmes noteikumu pārkāpumu video/fotoattēlu iesniegšanas mehānisma dzīvotspējas novērtējums, kam seko tā praktiskā īstenošana. Uzlabota satiksmes dalībnieku uzraudzība, ļaujot līdzcilvēkiem ziņot par pārkāpumiem. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.2. | Novērtēt pieejamās tehnoloģiju platformas iedzīvotāju iesniegto pierādījumu saņemšanai, glabāšanai un apstrādei, par prioritāti nosakot mērogojamību un drošību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.3. | Izstrādāt skaidras vadlīnijas, lai iedzīvotāji varētu iesniegt pierādījumus, definējot pieņemamu saturu un pārbaudes procesus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.4. | Izveidot protokolus iesniegto datu pārvaldībai un analīzei, nodrošinot efektīvu glabāšanu, izguvi un pārskatīšanu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8.5. | Veikt sistēmas izmēģinājumu atsevišķās jomās, lai pārbaudītu funkcionalitāti, lietotāju pieredzi un ietekmi uz izpildes rezultātiem. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **9. uzdevums: Deleģēt naudas sodu par stāvēšanu izsniegšanu no pašvaldības policijas (īstermiņa).** | | VP | SM, IeM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9.1. | Atjaunot vietējos likumus, lai no policijas nodotu pilnvaras par autostāvvietu naudas sodu izsniegšanu pašvaldības departamentam. | Atbrīvoti Valsts policijas resursi, lai stiprinātu ceļu satiksmes drošības kontroli pilsētu teritorijās. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9.2. | Izveidot vai iecelt pašvaldības nodaļu, kas ir īpaši atbildīga par autostāvvietām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9.3. | Apmācīt pašvaldības darbiniekus par autostāvvietu noteikumiem, izpildes procedūrām un attiecīgajām tehnoloģijām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **10. uzdevums: Ieviest datorredzes tehnoloģiju, lai automatizētu stāvvietu soda izsniegšanu (ilgtermiņā).** | | VP | SM, IeM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10.1. | Izvērtēt datorredzes tehnoloģijas ieviešanas tehniskos, finansiālos un operatīvos aspektus autostāvvietu ieviešanai. | Atbrīvoti Valsts policijas resursi, lai stiprinātu ceļu satiksmes drošības kontroli pilsētu teritorijās. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10.2. | Pārbaudīt tehnoloģiju atsevišķās vietās, lai novērtētu tās efektivitāti un uzticamību stāvēšanas pārkāpumu atklāšanā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10.3. | Izvēlieties piemērotas datorredzes sistēmas un integrēt tās ar esošo pašvaldības infrastruktūru netraucētai darbībai. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **11. uzdevums: Uzstādīt luksoforu signālu kontroles kameras krustojumos.** | | VP | SM, IeM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.1. | Identificēt krustojumus ar augstu pārkāpumu līmeni vai negadījumu vēsturi. | Pastiprināta satiksmes dalībnieku uzraudzība, nodrošinot, ka sodi par pārkāpumiem ir neizbēgami. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.2. | Izvēlēties piemērotas kameru sistēmas un uzstādīt tās norādītajos krustojumos, nodrošinot pareizu pozicionēšanu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.3. | Pārbaudīt un kalibrēt kameras, lai precīzi noteiktu pārkāpumus, vienlaikus samazinot viltus pozitīvus rezultātus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.4. | Informēt sabiedrību par kontroles kameru uzstādīšanu, izmantojot norādes un izpratnes veicināšanas kampaņas, lai veicinātu satiksmes noteikumu ievērošanu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **12. uzdevums: Izpētīt iespēju aprīkot policijas transportlīdzekļus ar 360 grādu kamerām, lai uzraudzītu dažādus ceļu satiksmes drošības aspektus, tostarp identificētu nelegālu mobilo tālruņu lietošanu.** | | SM, IeM (VP) | CSDD |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12.1. | Izvērtēt pašreizējo ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi, lai noteiktu jomas, kurās 360 grādu kameras varētu vēl vairāk uzlabot uzraudzības centienus. | Pastiprināta satiksmes dalībnieku uzraudzība, nodrošinot, ka sodi par pārkāpumiem ir neizbēgami. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12.2. | Izpētīt pieejamās 360 grādu kameru sistēmas, lai novērtētu saderību ar transportlīdzekļiem un efektivitāti pārkāpumu atklāšanā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12.3. | Veikt izmaksu un ieguvumu analīzi, lai izsvērtu finansiālos ieguldījumus transportlīdzekļu aprīkošanā ar 360 grādu kamerām un iespējamiem ieguvumiem drošības jomā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **13. uzdevums: Palielināt sodus par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem (piemēram, braukšana alkohola reibumā, ātruma pārsniegšana, cita transportlīdzekļa bīstama apdzīšana, agresīva braukšana u.c.) visiem transportlīdzekļu lietotājiem (piemēram, automobiļiem, velosipēdiem, motorolleriem u.c.)** | | TM, IeM | SM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13.1. | Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.–2027. gadam un specifiskā pasākuma "4.2.10. Izstrādāt lietojumprogrammu ceļu satiksmes kontrolei un uzraudzībai, kas atklātu dažādus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus un dotu iespēju ceļu satiksmes dalībniekiem operatīvi informēt VP par konstatētajiem pārkāpumiem." | Palielināt sodus par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem (piemēram, braukšanu dzērumā, ātruma pārsniegšanu, bīstamu apdzīšanu, agresīvu braukšanu) visos transportlīdzekļu veidos (piemēram, automobiļos, velosipēdos, motorolleros) līdz līmenim, kas attur no šādas uzvedības un veicina ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13.2. | Izveidot visaptverošu plānu, kurā izklāstīti palielinātie sodi par visu veidu pārkāpumiem, tostarp konkrētas izmaiņas un īstenošanas termiņi. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13.3. | Informēt sabiedrību par gaidāmajām sankciju izmaiņām un to nozīmi, izmantojot mērķtiecīgas informēšanas kampaņas. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 13.4. | Izveidot uzraudzības mehānismus, lai novērtētu paaugstinātu sodu ietekmi uz braukšanas uzvedību un ceļu satiksmes drošību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **14. uzdevums: Ieviest progresīvo sodu sistēmu.** |  | TM, IeM | SM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14.1. | Sadarboties ar ekspertiem un ieinteresētajām personām, lai izstrādātu sodu sistēmu, kas ņem vērā personu finansiālo situāciju un attiecīgi nosaka soda apmērus. | Izveidot taisnīgu un vienlīdzīgu pieeju sodiem, nodrošinot, ka tiek ņemts vērā personu finansiālais stāvoklis, lai novērstu nevienlīdzīgu attieksmi un veicinātu sociālo taisnīgumu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14.2. | Ierosināt nepieciešamās izmaiņas normatīvajos aktos, lai iekļautu progresīvo sodu sistēmu, nodrošinot saskaņotību ar tiesisko regulējumu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14.3. | Izveidot detalizētu plānu, kurā izklāstīti pasākumi progresīvās sodu sistēmas ieviešanai, tostarp termiņi un resursu piešķiršana. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14.4. | Izveidot mehānismus, lai uzraudzītu tā īstenošanu un novērtētu tā efektivitāti taisnīguma veicināšanā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **15. uzdevums: Pieprasīt mikromobilitātes pakalpojumu sniedzējiem ieviest reakcijas testus visām nomām piektdienu un sestdienu vakaros un naktīs (23:00-06:00).**  **VAI**  **Aizliegt koplietošanas mikromobilitātes transportlīdzekļu nomu piektdienu un sestdienu vakaros un naktīs (23:00-06:00).** | | VARAM, mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēji | SM, VP |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15.1. | Apkopot mikromobilitātes pakalpojumu sniedzēju, iestāžu, tiesībaizsardzības iestāžu un kopienu sniegto informāciju par abām iespējām. | Samazināt negadījumu skaitu, kas rodas, lietojot alkoholu un vadot transportlīdzekli ar koplietojamām pārvietošanās palīgierīcēm. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15.2. | Analizēt ieviešanas izmaksas, ietekmi uz lietotāju pieredzi un iespējamo incidentu samazināšanu katrai opcijai. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15.3. | Pamatojoties uz ieinteresēto personu ieguldījumu, riska novērtējumā un izmaksu un ieguvumu analīzē pieņemt lēmumu par vēlamo risinājumu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15.4. | Izstrādāt detalizētu plānu izvēlētā varianta īstenošanai, iekļaujot soļus, laika grafiku, pienākumus un nepieciešamos resursus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **16. uzdevums: Izvērtēt obligātās satiksmes izglītības nepieciešamību un alternatīvas valsts izglītības programmās.** | | IZM, VISC | SM, CSDD |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 16.1. | Apkopot izglītības nozares pārstāvju, vecāku, skolēnu un ekspertu viedokļus, lai izprastu perspektīvas satiksmes izglītības integrēšanai mācību programmā. | Īstenota satiksmes izglītības programma, kas integrēta valsts izglītības sistēmā. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 16.2. | Novērtēt obligātās satiksmes izglītības finansiālās sekas un iespējamos ieguvumus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 16.3. | Izstrādāt detalizētu plānu satiksmes izglītības integrēšanai mācību programmā, ieskaitot mācību programmas izstrādi, skolotāju apmācību un novērtēšanas mehānismus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 16.4. | Iesniegt priekšlikumu Ceļu satiksmes drošības padomei, izklāstot sistēmu, kuras mērķis ir izglītot skolēnus par izpratni par ceļu satiksmes drošību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **17. uzdevums: Popularizēt projektu "Mācies un iegūsti velosipēda licenci savā skolā", mudinot skolas piedalīties.** |  | CSDD | IZM,SM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.1. | Izveidot reklāmas materiālus, izceļot projekta priekšrocības, un izplatot tos skolām. | Veicināt skolu līdzdalību, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību jauniešiem. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.2. | Iesaistīt vecākus un kopienas, lai veidotu atbalstu un iesaistīšanos. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.3. | Sazināties ar skolām, lai veicinātu līdzdalību un sniegtu detalizētu informāciju par projektu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.4. | Sadarboties ar organizācijām un iestādēm, lai iegūtu atbalstu un paplašinātu projekta sasniedzamību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.5. | Paplašināt projektu, iekļaujot papildu skolas un reģionus, pamatojoties uz panākumiem un gūtajām atziņām. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **DROŠA APRŪPE PĒC SADURSMES** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **18. uzdevums: Izveidot un īstenot kompensācijas standartus par morālo kaitējumu, kas radies ar infrastruktūru saistītu negadījumu rezultātā, lai nodrošinātu taisnīgumu un precīzi atspoguļotu ietekmi uz cietušajiem un viņu ģimenēm (novērtēt atbalsta līdzekļu, apdrošināšanas un citu līdzekļu izmantošanu).** | | LM | SM, TM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 18.1. | Apkopot cietušo, ģimeņu, ekspertu un iestāžu sniegto informāciju par kompensācijas standartiem. | Mērķis ir izveidot piemērotu mehānismu, lai atskaitītos par morālo kaitējumu ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm, nodrošinot taisnīgu kompensāciju un atzīstot ietekmi uz cietušajiem. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 18.2. | Izveidot skaidras vadlīnijas kompensācijas aprēķināšanai un piešķiršanai, ņemot vērā kaitējuma smagumu, kā arī finansiālo un morālo ietekmi. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 18.3. | Izveidot stabilus izpildes mehānismus, izmantojot atbalsta fondus un apdrošināšanu, kā arī pastāvīgi novērtējot un pielāgojot taisnīguma un precizitātes standartus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **19. uzdevums: Izveidot visaptverošu rokasgrāmatu (1) ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem un (2) viņu ģimenēm, izklāstot pieejamos atbalsta resursus un mehānismus, ko izmantot pēc ceļu satiksmes negadījumiem.** | | LM | SM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19.1. | Apkopot informāciju par pieejamajiem atbalsta resursiem un mehānismiem ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm. | Sniegt tik ļoti nepieciešamo palīdzību un norādījumus pēc satiksmes negadījuma, novēršot pašreizējo pieejamo atbalsta pakalpojumu trūkumu, neraugoties uz to pieejamību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19.2. | Organizēt savākto informāciju visaptverošā ceļveža formātā, aptverot juridiskās tiesības, medicīnisko palīdzību, konsultāciju pakalpojumus un finansiālo palīdzību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19.3. | Izstrādāt izplatīšanas plānu, lai plaši izplatītu rokasgrāmatu, izmantojot slimnīcas, juridiskos birojus, kopienas centrus un tiešsaistes platformas, ko atbalsta efektīvas veicināšanas stratēģijas. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19.4. | Izveidot atgriezeniskās saites mehānismu, lai apkopotu lietotāju ieguldījumu, un pastāvīgi atjaunot rokasgrāmatu, pamatojoties uz ieinteresēto personu atsauksmēm, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību un lietderību. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Citi ieteikumi** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **20. uzdevums: Uzlabot datu vākšanas mehānismu un struktūru, lai uzlabotu precizitāti un lietojamību.** |  | CSDD, VP |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20.1. | Veikt Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.-2027.gadam un specifiskā pasākuma starpposma izvērtējumu "4.1.5. Īstenot NVO statistisko datu apstrādi un analīzi atbilstoši ceļu satiksmes galvenajiem drošības snieguma rādītājiem (KPI)". Novērtēt esošās datu vākšanas metodes, lai noteiktu stiprās un vājās puses un jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi. Noteikt būtiskos datu punktus, kas nepieciešami visaptverošai analīzei un lēmumu pieņemšanai ceļu satiksmes drošības iniciatīvās. | Datu vākšanas mehānisms un struktūra ir uzlaboti, lai nodrošinātu lielāku precizitāti, pilnīgumu un izmantojamību, tverot ar ceļu satiksmes drošību saistītu informāciju. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20.2. | Izstrādāt vai atjaunināt datu vākšanas rīkus, piemēram, veidlapas, aptaujas un datubāzes, lai efektīvāk iegūtu attiecīgo informāciju. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20.3. | Izpētīt un integrēt tehnoloģiskos risinājumus, piemēram, datu pārvaldības programmatūru vai mobilās lietojumprogrammas, lai racionalizētu datu vākšanas procesus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20.4. | Iesaistīt attiecīgās ieinteresētās personas, tostarp valsts aģentūras, tiesībaizsardzības un kopienas organizācijas, lai uzlabotu sadarbību un datu kopīgošanas centienus. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **21. uzdevums: Izstrādāt vienotu mehānismu sadarbībai starp ceļu satiksmes drošības pasākumos iesaistītajām pusēm, ņemot vērā to kompetenci, pārstāvību un atbilstību ilgtermiņa mērķiem.** | | SM, LM, TM |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 21.1. | Noteikt visas attiecīgās ieinteresētās personas, kas iesaistītas ceļu satiksmes drošības pasākumos, tostarp valdības aģentūras, NVO, izglītības iestādes un privātā sektora struktūras. Izplānot katras ieinteresētās puses lomas, kompetences un intereses, lai izprastu viņu ieguldījumu un potenciālās sadarbības jomas. | Ir izstrādāts efektīvs un saliedēts sadarbības mehānisms. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 21.2. | Izveidot darba grupas vai darba grupas, kurās ir pārstāvji no dažādām ieinteresēto personu grupām, lai izstrādātu sadarbības mehānismu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 21.3. | Kopīgi izstrādāt sadarbības mehānisma pamatpriekšlikumu, izklāstot tā mērķus, struktūru, pārvaldību un darbības procedūras. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 21.4. | Uzsākt sadarbības mehānismu un sākt īstenot kopīgas iniciatīvas un darbības, lai veicinātu ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanu. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Eiropas Komisija. (2023). Ceļu satiksmes drošības statistika 2022. gadā sīkāk. Iegūts no https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\_en [↑](#footnote-ref-2)
2. CSDD. (2024) Ikmēneša un biežāk atjaunotie CSNg dati. Retrieved from https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/ikmenesa-dati [↑](#footnote-ref-3)
3. LR Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums ''Par valsts mikromobilitātes attīstību''. [↑](#footnote-ref-4)
4. Eiropas Komisija. (2020). Turpmākie pasākumi virzībā uz "nulles vīziju". ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Iegūts no https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1 [↑](#footnote-ref-5)
5. LR Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums ''Par valsts mikromobilitātes attīstību''. [↑](#footnote-ref-6)
6. Latvijas Republikas Saeima. (n.d.). Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Iegūts no https://www.mk.gov.lv/en/media/15132/download?attachment [↑](#footnote-ref-7)
7. Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome. 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). Iegūts no https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj [↑](#footnote-ref-8)
8. Saeimas. (2023). Ceļu satiksmes likums. Iegūts no https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467 [↑](#footnote-ref-9)
9. Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome. (). 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). Iegūts no https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj [↑](#footnote-ref-10)
10. Transporta, autovadītāju un transportlīdzekļu standartu aģentūras departaments. (2022). Autoceļu kodekss: 8 izmaiņas, kas jums jāzina no 2022. gada 29. janvāra. Iegūts no https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022 [↑](#footnote-ref-11)
11. Transporta, autovadītāju un transportlīdzekļu standartu aģentūras departaments. (2022). Autoceļu kodekss: 8 izmaiņas, kas jums jāzina no 2022. gada 29. janvāra. Iegūts no https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022 [↑](#footnote-ref-12)
12. SWOV. (2018). Ilgtspējīgas drošības 3. izdevums. Uzlabotā versija 2018.-2030. Iegūts no https://swov.nl/system/files/publication-downloads/dv3\_en\_kort\_rapport.pdf [↑](#footnote-ref-13)
13. Kaparias, I., Bell, M. G. H., Biagioli, T., Bellezza, L. (2015). Kalns Uzvedības analīze par gājēju un transportlīdzekļu mijiedarbību ielu dizainā ar koplietošanas telpas elementiem. Iegūts no http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2015.02.009 [↑](#footnote-ref-14)