1. EIROPAS KOMISIJA
2. Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts

TSIC-RoC - 18891

CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS UZLABOŠANA MAZAIZSARGĀTIEM SATIKSMES DALĪBNIEKIEM LATVIJĀ

Projekta noslēguma ziņojums

2024. gada 30. augustā

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 augustā 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.

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](#_Toc181268266)

[**1.** Ievads 6](#_Toc181268267)

[**1.1** Projekta konteksts un mērķi 6](#_Toc181268268)

[**1.2** Ieinteresēto personu kartēšana 6](#_Toc181268269)

[**2.** 1. nodevums – sākuma ziņojums 9](#_Toc181268270)

[**2.1** Sasniedzamā rezultāta mērķis 9](#_Toc181268271)

[**2.2** Nodevuma metodoloģija 9](#_Toc181268272)

[**2.3** Nodevuma rezultāti 9](#_Toc181268273)

[**3.** 2. nodevums - AS-IS ziņojums un nepilnību analīze 11](#_Toc181268274)

[**3.1** Sasniedzamā rezultāta mērķis 11](#_Toc181268275)

[**3.2** Nodevuma metodoloģija 11](#_Toc181268276)

[**3.3** Nodevuma rezultāti 11](#_Toc181268277)

[**4.** 3. nodevums - Ziņojums ar ieteikumiem 14](#_Toc181268278)

[**4.1** Sasniedzamā rezultāta mērķis 14](#_Toc181268279)

[**4.2** Nodevuma metodoloģija 14](#_Toc181268280)

[**4.3** Nodevuma rezultāti 14](#_Toc181268281)

[**5.** 4. nodevums — ziņojums par sabiedrības informēšanas kampaņu 16](#_Toc181268282)

[**5.1** Sasniedzamā rezultāta mērķis 16](#_Toc181268283)

[**5.2** Nodevuma metodoloģija 16](#_Toc181268284)

[**5.3** Nodevuma rezultāti 17](#_Toc181268285)

Saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| ***Saīsinājums*** | ***Definīcija*** |
| CSDD | Ceļu satiksmes drošības direkcija |
| EEZ | Eiropas Ekonomikas zona |
| EK | Eiropas Komisija |
| ES | Eiropas Savienība |
| EY | Ernst & Young |
| IeM | Latvijas Iekšlietu ministrija |
| KPI | Galvenie snieguma rādītāji |
| LM | Labklājības ministrija |
| MSD | Mazaizsargātie satiksmes dalībnieki |
| NMPD | Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests |
| NVO | Nevalstiska organizācija |
| NMPD | Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests |
| SM | Latvijas Satiksmes ministrija |
| VM | Latvijas Veselības ministrija |

Ievads

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) Neraugoties uz pašreizējiem centieniem, ar ceļu satiksmes negadījumiem saistīto nāves gadījumu un smagi ievainoto skaits nav samazinājies.[[3]](#footnote-4) Šī tendence ir īpaši satraucoša mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem (MSD), kuru vidū smagu ievainojumu un nāves gadījumu skaits ceļu satiksmes negadījumos joprojām ir īpaši augsts.

Tā kā mikromobilitātes ierīču, piemēram, velosipēdu un elektroskrejriteņu, izmantošana turpina pieaugt, pieaug arī negadījumu skaits, kas saistīti ar MSD. Ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros ievainoti velosipēdu vadītāji, kopš 2012. gada pieaudzis par 62,2%, 2020. gadā sasniedzot 670. Vienlaikus ievainoto gājēju skaits samazinājies par 30,8%, 2020. gadā sasniedzot 660. Neskatoties uz to, ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja vairāk gājēju nekā velosipēdu vadītāju – attiecīgi 43 un 19.[[4]](#footnote-5)

Turklāt brīvi regulētu velosipēdu un elektroskrejriteņu koplietošanas sistēmu parādīšanās ir jauns izaicinājums gan Latvijā, gan ES, īpaši pilsētu teritorijās. Lai gan šīs mikromobilitātes iespējas papildina kopējo mobilitātes klāstu, jo īpaši pilsētvidē, tās ir izraisījušas satiksmes negadījumu skaita pieaugumu. Latvijā ir ievērojami pieaudzis ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros iesaistīti elektroskrejriteņu vadītāji. 2018. gadā tika ziņots par diviem ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīti elektroskrejriteņu vadītāji, savukārt 2020. gadā šādu negadījumu skaits bija pieaudzis līdz 64, ar diviem bojā gājušiem. Pašlaik nav skaidras ES iniciatīvas, kas risinātu šo jautājumu, tomēr Eiropas Komisija (EK) veicina labās prakses apmaiņu starp dalībvalstīm.[[5]](#footnote-6)

Latvijas varas iestādes ir apņēmušās samazināt traumu un bojāgājušo skaitu MSD vidū. Viens no veidiem, kā sasniegt šo mērķi, ir aizstāt privāto automobiļu lietošanas paradumus ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem, vienlaikus uzlabojot infrastruktūru MSD. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam teikts, ka "lai samazinātu privāto transportlīdzekļu izmantošanas īpatsvaru, pirmām kārtām jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar uzlabojumiem sabiedriskā transporta jomā un iespējamiem ierobežojumiem privātā transporta vides izmantošanā, Latvijas iestādes tiecas paplašināt specifisku gājēju un velosipēdistu infrastruktūru".[[6]](#footnote-7) Paredzams, ka pēc šo pasākumu īstenošanas MSD skaits turpinās pieaugt.

* 1. Ieinteresēto personu kartēšana

Šajā projektā bija iesaistīta daudzveidīga ieinteresēto personu grupa, kas tika rūpīgi identificēta un stratēģiski integrēta dažādos izpildes posmos. Viņu līdzdalība bija būtiska, lai sniegtu vērtīgas perspektīvas un zināšanas, kas ir būtiskas projekta panākumiem.

**Atbildīgā iestāde**

Satiksmes ministrija (SM) ir centrālā iestāde, kas ir atbildīga par transporta un sakaru pārraudzību Latvijā, īpašu uzmanību pievēršot ceļu satiksmes drošībai. Starp dažādiem pienākumiem VM

izstrādā un īsteno ar ceļu satiksmi saistītu politiku, nodrošinot visu satiksmes dalībnieku drošību.[[7]](#footnote-8)

Būtisks SM lomas aspekts ir MSD drošības uzlabošana, kā uzsvērts ceļu satiksmes drošības plānā 2021.-2027.gadam. Šajā plānā prioritāte ir informācijas kampaņu īstenošana, lai palielinātu informētību par MSD drošību, risinot tādus jautājumus kā ātruma pārsniegšana, traucēta braukšana un vadītāja uzmanības novēršana. Turklāt SM sadarbojas ar Eiropas Komisiju un dalībvalstīm, lai izvērtētu un īstenotu pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot ceļu infrastruktūras drošību, galu galā samazinot MSD bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu.[[8]](#footnote-9)

**Citas ieinteresētās personas**

|  |  |
| --- | --- |
| * + - 1. **Ieinteresētās personas** | * + - 1. **Apraksts** |
| Latvijas Valsts policija | Latvijas Valsts policija ir valsts iestāde, kuras uzdevums ir aizsargāt valsti un sabiedrību no noziedzīgiem un prettiesiskiem dzīvības, veselības un īpašuma apdraudējumiem.[[9]](#footnote-10) Šī projekta ietvaros Valsts policijai ir būtiska nozīme ceļu satiksmes normatīvo aktu izpildē, tādējādi sargājot MSD un samazinot ceļu satiksmes negadījumu skaitu. |
| Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) | Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) ir valsts akciju sabiedrība, kas darbojas saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu un ir atbildīga par transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju eksāmeniem, apliecību izsniegšanu un tehniskajām apskatēm.[[10]](#footnote-11) Tai ir būtiska nozīme šajā projektā, nodrošinot, ka transportlīdzekļi un autovadītāji ievēro drošības standartus, veicot ceļu auditus un izglītojot sabiedrību par ceļu satiksmes drošību, kas visi ir būtiski, lai samazinātu negadījumu skaitu, kuros iesaistīti MSD. |
| Latvijas Valsts ceļi (LVC) | "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) ir Satiksmes ministrijas pakļautībā esoša valsts akciju sabiedrība, kas atbild par valsts autoceļu tīkla pārvaldību, Valsts autoceļu fonda administrēšanu un publisko iepirkumu organizēšanu.[[11]](#footnote-12) Tās iesaistīšanās projektā ir būtiska, jo tā tieši ietekmē ceļu projektēšanu, uzturēšanu un drošību, kas ir būtiski, lai samazinātu negadījumu skaitu un uzlabotu MSD drošību. |
| Veselības ministrija (VM) | Veselības ministrija pārrauga valsts pārvaldes funkcijas veselības nozarē, nodrošinot atbilstību veselības, sabiedrības veselības un farmācijas noteikumiem, lai nodrošinātu kvalitatīvu veselības aprūpi un drošu dzīves vidi.**[[12]](#footnote-13)** Tās loma projektā ir būtiska, lai izveidotu veselības standartus un ārkārtas reaģēšanas protokolus, jo īpaši saistībā ar drošas pēcsadursmes aprūpes galvenajiem drošības rādītājiem. Tas ir būtiski, lai samazinātu ar negadījumiem saistīto nāves gadījumu skaitu, nodrošinot ātru un atbilstošu medicīnisko aprūpi avāriju vietās. |
| Iekšlietu ministrija (IeM) | Iekšlietu ministrija ir vadošā iestāde iekšlietu nozarē, kas ietver tādas apakšnozares kā cīņa pret noziedzību, sabiedriskās kārtības un drošības aizsardzība, individuālo tiesību un likumīgo interešu aizsardzība, valsts robežas drošība, ugunsdrošība, ugunsdrošības pasākumu drošība, glābšana, civilā aizsardzība, iedzīvotāju uzskaite un dokumentēšana, kā arī migrācija. Tās loma projektā ir būtiska, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošības izpildes funkciju. |
| Tieslietu ministrija | Tieslietu ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde tieslietu (tiesību sistēmas politikas, tiesu sistēmas un tiesu administrācijas) nozarēs, kā arī citās šajos noteikumos minētajās valsts politikas jomās. Tās loma projektā ir būtiska, lai nodrošinātu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu sodu izpildi un koordinētu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu novēršanas politikas izmaiņu ieviešanu. |
| Slimnīcās | Latvijā ir ap 40 slimnīcu, no kurām aptuveni 6 atrodas netālu no Rīgas. Šīm slimnīcām ir stratēģiska loma projektā, jo tās nodrošina būtiskus veselības aprūpes pakalpojumus un ārkārtas reaģēšanu uz ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem. Turklāt tās vāc un apkopo datus par ceļu satiksmes negadījumiem, tostarp par traumu smagumu, sniedzot vērtīgas atziņas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai.[[13]](#footnote-14) |
| Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests (NMPD) | NMPD (Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests) koordinē un sniedz pirmsslimnīcas neatliekamo medicīnisko palīdzību visā Latvijā gan ikdienas, gan ārkārtas situācijās. Tas arī piedāvā specializētu atbalstu slimnīcām, kad tas ir nepieciešams. Projekta kontekstā NMPD ir būtiska loma, nodrošinot savlaicīgu un efektīvu medicīnisko reakciju uz ceļu satiksmes negadījumos iesaistītajām MSD, palīdzot mazināt traumu smagumu un uzlabot izdzīvošanas rādītājus.[[14]](#footnote-15) |
| **NVO** | Nevalstiskās organizācijas (NVO) ir bezpeļņas organizācijas, kas dažādos līmeņos darbojas neatkarīgi no valdības. [[15]](#footnote-16) Galvenās projektā iesaistītās NVO ir:  **Pilsēta cilvēkiem:** šī NVO iestājas par drošas, efektīvas un ērtas pilsētvides attīstību Rīgā un citās Latvijas pilsētās, koncentrējoties uz transporta iespēju uzlabošanu visiem neatkarīgi no tā, vai tie ir kājām gājēji, velosipēdu vadītāji, sabiedriskā transporta lietotāji vai automobiļu vadītāji.[[16]](#footnote-17)  **Rīgas Apkaimju savienība:** šī grupa strādā pie Rīgas ilgtspējīgas attīstības, dabas un kultūras mantojuma saglabāšanas, iedzīvotāju dzīves kvalitātes paaugstināšanas un labas pārvaldības nodrošināšanas pilsētas saskarsmē ar valsts institūcijām un iedzīvotājiem.[[17]](#footnote-18)  **Latvijas Riteņbraucēju asociācija**: Eiropas Riteņbraucēju federācijas biedrs, šī asociācija veicina velobraukšanu kā praktisku, ekonomisku, veselīgu un videi draudzīgu transporta veida izaugsmi Latvijā.[[18]](#footnote-19)  **Latvijas Motociklistu klubu asociācija (MCA):** Nepolitiska organizācija, kas iestājas par motociklu vadītāju tiesībām un pienākumiem.[[19]](#footnote-20)  Šo NVO iesaistīšana bija ļoti svarīga projektam, jo tās sniedza ieskatu no plašākām sabiedrības grupām un ceļu satiksmes drošības entuziastiem, palīdzot noteikt problēmas un iespējamos risinājumus, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību. |
| **Mikromobilitātes koplietošanas uzņēmumi** | Tādi uzņēmumi kā Bolt[[20]](#footnote-21), Tuul[[21]](#footnote-22) un Charge-Mobility[[22]](#footnote-23) Latvijā piedāvā ērtas un videi draudzīgas transporta iespējas tuviem braucieniem pa pilsētu, nomājot elektroskrejriteņus, velosipēdus un e-velosipēdus, izmantojot mobilās lietotnes. Šie transportlīdzekļi, jo īpaši elektroskrejriteņi, ir ļoti neaizsargāti satiksmē, un tiem ir ievērojams negadījumu skaits. Sadarbība ar šiem uzņēmumiem ir būtiska, lai uzlabotu transportlīdzekļu drošības elementus, izglītotu braucējus un integrētu drošas braukšanas praksi pilsētas satiksmes plānošanā, lai samazinātu negadījumu skaitu. |

Tabula 1 Citu ieinteresēto personu apraksts

1. 1. nodevums – sākuma ziņojums
   1. Sasniedzamā rezultāta mērķis

Sākuma ziņojuma mērķis bija likt stingru pamatu projekta panākumiem, saskaņojot ar galveno saņēmēju gaidāmos iznākumus, vērtības un nodevumus. EY veicināja diskusijas, lai nostiprinātu vienošanos ar SM par lomām, pārvaldību, metodēm un termiņiem. Turklāt šis ziņojums veicināja mūsu izpratni par Latvijas mikromobilitāti un ceļu satiksmes drošības vidi, identificējot galvenos projekta jautājumus, pamatojoties uz ieinteresēto pušu vienprātību. Tas arī izskatīja un izanalizēja pasaules labāko prakšu piemērus, lai veicinātu izpēti, saskaņotu ieinteresēto pušu mērķus un identificētu kritiskos faktorus Latvijas panākumiem.

* 1. Nodevuma metodoloģija

Sākuma posms bija būtisks pagrieziena punkts projektā, liekot pamatus visām turpmākajām darbībām. Tika veiktas galvenās stratēģiskās darbības, lai nodrošinātu pilnīgu izpratni par projekta vidi, izveidotu būtiskas partnerības un izklāstītu ceļvedi veiksmīgai projekta īstenošanai (1. attēls).

A few white rectangles with text

Description automatically generated

Attēls 1 1. nodevuma stratēģiskās darbības

* 1. Nodevuma rezultāti

Tika prezentēta un saskaņota stratēģija un organizatoriskā struktūra par šādiem jautājumiem/ aspektiem:

* **Projekta pārvaldībā** bija iesaistīta EY komanda (gan projekta vadība, gan īstenošana), īpašs projekta koordinators no SM, koordinācijas komiteja un darba grupa, kurā ietilpst dažādas ministrijas un organizācijas. Katrai komandai bija skaidri noteiktas lomas un pienākumi.
* **Projekta komanda** bija ļoti pieredzējusi un daudzveidīga, ar pieredzi liela mēroga transporta reformās, projektu vadībā un ceļu satiksmes drošībā. EY bija pieejami arī specializēti globāli pakalpojumi, tostarp EY Globālais nākotnes mobilitātes kompetenču centrs, kas piedāvā dziļas tehniskās zināšanas konsultāciju pakalpojumu jomā.
* **Komunikācijas plāns** ietvēra statusa atjauninājumus divreiz nedēļā un papildu sanāksmes pēc vajadzības. SC sanāksmes notika katru mēnesi, un rezultāti tika iesniegti gan latviešu, gan angļu valodā, galvenokārt ar Microsoft Teams starpniecību.
* **Nodevumus sagatavoja EY, un tos izskatīja SM** un līgumslēdzēja iestāde. Atgriezeniskā saite tika gaidīta 14 dienu laikā; pretējā gadījumā nodevumi tika uzskatīti par apstiprinātiem. EY pārskatīja dokumentus, pamatojoties uz atsauksmēm.
* EY bija **jāizmanto konfidenciāla informācija** tikai līgumsaistību izpildei un jāaizsargā tā ar tādu pašu rūpību kā tās konfidenciālie materiāli. Izpaušana trešajām personām bija aizliegta bez attiecīgās iestādes rakstiskas piekrišanas.
* Augstas kvalitātes nodevumi tika nodrošināti, izmantojot **vairākus pārskatīšanas līmeņus,** tostarp darba grupas sagatavošanu, iesaistes partnera pārraudzību un kvalitātes pārskatītāja veiktu galīgo pārskatīšanu saskaņā ar līguma prasībām.
* **Tika atjaunināta ieinteresēto personu loma,** iesaistot dažādas ministrijas, valsts aģentūras un NVO, un katrai no tām bija noteikts iesaistes līmenis projektā.
* **Potenciālās problēmas** tika identificētas, uzraudzītas un mazinātas, stratēģiskos, darbības, kvalitātes un organizatoriskos riskus izklāstot kopā ar konkrētiem seku mazināšanas plāniem, lai nodrošinātu projekta panākumus un savlaicīgu īstenošanu.

1. 2. nodevums - AS-IS ziņojums un nepilnību analīze
   1. Sasniedzamā rezultāta mērķis

2. nodevuma mērķis bija analizēt paraugpraksi ceļu satiksmes drošības jomā attiecībā uz mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem (MSD) un izstrādāt atsauces modeli. Tajā tika izvērtēta pašreizējā ceļu satiksmes drošības situācija Latvijā, identificējot neatbilstības starp atsauces modeli un esošajiem apstākļiem, veicot nepilnību analīzi.

* 1. Nodevuma metodoloģija

2. nodevumā tika izmantota labākās prakses analīze, lai izpētītu piecas būtiskas dimensijas: droši ceļi, drošs ātrums, droši transportlīdzekļi, droši satiksmes dalībnieki un droša aprūpe pēc sadursmes. Šajā novērtējumā galvenā uzmanība tika pievērsta trim Eiropas Savienības valstīm — Igaunijai, Nīderlandei un Zviedrijai —, vienlaikus iekļaujot arī papildu paraugprakses piemērus no citām Eiropas valstīm. Pirmās četras dimensijas atbilda Satiksmes ministrijas (SM) pienākumiem, savukārt piektā dimensija (pēcavārijas aprūpe) bija saistīta ar Veselības ministriju (VM) un Labklājības ministriju (LM). Turklāt Latvijas situācijas analīze ietvēra negadījumu datu, cēloņsakarību, normatīvā regulējuma, institucionālo lomu un ceļu satiksmes drošības statistikas pārskatīšanu. Tam sekoja nepilnību analīze, lai precīzi noteiktu neefektivitāti, datu trūkumus, politikas un regulējuma jautājumus, MSD uzvedības problēmas un resursu ierobežojumus (Attēls 2).

A grey ovals with black text

Description automatically generated

Attēls 2 Metodoloģiskā pieeja 2. nodevumam

* 1. Nodevuma rezultāti

Šajā kopsavilkumā ir izklāstīti 2. nodevuma secinājumi par ceļu satiksmes drošības praksi Latvijā saistībā ar vadošo valstu labāko praksi. Analīze uzsver kritiskās jomas, kurās Latvijas ceļu satiksmes drošības pasākumi drošības dimensijās atpaliek no atsauces modeļa (Tabula 2).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Droši ceļi** | | |
| **Elements** | **Starptautiskā paraugprakse** | **“AS-IS” situācija Latvijā** |
| Vienots tīkls | Paraugprakses valstīs, piemēram, Zviedrijā, Beļģijā un Nīderlandē, ir plaši vienoti infrastruktūras tīkli katrai MSD kategorijai. | Infrastruktūra Latvijā ir sadrumstalota, piemēram, veloceliņi pēkšņi beidzas. Infrastruktūras sadrumstalotības dēļ MSD, kas nav gājēji, ir spiesti izmantot automobiļiem, gājējiem un velosipēdu vadītājiem paredzētu infrastruktūru, tāpēc bieži nākas pārvietoties pa ielu. |
| Infrastruktūras projektēšana | Labākā prakse rāda, ka infrastruktūra tiek pielāgota ielas mērķim (piemēram, koplietošanas telpām starp MSD un motorizētiem transportlīdzekļiem būs fiziski ierobežojumi motorizētiem transportlīdzekļiem, kas ierobežo ielas izmantošanu tādā veidā, kas neatbilst tās izmantošanai). | Infrastruktūra Latvijā bieži vien neatbilst ceļa mērķim. (piemēram, Latvijas velosipēdu standarti atbilst labākajai praksei infrastruktūras projektēšanā, tomēr reālajā dzīvē tos reti pielieto. Lielākajai daļai ceļu vispār nav veloceliņu, un ceļa platums pieļauj lielāku ātrumu, nekā atļauts). Papildu problēma ir standartizēta dizaina trūkums (piemēram, veloceliņu krāsošana). |
| Krustojumiem | Krustojuma dizainam par prioritāti jānosaka leņķa saglabāšana pēc iespējas tuvāk 90 grādiem, krustojumam jābūt šauram. Šāda veida izkārtojums uzlabo redzamību gan MSD, gan tuvojošajai satiksmei (automobiļiem utt.). | Ir krustojumi, kur MSD ir gājuši bojā, kuriem nav 90 grādu leņķa un kuri ir plati. |
| Gājēju pārejas | Paraugprakse liecina, ka gājēju pārejas būtu jāpalielina, lai brīdinātu tuvojošos satiksmes dalībniekus un samazinātu to ātrumu. | Latvijā paaugstinātas gājēju pārejas netiek novērotas bieži, gandrīz nekad. |
| **Drošs ātrums** | | |
| **Elements** | **Paraugprakses** | **Situācija Latvijā** |
| Kopējie ātruma ierobežojumi | Paraugprakses valstīs ātruma ierobežojumi parasti ir zemāki. Zviedrijā un Nīderlandē ātruma ierobežojumi uz ārpuspilsētas ceļiem ir attiecīgi 70 km/h un 80 km/h. | Latvijā ātruma ierobežojums uz ārpuspilsētas ceļiem ir 90 km/h. |
| 30 km/h zonas | Stokholmā 30 km/h ātruma ierobežojums dzīvojamām ielām tiek piemērots kopš 2004. gada. Šobrīd Amsterdama ir ieviesusi pilsētas mēroga 30 km/h zonu – 80% Amsterdamas ielu ir 30 km/h ātruma ierobežojums. | Savukārt Latvijas pašvaldības ir lēni ieviesušas 30 km/h zonas, izmaiņas ir notikušas pavisam nesen un nelielā skaitā pašvaldību. Rīgā pirmā 30 km/h zona parādījās tikai 2020. gadā (Āgenskalnā) un daudzās blīvi apdzīvotās vietās ar lielu satiksmes intensitāti joprojām ir atļauti 50 km/h (piemēram, Avoti). |
| Sodi par ātruma pārsniegšanu | Paraugprakses valstīs tiek piemēroti lieli naudas sodi par ātruma pārsniegšanu, sākot no 1 km/h virs ātruma ierobežojuma (piemēram, par ātruma pārsniegšanu 1-10 km/h virs robežvērtības Zviedrijā naudas sods ir 193,50 EUR). | Vislielākā atšķirība ir naudas sodos par ātruma pārsniegšanu diapazonā no 1 līdz 30 km/h virs ātruma ierobežojuma. Par ātruma pārsniegšanu 1-10 km/h virs ātruma ierobežojuma attiecas tikai brīdinājums. |
| **Droša lietotāja uzvedība** | | |
| **Elements** | **Paraugprakses** | **Situācija Latvijā** |
| Nepamatots uzsvars uz transportlīdzekļu reģistrācijas blokiem | Labākās prakses valstīs galvenā uzmanība tiek pievērsta drošas telpas radīšanai MSD, ierobežojot ātrumu un izveidojot īpašas telpas, kas ir saprotamas gan smago motorizēto transportlīdzekļu lietotājiem, gan MSD. Ir svarīgi informēt motorizēto transportlīdzekļu lietotājus par riskiem, kas saistīti ar noteiktu uzvedību telpās ar MSD. | Latvija būtisku uzsvaru liek uz MSD atbildību, savukārt salīdzinoši mazāks uzsvars tiek likts uz smago motorizēto transportlīdzekļu lietotājiem. Par vietas izmantošanu MSD ir mazāk skaidrības nekā Zviedrijā un Nīderlandē (piemēram, atšķirības ielu dizainā). |
| Braukšana reibumā | Zviedrijā un Igaunijā braukšanas ierobežojums ir noteikts 0,2 BAC. Braukšana reibumā rada problēmas ne tikai transportlīdzekļu vadītājiem, bet arī mikromobilitātes lietotājiem. Interešu aizstāvības grupas ierosina īstenot pilnīgas neiecietības politiku pret alkohola lietošanu un transportlīdzekļa vadīšanu visās ES valstīs. Pašlaik tādas valstis kā Čehija, Ungārija, Rumānija un Slovākija jau ir pieņēmušas nulles tolerances nostāju pret braukšanu dzērumā. | Latvijā likumā noteiktais alkohola reibuma ierobežojums transportlīdzekļa vadīšanai ir augstāks – 0,5 BAC\*.  \* transportlīdzekļa vadītājam ar transportlīdzekļa vadīšanas pieredzi, kas nav ilgāka par diviem gadiem, alkohola koncentrācijas asinīs robeža ir 0,2 BAC.  Mikromobilitātes lietotājiem ir priekšstats, ka viņi neiekļūs nepatikšanās par braukšanu reibumā. Datu analīze liecina, ka ir augsts reibumā notikušu negadījumu skaits, kuros iesaistīts elektroskrejritenis/velosipēds. |

Tabula 2 Nodevuma rezultāti

3. nodevums - Ziņojums ar ieteikumiem

* 1. Sasniedzamā rezultāta mērķis

3. nodevuma mērķis bija sniegt rekomendācijas MSD ceļu satiksmes drošības uzlabošanai Latvijā. Balstoties uz 2. nodevuma secinājumiem, šajā ziņojumā ir izklāstīts visaptverošs ieteikumu kopums, lai novērstu plaisas starp atsauces modeli un pašreizējo situāciju Latvijā. Tajā ir arī noteikts skaidrs īstenošanas ceļš, ierosinot ceļvedi, kurā sīki izklāstītas nepieciešamās darbības dažādām ieinteresētajām personām, kā arī nepieciešamie resursi un ierosinātie termiņi šiem pasākumiem

* 1. Nodevuma metodoloģija
     + 1. Trešā nodevuma metodoloģija sastāv no 4 soļiem (3. attēls).
       2. A screenshot of a computer

          Description automatically generated

Attēls 3 Metodoloģiskā pieeja 3. nodevumam

* 1. Nodevuma rezultāti

Ceļu satiksmes drošības īstenošanas ceļvedis tika izstrādāts sadarbības procesā ar ieinteresētajām personām, ietverot padziļinātas diskusijas, lai novērtētu un uzlabotu katra ieteikuma realizācijas iespējas. Rezultātā izstrādātajā ceļvedī ir izklāstīti praktiski pasākumi, noteikti pienākumi un noteikti termiņi, atspoguļojot stratēģisku satvaru, kura mērķis ir sasniegt drošības mērķus. Šis ceļvedis ir visaptveroša stratēģija, lai uzlabotu infrastruktūru, transportlīdzekļu drošību, lietotāju uzvedību un atbalstu pēc sadursmes, apņemoties veikt pastāvīgus uzlabojumus un iesaistīt ieinteresētās personas.

Ceļvedī ir ietverti vairāki uzdevumi, kas paredzēti, lai pievērstos dažādiem ceļu satiksmes drošības aspektiem:

* 1. uzdevums ir vērsts **uz visaptverošu vadlīniju izstrādi pilsētu infrastruktūrai**, tostarp krustojumu projektēšanu gandrīz 90 grādu leņķī, nepārtrauktu gājēju celiņu izveidi un pienācīgu drošības pasākumu nodrošināšanu krustojumos.
* 2. uzdevums uzsver **jaunu infrastruktūras risinājumu**, piemēram, koplietošanas telpu, izmēģināšanu, lai uzlabotu pilsētvidi un veicinātu kopienas kohēziju.
* 3. uzdevums attiecas uz uzturēšanas protokoliem, lai nodrošinātu **infrastruktūras ilgtspēju.**
* 4. uzdevums paredz regulāras pārbaudes uz ceļiem, lai **nodrošinātu transportlīdzekļu tehnisko apskati.**
* 5. uzdevums ietver **stingras nulles tolerances politikas īstenošanu attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā**, ar pakāpenisku pieeju likumīgā BAC ierobežojuma samazināšanai.
* 6. uzdevumā ir ierosināts **atcelt pielaidi ātruma pārsniegšanai**, uzlabot ātruma ierobežojumu ievērošanu un uzlabot vispārējo ceļu satiksmes drošību.

Papildus šiem uzdevumiem ceļvedī ir iekļauti ieteikumi, lai uzlabotu transportlīdzekļu uzraudzību, piemēram:

* 7. uzdevums ir **ieviest alkohola bloķētājus** un 8. uzdevums ir izvērtēt sistēmas, kurās iedzīvotāji iesniedz pierādījumus par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem.
* 9. un 10. uzdevums pēta **autostāvvietu soda izsniegšanas deleģēšanu pašvaldības struktūrvienībām** un **datorredzes tehnoloģijas ieviešanu** autostāvvietu ieviešanas automatizēšanai.

Ceļvedis attiecas arī uz aprūpi un atbalstu pēc avārijas:

* 18. un 19. uzdevums ir vērsts uz **morālā kaitējuma kompensācijas standartu noteikšanu** un **visaptverošu rokasgrāmatu izveidi** nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm.
* 20. uzdevuma mērķis ir **uzlabot datu vākšanas mehānismus**, savukārt 21. uzdevuma mērķis ir **izstrādāt vienotu mehānismu ieinteresēto pušu sadarbībai ceļu satiksmes drošības pasākumos.**

4. nodevums — ziņojums par sabiedrības informēšanas kampaņu

* 1. Sasniedzamā rezultāta mērķis

4. nodevuma mērķis ir iepazīstināt ar projekta ietvaros veiktās izpratnes veicināšanas kampaņas rezultātiem un detalizēti izklāstīt tos. Šī kampaņa ir vērsta uz to, lai veicinātu mikromobilitātes iespēju drošu integrāciju, vienlaikus uzsverot visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku ceļu satiksmes drošību. Tas izmanto datus un ieteikumus no 2. un 3. nodevuma. Galvenais mērķis ir veicināt savstarpēju cieņu starp dažādiem satiksmes dalībniekiem un uzlabot sabiedrības informētību par paaugstinātiem traumu riskiem, ar kuriem MSD saskaras negadījumos.

* 1. Nodevuma metodoloģija

Sākotnēji mēs organizējām atklāšanas sanāksmi, ko vadīja mūsu McCann eksperti, iesaistot galvenās ieinteresētās puses, piemēram, pārstāvjus no VM un CSDD, kā arī komunikācijas komandas no abām iestādēm. Šīs sanāksmes struktūra balstījās uz darbsemināra stratēģiju, kas izstrādāta, lai veicinātu sadarbību un vienprātību. Semināra galvenais mērķis bija savstarpēji iepazīstināt visas ieinteresētās puses un vienoties par kopīgu kampaņas mērķi, mērķauditoriju un galvenajiem vēstījumiem.

Semināra laikā mēs pievērsāmies vairākiem būtiskiem jautājumiem:

* Ko mēs cenšamies atrisināt?
* Kādi ir mūsu mērķi (īstermiņa un ilgtermiņa)?
* Kas ir mūsu auditorija?
* Kādi ir šķēršļi?
* Ko mēs gribam teikt?

Atklāšanas sanāksmes laikā visas iesaistītās ieinteresētās personas vienojās, ka ir jānosaka vissvarīgākie risināmie jautājumi, nodrošinot, ka kampaņas uzmanības centrā joprojām ir nozīmīgi un sasniedzami rezultāti. Pamatojoties uz diskusiju, tika nolemts koncentrēties uz konkrētu augsta riska grupu (elektroskrejriteņu vadītājiem), lai maksimāli palielinātu kampaņas efektivitāti.

Tika veikta turpmāka stratēģiskā attīstība (Attēls 4).

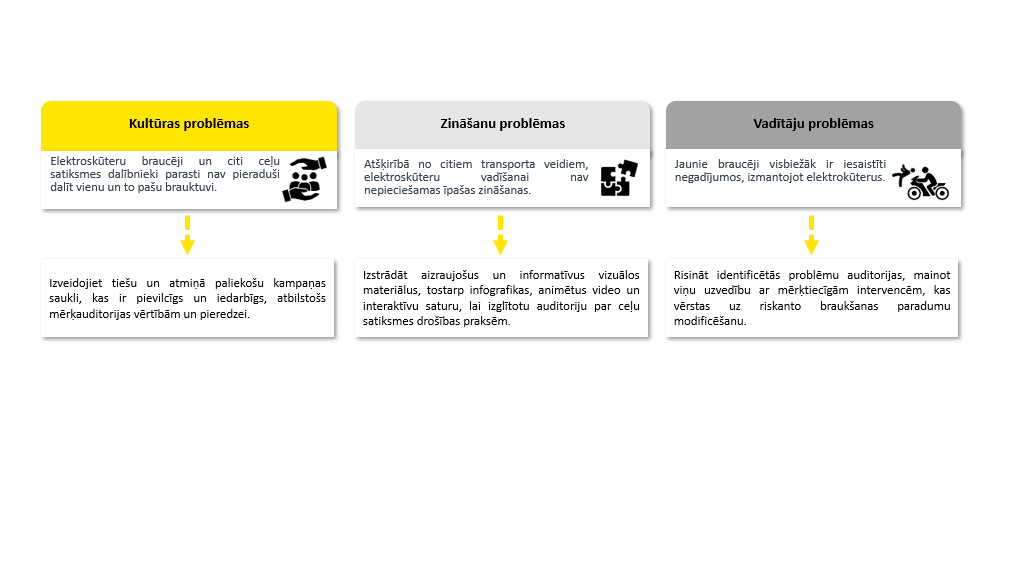


Attēls 4 Kampaņas stratēģiskā attīstība

Pēc radošās attīstības izpildes tika definēti dažādi kampaņas aspekti:

* Kampaņas **tonis** tika izveidots, lai atspoguļotu skarbo realitāti, kas saistīta ar ceļu satiksmes neuzmanību, nodrošinot nopietnu un ietekmīgu vēstījumu.
* Iedvesma **vizuālajai identitātei** radās no CSDD ceļu satiksmes noteikumu testa, tā atpazīstamā stila dēļ. Šī dizaina izvēle tika veikta, lai efektīvi piesaistītu uzmanību un skaidri nodotu galvenos vēstījumus, vienlaikus kognitīvi iesaistot auditoriju.
* Kampaņā tika izmantoti divi galvenie **radošā satura veidi**: statiskie un interaktīvie elementi. Šī kombinācija nodrošināja, ka materiāli bija vizuāli pievilcīgi un efektīvi, sniedzot svarīgus ziņojumus, dziļāk iesaistot lietotājus. Papildus statiskiem un dinamiskiem sociālo mediju ierakstiem tika iekļautas dažādas sabiedrisko attiecību aktivitātes, lai uzlabotu kampaņas sasniedzamību un ietekmi, izmantojot tradicionālos plašsaziņas līdzekļus un kopienas iesaistīšanos.
* Lai maksimāli palielinātu kampaņas sasniedzamību un ietekmi, vizuālie materiāli tika izplatīti, izmantojot **dažādus kanālus**, tostarp VM sociālo mediju platformas (Facebook, Twitter, Instagram un oficiālo tīmekļa vietni) un CSDD, kā arī radošo satura veidotāju kontus un vietējos mediju avotus.

Lai sasniegtu kampaņas mērķus, bija jāatrisina trīs galvenās problēmas. Katram jautājumam tika izstrādāti stratēģiski risinājumi, un, tos apvienojot, šie risinājumi veidoja visaptverošu un efektīvu kampaņu. (5. attēls).



Attēls 5 Problēmas un kā kampaņa tās risinās

* 1. Nodevuma rezultāti

Būtiski bija uzsvērt, ka atsevišķi pilsētas rajoni prasa īpašu piesardzību. Šīs bīstamās zonas tika īpaši izceltas, lai uzlabotu individuālo izpratni un veicinātu kolektīvu atbildību par drošāku ielu izveidi ikvienam. Tika noteiktas trīs galvenās bīstamās zonas: vārtrūmes, gājēju pārejas un ietves ap krustojumiem. Šīs jomas tika izvēlētas, pamatojoties uz šādiem kritērijiem:

* Infrastruktūras punkti, kur redzamība bija mazāka par 5 metriem jebkurā virzienā.
* Infrastruktūras punkti, kur vienā punktā saplūda vairāki satiksmes dalībnieki.

A diagram of a car accident

Description automatically generated

Attēls 6 Identificētas bīstamās vietas pilsētā

* + 1. Pārskats par kampaņas periodu un izstrādātajiem radošajiem elementiem

Publiskās kampaņas sagatavošanas periods tika veikts no 2024. gada maija līdz 2024. gada jūlijam. Akcija tika uzsākta 22. jūlijā un pabeigta 31. augustā.

A screenshot of a computer

Description automatically generated

* + 1. Kampaņas rezultātu kopsavilkums

Tika apkopoti sociālo tīklu ziņu un radošo satura veidotāju video kopējie kvantitatīvie rādītāji, balstoties uz META Ads kampaņu statistiku kampaņas periodā. Tomēr jāatzīmē, ka lai gan kampaņa ir noslēgusies 31. augustā, sagaidāms, ka rezultāti pieaugs.

A screenshot of a computer

Description automatically generated

Tika organizēta sadarbība ar radošo satura veidotāju, kā rezultātā, ministrijas Facebook un Instagram kontos tika publicēti trīs Reels videoklipi. Papildus, šo videoklipu reklamēšana notika radošo satura veidotāju Instagram un TikTok kontos:

A screenshot of a white grid with black text

Description automatically generated

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. *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-3)
3. CSDD. (2024) Ikmēneša un biežāk atjaunotie CSNg dati. Retrieved from https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/ikmenesa-dati [↑](#footnote-ref-4)
4. LR Satiksmes ministrija, 2022, Informatīvais ziņojums ''Par valsts mikromobilitātes attīstību''. [↑](#footnote-ref-5)
5. 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-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. *Satiksmes ministrija*. (n.d.). Satiksmes Ministrija. https://www.sam.gov.lv/en/ministry-transport-0 [↑](#footnote-ref-8)
8. *Ceļu satiksmes drošības plāns 2021.-2027.gadam*. (n.d.). Satiksmes Ministrija. https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-plans-2021-2027gadam [↑](#footnote-ref-9)
9. *Latvijas Valsts policija*. (n.d.). Valsts Policija. https://www.vp.gov.lv/en/state-police-latvia?utm\_source=https%3A%2F%2Fwww.google.lv%2F [↑](#footnote-ref-10)
10. CSDD. (n.d.). *Par uzņēmumu*. https://www.csdd.lv/en/about-the-company/general-information-and-history#:~:text=%22Road%20Traffic%20Safety%20Directorate%22%20(,Likums%20un%20the%20CSDD%20Statūti. [↑](#footnote-ref-11)
11. Latvijas valts ceļi. (2020, November 26). *About LVC - Latvijas Valsts ceļi*. Latvijas Valsts Ceļi. https://lvceli.lv/en/about-lsr/page/ [↑](#footnote-ref-12)
12. *Par mums*. (n.d.). Veselības Inspekcija. https://www.vi.gov.lv/en/node/7 [↑](#footnote-ref-13)
13. *Slimnīcas*. (n.d.). Nacionālais Veselības Dienests. https://www.vmnvd.gov.lv/lv/slimnicas-0 [↑](#footnote-ref-14)
14. Par mums. (n.d.). NMPD. https://www.nmpd.gov.lv/lv/par-mums [↑](#footnote-ref-15)
15. Nevalstiskās organizācijas. (n.d.). Sabiedrības Integrācijas Fonds. https://www.sif.gov.lv/en/non-governmental-organisations?utm\_source=https%3A%2F%2Fwww.google.lv%2F [↑](#footnote-ref-16)
16. https://www.pilsetacilvekiem.lv/par-mums/ [↑](#footnote-ref-17)
17. https://www.rigasapkaimjualianse.lv/ko-m%C4%92s-dar%C4%80m [↑](#footnote-ref-18)
18. http://www.divritenis.lv/ [↑](#footnote-ref-19)
19. https://mca.lv/ [↑](#footnote-ref-20)
20. Elektrisko skrejriteņu noma. Skrūvi. (n.d.). Skrūvi. https://bolt.eu/lv-lv/scooters/ [↑](#footnote-ref-21)
21. Vēja e-skrejritenis. (2023). Sākumlapa - vējš. Vējš-. https://tuul.xyz/lv/ [↑](#footnote-ref-22)
22. Charge – Elekto Skūteru noma. (n.d.). https://www.chargemobility.lv/ [↑](#footnote-ref-23)