

4. Pielikums – Forma F4 “Plānošanas dokumentos un normatīvajā regulējumā noteiktās prioritātes”

1. Jaunie tiesību akti un regulējums

Tabulā zemāk apkopoti būtiskie globāla un ES mēroga tiesību akti (t.sk. politikas plānošanas dokumenti), kas stājušies spēkā kopš 2021. gada 1. oktobra, vai paredzams, ka būs stājušies spēkā līdz 2024. gada jūnijam. Tie ņemti vērā sagatavojot priekšlikumus un vērtējot TAP2027 atbilstoši darba uzdevumam.

Nr. p.k.	Tiesību akta nosaukums	Mērķi attiecībā uz transportu	Izvērtējums
1.	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES ¹	Regula paredz izveidot publiski pieejamus elektrisko transportlīdzekļu uzlādes parkus TEN-T tīklā mazas noslodzes (gala termiņš: 2027. gads pamattīklam, 2035. gads visaptverošajam, kā arī starpposmu termiņi) un lielas noslodzes transportlīdzekļiem (gala termiņš: 2030. gads, kā arī starpposmu termiņi), publiski pieejamas lielas noslodzes elektrisko transportlīdzekļu uzlādes stacijas drošas un aizsargātās stāvvietās (gala termiņš 2030.gads, starpposma termiņš 2027.gads), publiski pieejamas lielas noslodzes elektrisko transportlīdzekļu uzlādes stacijas TEN-T tīkla pilsētmezglos (gala termiņš 2030.gads, starpposma termiņš 2025.gads). Tāpat regulā iekļautas prasības ūdeņraža uzpildes staciju izveidošanai (2030.gads), krasta elektroapgādes nodrošināšanai TEN-T jūras ostās (2029.gads), elektroapgādes nodrošināšanu stāvošiem gaisa kuģiem kontaktstāvvietās (2024.gads) un attālinātās stāvvietās (2029.gads), kā arī noteikts pienākums izstrādāt valsts politikas regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu (projekta izstrādes termiņš – 2024.gads).	TAP2027 iekļauta uzdevumu kopa (4.3.) par alternatīvo degvielu izmantošanu, kā arī pasākums 3.2.1., paredzot elektrificēt ostu pietātnes, un nodrošināt alternatīvu degvielu pieejamību ostās. Regulā noteikts pienākums izstrādāt valsts politikas regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu. Pamatojoties uz AFIR prasībām, SM ir izveidojusi starpinstitucionālu darba grupu, lai izstrādātu minēto valsts regulējumu saskaņā ar AFIR 14. panta prasībām. Papildus SM uzdevumā LVC veic elektrouzlādes staciju ieviešanas pētījumu, kurā tiks padziļināti vērtēti ieviešanas scenāriji.
2.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par sistēmu viedo transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ²	Paplašināt ITS direktīvas darbības jomu un noteikt obligātu prasību digitalizēt informāciju, kas saistīta ar ceļu satiksmes drošību, satiksmi, infrastruktūru un multimodāliem ceļojumiem TEN-T tīklā un pēc tam visā ceļu tīklā. Tajā pašā laikā arī dažu būtisku ITS pakalpojumu ieviešana būtu obligāta	Tiek ieviests, īstenojot pasākumu 4.2.2. <i>ievieš viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai</i> , pasākumu 1.3.2., <i>kas paredz izveidot un uzturēt transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu</i> un pasākumu 1.3.3. <i>Nodrošināt statistiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus.</i>

¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ:LJOL_2023_234_R_0001

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:813:FIN>; https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e35c74c7-1762-4caa-b1e9-2b54d41d7386; https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/a82d8d78-6258-4119-b26e-1f506d6de138

3.	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem ³	Direktīva nosaka transporta nodokļu minimālos līmeņus attiecībā uz maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem par dažu autoceļu lietošanu un kārtību, kā iekasējama maksa par infrastruktūras lietošanu, tostarp maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturoliem. Mērķis ir veicināt tādu principu piemērošanu kā "piesāņotājs maksa" un "lietotājs maksa", tādējādi veicinot finansiāli ilgtspējīgu, vidi saudzējošu un sociāli taisnīgu autotransportu	Principi ir iekļauti transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa piemērošanā. Lai noteiktu, vai nepieciešami grozījumi un maksas pārskatīšana, nepieciešams detalizētāks izvērtējums ārpus šī pētījuma tvēruma.
4.	Dronu stratēģija 2.0 viedai un ilgtspējīgai bezpilota gaisa kuģu ekosistēmai Eiropā ⁴	Stratēģijā noteiktās būtiskākās prioritātes ir bezpilota gaisa kuģu drošas integrācijas gaisa telpā nodrošināšana. Latvija, tāpat kā citas ES dalībvalstis ir atbildīga par savu nacionālo noteikumu un politikas saskaņošanu ar Dronu stratēģiju.	TAP2027 iekļauts pasākums 2.3.4., kas nosaka bezpilota gaisa kuģu integrāciju gaisa satiksmē. VAS "Latvijas gaisa satiksme" sadarbībā ar Valsts policiju, Valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra" un citām institūcijām izstrādājusi bezpilota gaisa kuģu koncepciju, to dalībai gaisa telpā.
5.	Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) 2023/2405 (2023. gada 18. oktobris) par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (ReFuelEU Aviation) ⁵	Galvenais mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, palielinot ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) izmantošanu aviācijas nozarē, kā arī nodrošināt līdzvērtīgus konkurences apstākļus ilgtspējīgam gaisa transportam. Tāpat līdz ar regulas pieņemšanu tiks veicinātas inovācijas SAF un tehnoloģiju attīstībā un ražošanā. Attiecībā uz ES dalībvalstīm, tai skaitā Latviju, dalībvalstīm jāiekļauj regulas prasības savās valsts politikās un tiesiskajā regulējumā, nodrošinot un uzraugot regulas prasību ievērošanu dalībvalstīs.	TAP2027 nav noteiktas atsevišķas rīcības saistībā ar SAF izmantošanas nosacījumiem aviācijā, bet iekļauts rīcības virziens kopējai transporta nozarei (4.3. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu). Atbilstoši spēkā esošajai regulai, airBaltic nodrošina ilgtspējīgas degvielas izmantošanu ⁶ , t.sk., veic izpēti par jaunu degvielu izmantošanas veidu pielietošanu.
6.	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) ⁷	Regulas (ES) 2021/782 2. panta 7. punkts nosaka dalībvalsts pienākumu informēt Komisiju par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot 2. panta 2., 4., 5. un 6. punktu, un izklāstīt minēto atbrīvojumu pamatojumu. - Lai pielāgotu Latvijas nacionālo regulējumu atbilstoši Regulas (ES) 2021/782 prasībām, kā arī lai noteiktu nepieciešamos atbrīvojumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas attiecībā uz pasažieru un bagāžas pārvadājumiem, Satiksmes ministrija ir izstrādājusi likumprojektu "Grozījumi Dzelzceļa pārvadājumu likumā". Tika izvērtēts, kuras Regulas (ES) 2021/782 prasības nav iespējams pilnībā izpildīt, un izmantota dalībvalsts rīcības brīvība izmantot atbrīvojumus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem atbilstoši Regulas (ES) 2021/782 2. panta 2. punktam un 2. panta 6. punkta b)	Jāveido ciešāka dzelzceļa un mikromobilitātes sasaiste. Kā pozitīvs piemērs minams plānotā – dzelzceļa ritošā sastāva aprikošanu ar velostatīviem. ⁸

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32022L0362>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52022DC0652>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2405>

⁶ https://assets.airbaltic.com/f/236210/x/8b63e11543/qadaparskats_2023-0503.pdf

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32021R0782>

⁸ <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/17.05.2024-velostativus-jaunajos-elektrovilcienos-saks-ierikot-lidz-vasaras-beigam-visos-uzstadis-gada-laika.a554414/>

		<p>apakšpunktam. Tāpat saskaņā ar regulas 2. panta 5. punktu noteikts atbrīvojums līdz 2030. gada 7. jūnijam, kas atļauj nepiemērot regulas 10. pantu. Vienlaikus vismaz reizi divos gados atkārtoti tiks izvērtētas iespējas pilnībā nodrošināt 10. panta prasību izpildi. Gadījumā ja 10. panta prasības būs iespējams izpildīt pirms noteiktā atbrīvojumu termiņa, tiks veikti attiecīgie grozījumi Dzelzceļa pārvadājumu likumā.</p> <p>Projekts pieņemts Saeimas 1. lasījumā 05.10.2023. Projekts tika pieņemts Saeimas 2. lasījumā 25.10.2023. Atzinumu iesniegšanas termiņš pirms 3. Saeimas lasījuma - līdz 9. novembrim.</p> <p>- Daļa normu ir iestrādātas Dzelzceļa likumā, lai nodrošinātu Regulas (ES) 2021/782 pilnīgu piemērošanu (2022. gada 20. oktobra Grozījumi Dzelzceļa likumā, kas stājas spēkā 2022. gada 1. novembrī). Dzelzceļa likumā atsaucies uz regulu (EK) Nr.1371/2007 tika aizstātas ar atsaucēm uz jauno regulu (ES) 2021/782, kā arī precizētas atbildīgo iestāžu atbildības jomas, ko lasa saskaņā ar regulas (ES) 2021/782 IV pielikumā esošo atbildības tabulu.</p> <p>- Regulas (ES) 2021/782 6. panta 4. punkta trešās daļas prasības attiecas uz iepirkumu procedūrām jaunā ritošā sastāva iegādei vai uz ievērojamu esošā ritošā sastāva modernizāciju, atļaujot dalībvalstīm par minimālo pienācīgo vietu velosipēdiem skaitu noteikt skaitu, kas pārsniedz četras vietas. Šī panta 4. punkta otrā daļa paredz, ka pienācīgu velosipēdiem paredzētu vietu skaitu nosaka šī panta 5. punktā minētajos plānos. Latvija ir izvēlējusies noteikt, ka VSIA "Autotransporta direkcija" kā kompetentā iestāde izstrādās plānu un noteiks konkrētas kvalitātes prasības iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, tostarp par to, kā palielināt un uzlabot velosipēdu pārvadāšanu. Tāpat saskaņā ar Regulas (ES) 2021/782 24. panta a) apakšpunktu ir paredzēts noteikt, ka attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem pēc 2026. gada 30. jūnija ir jābūt 24 stundu paziņošanas laikposmam. Attiecīgās prasības tiks noteiktas grozījumos Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumos Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība".</p> <p>- Regulas (ES) 2021/782 35. pants nosaka Latvijas pienākumu pieņemt noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas pārkāpumiem. Konsultējoties ar atbildīgajām iestādēm, tika secināts, ka būtu nepieciešams tiesisko regulējumu pilnveidot, nosakot, kādi tieši Regulas (ES) 2021/782 pārkāpumi atzīstami par tādiem, par kuru izdarīšanu persona saucama pie administratīvās atbildības, un arī administratīvo sodu apmēru, ko varēs piemērot pie administratīvās atbildības saucamajai personai. Plānotos grozījumus</p>
--	--	--

		izvērtēja Tieslietu ministrijas (TM) Administratīvās atbildības likuma pastāvīgajā darba grupā. Projekts "Grozījumi Dzelzceļa likumā" 06.04.2023. tiešsaistē MS Teams platformā tika izskatīts TM Administratīvās atbildības likuma pastāvīgās darba grupas sēdē. Valsts dzelzceļa administrācija (VDA) precizēja likumprojektu atbilstoši TM ierosinātajiem labojumiem. Projekts izskatīts un 14.06.2023. saņemts e-pasta ziņojums no TM Administratīvās atbildības likuma pastāvīgās darba grupas ar izvērstu viedokli un lūgumu veikt labojumus projektā, kā arī sniegt juridiski pamatotus argumentus anotācijā, īpaši attiecībā uz administratīvās atbildības kritērijiem. VDA plāno iesniegt precizējumus Projektā novembrī.	
7.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotā Eiropas dzelzceļa telpā, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010 ⁹	Izveidot sistēmu, kas ļautu efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi, tādējādi uzlabojot pakalpojumu kvalitāti un nodrošinot intensīvāku satiksmi dzelzceļa tīklā. Koordinācijas mehānismu starp valstu infrastruktūras pārvaldītājiem un citām pusēm, kas ļautu efektīvāk sadalīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ieviešot elastīgumu šajā procesā, kur infrastruktūras pārvaldītājiem ir noteikts pienākums kopīgi izstrādāt Eiropas jaudas pārvaldības sistēmu.	Nepieciešama efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi starp trim Baltijas valstīm un ES dzelzceļa tīklu. Šobrīd LDz un Eesti Raudtee strādā pie sadarbības dzelzceļa sistēmas ieviešanas Latvijā un Igaunijā, bet nepieciešams to integrēt kopā ar Lietuvas un Polijas dzelzceļiem, tādējādi uzlabojot pakalpojumu kvalitāti un nodrošinot intensīvāku satiksmi Baltijas un Polijas dzelzceļu tīklā.
8.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ¹⁰	Izveidot efektīvu ES mēroga un multimodālu TEN-T tīklu, ko veido dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, autoceļu, jūras un gaisa transporta infrastruktūra, tādējādi nodrošinot vienveidīgu iekšējā tirgus darbību un nostiprinot ekonomisko un sociālo kohēziju.	Analīze iekļauta pielikumā F7.
9.	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus	Nosakot prasību degvielu izplatītājiem ziņot par tirgū palaistajiem degvielas apjomiem, sākot ar 2024. gadu, kā arī nosakot maksimāli pieļaujamo emisiju apjomu, sākot ar 2026. gadu un pakāpeniski to samazinot laika posmā līdz 2030. gadam. Atbildīgā ir KEM, bet tieša ietekme uz transporta sektoru, īpaši autotransportu.	Sadarbībā ar KEM, iesaistīties politikas izstrādē

⁹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/30874bb2-bfc6-4210-8940-96f38f1dee45

¹⁰ https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/document_versions/7f1eae61-2c79-40ca-93e9-e03b01a336f7/download; https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2021_420

	stabilitātes rezerves izveidi un darbību ¹¹		
10.	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 ¹²	Regula paredz izveidot Sociālo klimata fondu laika posmam no 2026. gada līdz 2032. gadam, sniedzot finansiālu atbalstu dalībvalstīm, lai īstenotu pasākumus un investīcijas, kas sniedz labumu mājāsaimniecībām, mikrouzņēmumiem un transporta lietotājiem, kuri ir mazaizsargāti un kurus īpaši skar iepriekš minētā ES ETS sistēmas paplašināšana uz ēku un autotransporta sektoriem	Izvērtēt iespēju pasākumiem piesaistīt Sociālā klimata fonda finansējumu.
11.	Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2023/204 (2022. gada 28. oktobris), ar ko nosaka tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239 ¹³	Regula nosaka tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239.	TAP2027 77. lpp (10. nodaļā "Galvenie izaicinājumi" - Digitalizācija) iekļautas atsauces uz attiecīgo regulu, t.sk., pasākumā iekļauta SKLOIS sistēmas integrēšana Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW (3.1.2).
12.	Komisijas Deleģētā Regula (ES) 2023/205 (2022. gada 7. novembris), ar ko attiecībā uz Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides datu kopas izveidi papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239 un groza tās pielikumu ¹⁴	Regula nosaka tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239.	TAP2027 77. lpp (10. nodaļā "Galvenie izaicinājumi" - Digitalizācija) iekļautas atsauces uz attiecīgo regulu, t.sk., pasākumā iekļauta SKLOIS sistēmas integrēšana Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW (3.1.2).
13.	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/2790 (2023. gada 14. decembris), ar ko nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas valsts jūras vienloga sistēmas ziņošanas saskarņu modulim ¹⁵	Regula nosaka tehniskās specifikācijas, standartus un procedūras Eiropas Jūras vienloga sistēmas videi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239.	TAP2027 77. lpp (10. nodaļā "Galvenie izaicinājumi" - Digitalizācija) iekļautas atsauces uz attiecīgo regulu, t.sk., pasākumā iekļauta SKLOIS sistēmas integrēšana Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW (3.1.2). TAP2027 iekļauts pasākums saistībā ar plašāku digitalizāciju (piemēram, jūrnieku reģistru), bet aktivitāte pilnā mērā netiek īstenota nepietiekama finansējuma dēļ.

¹¹ <https://op.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/7477bc6a-f384-11ed-a05c-01aa75ed71a1/language-lv>

¹² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CONSIL:PE_11_2023_INIT

¹³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_2023.033.01.0001.01.LAV&toc=OJ%3AL%3A2023%3A033%3ATOC

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1680008629592&uri=CELEX%3A32023R0205>

¹⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202302790

14.	EK paziņojums - Daudzgaļu īstenošanas plāns, ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi: 2023. gada atjauninājums C/2023/6607 ¹⁶	Plāna mērķis ir atvieglot Regulas 2019/1239 (EMSWe regula) savlaicīgu īstenošanu un nodrošināt kvalitātes kontroles mehānismus un procedūras EMSWe kopīgo saskaņoto elementu ieviešanai, uzturēšanai un atjaunināšanai. Pirmā šā dokumenta versija tika izstrādāta un pieņemta 2021. gadā. ¹⁷	TAP2027 77. lpp (10. nodaļā "Galvenie izaicinājumi" - Digitalizācija) iekļautas atsauces uz attiecīgo regulu, t.sk., pasākumā iekļauta SKLOIS sistēmas integrēšana Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW (3.1.2).
15.	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1805 (2023. gada 13. septembris) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK ¹⁸	Šajā regulā paredzēti vienādi noteikumi, ar ko nosaka: - siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas intensitātes robežvērtību enerģijai, kas patērēta uz kuģa, kurš ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās, vai iziet no tām; un - pienākumu izmantot krasta energoapgādi (OPS) vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās.	Realizējams 3.2.1. pasākuma ietvaros
16.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/21/EK par karoga valsts prasību ievērošanu ¹⁹	Priekšlikuma konkrētie mērķi ir, piemēram, šādi: - Direktīvas atjaunināšana un saskaņošana ar starptautiskajiem noteikumiem, lai nodrošinātu labāku konsekvenci un juridisko skaidrību, jo īpaši attiecībā uz IMO instrumentu ieviešanas kodeksu (III kodekss); paplašināt digitālo risinājumu ieviešanu.	TAP2027 iekļauts pasākums saistībā ar plašāku digitalizāciju (piemēram, Jūrnieku reģistru), bet aktivitāte pilnā mērā netiek īstenota nepietiekama finansējuma dēļ.
17.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli ²⁰	Šis priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvā 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, kas reglamentē ostas valsts kontroles (OVK) inspekcijas ES līmenī. Priekšlikums paredz saskaņot Direktīvu ar Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli aktuālo redakciju. Priekšlikums paredz grozījumus vairākos Direktīvas 2009/16/EK jautājumos, tai skaitā tiek paplašināts Direktīvas 2009/16/EK tvērums, lai iekļautu tajā vairākas konvencijas Tvērums arī tiek grozīts.	TAP2027 iekļauts pasākums 4.6.2. Nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos
18.	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē ²¹	Direktīvas 2009/18/EK pārskatīšanas vispārējais mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību. Priekšlikuma mērķis ir atjaunināt Direktīvu 2009/18/EK, nodrošinātu skaidru, vienkāršu un atjauninātu tiesisko regulējumu, kas paaugstinātu vispārējo drošības līmeni.	TAP2027 iekļauts uzdevums 4.6. "Nodrošināt drošu kuģošanas vidi".

¹⁶ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ:C_202300100

¹⁷ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:52021XC0727\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:52021XC0727(01))

¹⁸ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ:JOL_2023_234_R_0002

¹⁹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e85beabc-2f0c-403f-91d6-4fff296920d4

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/HIS/?uri=CELEX:32013L0038&sortOrder=asc>

²¹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/1ed837b3-9c84-47f0-8b17-9669bbf56ec1

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023PC0270>

https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/84050bc6-6156-4013-a558-833cd099d374

19.	<p>Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 19. aprīļa Regula (ES) 2023/851, ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā²²</p>	<p>Regula (ES) 2023/851 paredz sniegt ieguldījumu 2030. un 2050. gada klimata mērķos, samazinot pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas un stimulējot inovācijas bezemisiju tehnoloģijās.</p> <p>Ar Regulu (ES) 2023/851 tiek pārskatīti ES autoparka CO₂ emisiju mērķrādītāji jauniem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas piemērojami no 2030. gada, kā arī nosaka jaunus ES autoparka CO₂ mērķrādītājus, kas piemērojami no 2035. gada jeb ar šo datumu vairs netiks ražoti iekšdedzes dzinēju transportlīdzekļi. Tas nozīmē, ka sākot ar 2035. gadu, ES autoparka CO₂ emisiju mērķrādītājs gan vieglajām automašīnām, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ir 100% samazinājums jeb 0 g CO₂/km.</p>	<p>TAP2027 iekļauti atsevišķi pasākumi, kas sekmē regulas izpildi, piemēram, 4.3. uzdevuma "Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu" pasākumi - 4.3.1., 4.3.2., 4.3.3.. Vienlaikus pasākums 4.3.4. <i>Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas</i>, ir ticis atcelts, pamatojoties uz biedrības "Latvijas klimata neitralitātes klasteris 2050" un Latvijas Ūdeņraža asociācijas iniciatīvu izstrādāt Ūdeņraža stratēģiju 2040, iesaistot tirgus dalībniekus.</p> <p>Tomēr papildus nepieciešami arī pasākumi bezemisiju lielizmēra transportlīdzekļu iegādes un izmantošanas veicināšanas kravas pārvadājumu jomā, bezizmešu autobusu iegāde reģionālo maršrutu veikšanai, plašāks atbalsts iedzīvotājiem bezizmeša (elektro, ūdeņraža u.c. alternatīvo degvielu) auto iegādei, apdomājot papildus nodokļu atvieglojuma iespējas noteiktam laika periodam vai līdzmaksājumu auto iegādei (šāda pati pieeja būtu piemērojama arī komersantiem).</p> <p>Nemot vērā pasākuma finansiālo ietilpību, SM kopā ar FM jāmeklē risinājumi finansēšanas avotam šādiem pasākumiem, sadarbojoties ar VARAM un KEM.</p> <p>Skatāms kontekstā ar topošo valsts regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus attīstību un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu izstrādāšanai atbilstoši AFIR regulai.</p>
20.	<p>Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO₂ emisiju standartu stiprināšanu jauniem lielās noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un atceļ Regulu (ES) 2018/956²³</p>	<p>Priekšlikums attiecas uz M2, M3, N1, N2, N3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļiem, un tas paredz paplašināt spēkā esošās regulas darbības jomu, lai emisiju samazināšanas mērķrādītājus piemērotu gandrīz visiem jaunajiem lielās noslodzes transportlīdzekļiem ar sertificētām CO₂ emisijām, tostarp mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm.</p> <p>Atbrīvojums no regulā noteiktajiem CO₂ samazināšanas mērķrādītājiem attieksies uz maza apjoma ražotājiem un transportlīdzekļiem, ko izmanto kalnrūpniecībā, mežsaimniecībā un lauksaimniecībā; transportlīdzekļiem, ko izmanto bruņotie spēki un ugunsdzēsības dienesti; transportlīdzekļiem, ko izmanto civilajā aizsardzībā, sabiedriskās kārtības uzturēšanā un medicīniskajā aprūpē, un</p>	<p>Skat. iepriekšējo punktu, kur sniegti apvienoti priekšlikumi abām autotransporta jomas regulām.</p>

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0851>

²³ <https://op.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/51c9928f-aea2-11ed-8912-01aa75ed71a1/language-lv>
<https://tapportals.mk.gov.lv/legalActs/e890b3ed-f4e6-4a5b-8b5d-09fbafcf7f0e0>

		<p>profesionāliem transportlīdzekļiem, piemēram, atkritumu savākšanas automobiļiem.</p> <p>Pašreizējā priekšlikuma redakcija paredz sekojošus mērķrādītājus kravas transportlīdzekļiem:</p> <p>no 2030. gada – emisiju samazinājums par 45 %,</p> <p>no 2035. gada – emisiju samazinājums par 65 %,</p> <p>no 2040. gada – emisiju samazinājums par 90 %.</p> <p>Tāpat arī ar Priekšlikumu</p>	
21.	<p>Eiropas Parlamenta un Padomes lēmums (ES) 2022/2481, ar ko izveido politikas programmu "Digitālās desmitgades ceļš" 2030. gadam, kurā noteikti Eiropas Savienības stratēģiskie mērķi digitalizācijas jomā</p>	<p>Paredz nodrošināt drošu, noturīgu, veiktspējīgu un ilgtspējīgu digitālo infrastruktūru un līdz 2030. gadam katrā dalībvalstī sasniegt digitālos mērķrādītājus, tostarp, lai visas apdzīvotās teritorijas ir aptvertas ar nākamās paaudzes ātrdarbīgiem bezvadu tīkliem ar vismaz 5G līdzvērtīgu veiktspēju.</p>	<p>Pamatnostādnēs nepieciešams iekļaut vienotu aktivitāti, piemēram, "digitālais ceļš", kurš apvienotu pārējos digitalizācijas uzdevumus – 5G tīkla attīstība gar Rail Baltica dzelzceļu, 5G tīkla attīstība gar VIA Baltica šoseju un citos transporta koridoros</p>
22.	<p>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (eFTI Regula)²⁴</p>	<p>Mērķis ir veicināt kravu pārvadājumu un loģistikas digitalizāciju, nolūkā samazināt administratīvās izmaksas, uzlabot iestāžu izpildes rīcības spējas un uzlabot pārvadājumu efektivitāti un ilgtspēju.</p>	<p>Nepieciešamas aktivitātes regulas prasību izpildei kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas nodrošināšanai.</p>
23.	<p>Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK attiecībā uz atbalsta sistēmu intermodālajiem kravu pārvadājumiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījuma aprēķiniem un apkopoto datu ģenerēšanu²⁵</p>	<p>Tiek piedāvāts dalībvalstīm pieņemt valsts politikas satvaru intermodālo pārvadājumu, jo sevišķi kombinēto pārvadājumu, apjoma pieauguma veicināšanai. Satvaru ir jāpieņem ar mērķi kopumā vismaz par 10% samazināt kombinēto pārvadājumu kopējās izmaksas attiecīgās dalībvalsts teritorijā, kuras sedz uzņēmumi, kas organizē kombinētos pārvadājumus.</p>	<p>TAP2027 iekļauts pasākums par multimodālo un intermodālo kravu pārvadājumu attīstību, nodrošinot dažādu transporta veidu priekšrocību izmantošanu (3.1.4.). Saistāms arī ar SILC attīstību.</p> <p>Priekšlikums izteikts ņemot vērā iespējamību, ka regula pašreizējā redakcijā varētu netikt pieņemta. Jautājums ir būtisks Latvijas transporta loģistikas konkurētspējas uzturēšanai,</p>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/?locale=LV>

²⁵ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2023\)702&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2023)702&lang=en)

2. Attīstības plānošanas dokumenti atbilstoši TAP2027 3. pielikumam

Tabulā zemāk uzskaitīti attīstības plānošanas dokumenti, kas ņemti vērā pētījuma sagatavošanā, analizējot TAP2027 noteiktās politikas ieguldījumu mērķu sasniegšanā. Saraksts veidots atbilstoši TAP2027 3.pielikumam un tajā norādīti dokumenti, kas pieņemti līdz TAP2027 apstiprināšanai.

2.1. Globālais līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcija: Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam ²⁶	ANO Ģenerālā asambleja 21.10.2015.	2015 - 2030	Rezolūcijā ir noteikti līdz 2030. gadam sasniedzami 17 ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM) un 169 apakšmērķi. Par Transporta nozarei nozīmīgiem uzskatāmi 9.mērķis "Veidot noturīgu infrastruktūru, veicināt iekļaujošu un ilgtspējīgu industrializāciju un sekmēt inovācijas" ar uzdevumu "Attīstīt kvalitatīvu, uzticamu, ilgtspējīgu un noturīgu infrastruktūru, tostarp reģionālo un pārrobežu infrastruktūru, lai atbalstītu ekonomisko attīstību un cilvēku labklājību, galveno uzmanību pievēršot pieejamai un taisnīgai piekļuvei", kā arī 11.mērķis "Padarīt pilsētas un apdzīvotas vietas iekļaujošas, drošas, pielāgoties spējīgas un ilgtspējīgas" ar uzdevumu "Līdz 2030. gadam nodrošināt piekļuvi drošām, pieņemamām, pieejamām un ilgtspējīgām transporta sistēmām, uzlabojot ceļu satiksmes drošību, paplašinot sabiedriskā transporta pieejamību, īpašu uzmanību pievēršot neaizsargāto personu, sieviešu, bērnu, personu ar invaliditāti un vecāka gadagājuma cilvēku vajadzībām". Tāpat aktuāls ir arī 7.mērķis "Nodrošināt piekļuvi uzticamai, ilgtspējīgai un mūsdienīgai enerģijai par pieejamu cenu" ar uzdevumu "Līdz 2030. gadam nodrošināt vispārēju piekļuvi pieejamiem, uzticamiem un moderniem enerģijas pakalpojumiem". Pārējie mērķi, kas saistāmi ar TAP2027 ir 8.mērķis ANO IAM mērķi būtu sākotnēji skatāmi LIAS2030 kontekstā un tad kaskādējami uz zemāka līmeņa plānošanas dokumentiem. Svarīgi ir nodrošināt, ka LIAS ir definēts skaidri sasniedzamais mērķis (un mērķa vērtība, kas pamatota aprēķinos), savukārt zemāka līmeņa plānošanas dokumentos ieskicēti soļi (darbības) šī rādītāja sasniegšanai attiecīgā plānošanas dokumenta darbības	ANO IAM īstenošanai 2018. gadā ir pieņemts Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu ²⁷ un tā 1.pielikumā norādītas sekojošas indikatoru mērķa vērtības 2030. gadam: -autoceļi ar melno segumu no reģionālajiem valsts autoceļiem 100 %; -autoceļi ar melno segumu no vietējiem valsts autoceļiem >50 %; -samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu garums par 100 %; -samazināts sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu garums par 85 %; -kravju apgrozījums Latvijas ostās gadā >130 milj./gadā; -apkalpoto pasažieru skaits Rīgas ostā >1500 tūkst./gadā; -pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā (regulārās satiksmes autobusu pasažierkilometri gadā) >2850 milj.; -apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaits lidostā "Rīga" > 10 milj./gadā; -pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā (milj. pasažierkilometru gadā) > 1150 milj. Attiecībā uz autoceļu kvalitāti TAP2027 iekļauts rezultatīvais rādītājs (turpmāk - RR) "Valsts galvenie autoceļi labā vai ļoti labā stāvoklī" un paredzēti pasākumi valsts galveno autoceļu atjaunošanai un pārbūvei. Tāpat paredzēti pasākumi reģionālo un vietējo autoceļu atjaunošanai un pārbūvei. TAP2027 iekļauti pasākumi ostu infrastruktūras attīstībai ar mērķi veicināt klimatneitralitāti un kuģošanas drošību. TAP2027 pasākumi paredz palielināt sabiedriskā popularitāti iedzīvotāju vidū, īpašu

²⁶ <https://www.pkc.gov.lv/lv/attistibas-planosana/ano-ilgtspējīgas-attistibas-merki>

²⁷ https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija%20IAM%20Zinojums%20ANO_1.pdf

				<p>laikā, nodrošinot kontinuitāti (pēctecību), mainoties plānošanas dokumentiem (kas šobrīd izteikti netiek darīts), vienlaikus ņemot vērā un ievērtējot mērķa vērtības sasniegšanas tendences un ietekmējošos faktorus, galvenokārt, ārējos.</p> <p>Piemēram, attiecībā uz dzelzceļu, nepieciešams mērogot mērķa vērtības pasažieru apgrozībai dzelzceļa transportā (milj. pasažierkilometru gadā) > 1150 milj. uz TAP2027 dokumentā izvirzītiem mērķiem, lai būtu skaidri redzama izsekojamība ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcija -> TAP2027 mērķis. "Veicināt noturīgu, iekļaujošu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi, pilnīgu un produktīvu nodarbinātību, kā arī cilvēka cienīgu darbu", 13.mērķis "Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi" un 14.mērķis "Saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību".</p>	<p>lomu piešķirot pārvadājumiem pa dzelzceļu, tādēļ arī TAP2027 iekļauti rādītāji par dzelzceļa pasažieru skaita novērtēšanai. Tāpat TAP2027 paredz turpmāku apkalpoto pasažieru skaita pieaugumu lidostā "Rīga", sagaidot nozares atkopšanos pēc Covid-19 pandēmijas.</p> <p>ANO IAM mērķi būtu sākotnēji skatāmi LIAS2030 kontekstā un tad kaskadējami uz zemāka līmeņa plānošanas dokumentiem.</p> <p>Svarīgi ir nodrošināt, ka LIAS ir definēts skaidri sasniedzamais mērķis (un mērķa vērtība, kas pamatota aprēķinos), savukārt zemāka līmeņa plānošanas dokumentos ieskicēti soļi (darbības) šī rādītāja sasniegšanai attiecīgā plānošanas dokumenta darbības laikā, nodrošinot kontinuitāti (pēctecību), mainoties plānošanas dokumentiem (kas šobrīd izteikti netiek darīts), vienlaikus ņemot vērā un ievērtējot mērķa vērtības sasniegšanas tendences un ietekmējošos faktorus, galvenokārt, ārējos.</p> <p>Piemēram, attiecībā uz dzelzceļu, nepieciešams mērogot mērķa vērtības pasažieru apgrozībai dzelzceļa transportā (milj. pasažierkilometru gadā) > 1150 milj. uz TAP2027 dokumentā izvirzītiem mērķiem, lai būtu skaidri redzama izsekojamība ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcija -> TAP2027 mērķis.</p>
2.	ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgums ²	Sagatavots 12.12.2015. Parīzē, 21.klimata pārmaiņu konferencē, spēkā no 4.11.2016.	2016 -	<p>Parīzes nolīguma ietvaros valstis ir vienojušās:</p> <ol style="list-style-type: none"> ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu zem 2°C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un līdz 1,5°C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni; vairot spējas pielāgoties klimata pārmaiņu nelabvēlīgajai ietekmei un veicināt klimatnoturību un tādu attīstību, kam raksturīgas zemas SEG emisijas, turklāt tā, lai neapdraudētu pārtikas ražošanu; finanšu plūsmas pieskaņot izvirzītajam kursam uz mazākām SEG emisijām un klimatnoturīgu attīstību. 	<p>Virkne no TAP2027 iekļautajām rīcībām ir vērsta uz SEG emisiju samazināšanu, pildot Parīzes nolīguma nosacījumus.</p> <p>TAP2027 iekļauti atbilstoši pasākumi Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanai, t.i., SEG emisiju mazināšanai. Attiecībā šo dokumentu TAP2027 papildus rīcības nav nepieciešamas.</p>
3.	Sākotnējās IMO stratēģijas SEG emisiju no kuģiem mazināšanai pārskatītā versija: IMO 2023.gada stratēģija SEG emisiju no kuģiem	Starptautiskā Jūrniecības organizācija 07.07.2023.		<p>Stratēģijas pārskatītajā versijā:</p> <ul style="list-style-type: none"> paredzēts laika grafiks, atbilstošu vidēja termiņa pasākumu pieņemšanai (2025) un ieviešanai (2027); noteikts, ka ietekmi uz valstīm, ko radītu pasākumi vai to kombinācijas, vērtēs pirms pasākumu pieņemšanas un saskaņā ar pārskatīto procedūru (<i>Revised procedure for assessing impacts on States of candidate measures</i> - MEPC.1/Circ.885/Rev.1²⁹). paredzēti arī indikatīvie kontroles punkti (<i>Indicative checkpoints</i>), lai līdz 2050.gadam sasniegtu neto nulles 	<p>TAP2027 paredz, risinājumiem, kas nodrošina transporta nozares ilgtspējīgu attīstību, jābūt vērīgiem uz izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem, paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju.</p>

²⁹ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC.1-Circ.885-Rev.1.pdf

	mazināšanai (Resolution MEPC.377(80) - 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships) ²⁸			SEG emisijas no starptautiskās kuģniecības, formulējot tos sekojoši: 1. līdz 2030. gadam samazināt kopējās starptautiskās kuģniecības SEG emisijas par vismaz 20%, tiecoties uz 30%, salīdzinot ar 2008. gadu; 2. līdz 2040. gadam samazināt starptautiskās kuģniecības radītās kopējās SEG emisijas par vismaz 70%, tiecoties uz 80%, salīdzinot ar 2008. gadu.	
--	---	--	--	--	--

2.2. Makroreģionālais līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam Rīcības Plāns ³⁰	EK 17.02.2021.		Transporta politikas (Policy Area Transport) jomas mērķis ir uzlabot ārējos un iekšējos savienojumus un, vienlaikus īstenojot horizontālās darbības, piemēram, klimats - pielāgošanās tā pārmaiņām un to mazināšana. 3 pasākumu virzieni - - Uzlabota reģionu savienojamību un sadarbība ar trešajām valstīm - Klimata neitralitāte un bezpiesārņojuma (zero pollution) - Inovatīvu tehnoloģiju un risinājumu attīstība. Jūras drošības politikas jomas (Policy Area Safe) mērķis ir kļūt par vadošo reģionu kuģošanas drošības un drošuma jomā, samazinot jūras negadījumu skaitu. Kuģošanas politikas joma (Policy Area Ship)- BJR jāklūst par tīrās kuģošanas paraugreģionu. Politikas mērķis: samazināt emisijas no kuģniecības Baltijas jūrā, vienlaikus tiek prognozēts, ka jūras darbību intensitāte palielināsies. Kooperatīvs mērķis: modernizētu notekūdeņu pieņemšanas iekārtu izveide Baltijas jūras pasažieru ostās, apmainoties ar pieredzi, paraugpraksi, investīcijām.	TAP2027 izstrādē ir ņemti vērā ESSBJR Rīcības plānā izvirzītie PA Transport, PA Ship un PA Safe mērķi, iekļaujot kopējos reģiona mērķus transporta nozarē savienojumu, drošības un drošuma uzlabošanai, kā arī SEG emisiju samazināšanai. TAP2027 papildus rīcības nav nepieciešamas saistībā ar ESSBJR.
2.	VASAB Ilgtermiņa perspektīva Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai ³¹	Baltijas jūras reģiona (BJR) 11 valstu par	2009-2030	Viena no trim perspektīvā noteikto vadlīniju un rīcību teritoriālās kohēzijas sasniegšanai tēmām ir iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana . Definētās rīcības paredz:	Tāpat TAP2027 ir iekļauti konkrēti pasākumi, kas atbilst dokumentā minētajiem, piemēram, kuģu ceļu uzmērīšana.

²⁸ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/MEPC%2080/Annex%2015.pdf

³⁰ <https://www.mfa.gov.lv/arpolitika/eiropas-savieniba-arpolitika/es-jautajumi-arlietu-ministrijas-kompetence/es-strategija-baltijas-juras-regionam#riciba>

³¹ https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/06/vasab_ltp_final-2.pdf

		telpisko plānošanu un attīstību atbildīgie ministri 7.VASAB ministru konferencē 16.10.2009.		<ul style="list-style-type: none"> • Mazināt pārrobežu šķēršļus primārajos (TEN-T) un sekundārajos (starpreģionālo savienojumu) BJR valstu tīklos • Integrēt BJR transporta tīklu, attīstot: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Rail Baltica</i> koridoru - TEN-T tīkla koridoru IA, kas savieno ostas (t.sk. Rīgu) - ceļu savienojumu un robežšķēršošanas infrastruktūru uz ES ārējās robežas, t.sk. Latvijas-Krievijas - ceļa un dzelzceļa savienojumu no Latvijas ostām uz Krieviju un Baltkrieviju un tālāk uz Tālajiem Austrumiem, Centrālāziju un Melno jūru - gaisa transporta savienojumus ar BJR ziemeļu un austrumu daļu <p>jūras maģistrālos savienojumus (<i>motorways of the sea</i>)</p> <p>Dokumentā ir iekļauti Latvijas transporta nozarei aktuāli jautājumi, kuru īstenošana paredz reģionālu sadarbību. TAP2027 ir orientētas uz iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu, iekļaujoties ES TEN-T pamattīklā un turpinot attīstīt <i>Rail Baltica</i> projektu.</p>	<p>TAP2027 papildus rīcības nav nepieciešamas saistībā ar VASAB ilgtermiņa perspektīvu Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai.</p> <p>Nepieciešams nodrošināt, ka dokumentā minētie transporta koridori tiek īstenoti atbilstošā termiņā un tiek uzturēti atbilstošā kvalitātē. Vienlaikus gan jāņem vērā pašreizējā starptautiskā situācija, kas savienojumus ar Krievijas un Baltkrievijas virzienu neskaņā kā primāri attīstāmus.</p>
3.	Trīs Jūru iniciatīvas (<i>Three Seas Initiative</i>) deklarācija ³²	Iniciatīvas 12 dalībvalstu (valstis ap Baltijas, Adrijas un Melno jūru) pārstāvji samita laikā Ļubļanā, Slovēnijā, 05.-06.06.2019.		<p>Iniciatīvas mērķi - ekonomikas attīstības veicināšana, ES kohēzijas stiprināšana, tostarp uzlabojot reģiona infrastruktūru un stiprinot transatlantiskās saites.</p> <p>Jomas, kas ir būtiskas reģiona nākotnei - enerģētika, infrastruktūra un digitalizācija, kā arī drošības, inovācijas un vides jomas.</p> <p>2018. g. samitā Bukarestē izkristalizējas 48 atbalstāmo projektu saraksts³⁰, viens no tiem - <i>Rail Baltica</i> projekts, kura attīstība ir īpaši nozīmīga Latvijas transporta nozarei.</p>	<p>TAP2027 iekļauti pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstībai</p> <p>Skatāms kopējā makroreģionālo plānošanas dokumentu ietvarā. Ieteicams TAP2027 attīstīt <i>Rail Baltica</i> projektu kā atsevišķu uzdevumu kopu.</p>

2.3. ES līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	Ceļā uz klimatnoturīgu Eiropu: jaunā ES	EK 24.02.2021.	2050	Stratēģijā izklāstīta ilgtermiņa vīzija ES virzībai uz klimatnoturību, sagatavojoties nenovēršamajam klimata pārmaiņu ietekmēm, tādējādi samazinot klimata	Klimatnoturīgas infrastruktūras attīstīšana TAP2027 minēta kā viens no izaicinājumiem.

Commented [ZS1]: Vai tabulu nevajadzētu papildināt arī ar Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētu mobilitātes ietvars".

Commented [KE2R1]: Jā, lūdzu papildināt. Norādot kā pirmo sarakstā

³² <https://www.three.si/joint-declaration>

	Klimatadaptācijas stratēģija ³³			pārmaiņu radītos zaudējumus. Stratēģija paredz veidot pret klimata pārmaiņām noturīgu sabiedrību, uzlabojot zināšanas par klimata pārmaiņu ietekmi un pielāgošanās risinājumiem, pastiprināt pielāgošanās pasākumu plānošanu un ar klimatu saistīto risku novērtēšanu, paātrināt pielāgošanās pasākumu praktisko īstenošanu un palīdzēt stiprināt klimatnoturību visā Eiropā.	SIVN ietvaros izstrādātā Vides pārskatā norādīti vairāki ieteikumi/risinājumi, kas rekomendēti ņemt vērā TAP2027 uzdevumu īstenošanas ietvaros un sekmēs klimatnoturīgas infrastruktūras izveidi. Skatāms kopsakarībā ar Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam un Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam.
2.	Eiropas Komisijas paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija" ³⁴	EK 09.12.2020.	2050	Stratēģijā ir noteiktas kopumā 82 iniciatīvas 10 galvenajās darbības jomās ("pamatiniciatīvas"), kā arī katrā jomā veicamie konkrētie pasākumi: <ul style="list-style-type: none"> • jāveicina bezemisiju transportlīdzekļu, kuģu un lidmašīnu, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un ar tiem saistītās infrastruktūras izmantošana • jāizveido bezemisiju lidostas un ostas, • jāpadara starppilsētu un pilsētu mobilitāte veselīga un ilgtspējīga, • jāzaļina kravu pārvadājumi, • jānosaka oglekļa cena un jānodrošina labāki stimuli lietotājiem, • padarīt par realitāti satīklotu un automatizētu multimodālo mobilitāti, • veicināt inovāciju un datu un mākslīgā intelekta (MI) izmantošanu viedākai mobilitātei, • stiprināt vienoto tirgu, • padarīt mobilitāti taisnīgu visiem, • palielināt transporta drošumu un drošību visos transporta veidos, tostarp līdz 2050. gadam samazinot bojāgājušo skaitu gandrīz līdz nullei. 	TAP2027 iekļauta virkne no stratēģijā izvirzītajām iniciatīvām - alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība, dzelzceļa attīstība, t.sk. ātrgaitas starpvalstu savienojums ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju, mikromobilitāti atbalstošas infrastruktūras izveidi, līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšanu maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos, ātru, ērtu un savienojamu sabiedriskā transporta biļešu iegādes iespējas, bezpilota gaisa kuģu turpmāku integrēšanu, digitalizācijas risinājumus, ieguldījumus TEN-T autoceļu un dzelzceļa tīkla izveides pabeigšanā, risināt ar transporta drošību un drošumu saistītus jautājumus.
3.	Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par ES metāna emisiju	EK 14.10.2020.	2030	2030. gada klimata mērķkrādītāja plāna ietekmes novērtējumā konstatēts, ka Eiropas Savienībā metāns vēl aizvien būs galvenā siltumnīcefekta gāze (neskaitot CO ₂). Norādīts, ka gaidāmā Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārskatīšana 2021. gada jūnijā pavērs iespējas ieviest jaunu mērķtiecīgu atbalstu biogāzes tirgus attīstības paātrināšanai.	Kā viens no izaicinājumiem TAP definēta alternatīvo degvielu plašāka izmantošana, ko sekmēs rīcības virzienā "Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana" ietverto pasākumu īstenošana. TAP iekļauts atbilstošs pasākums

³³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0082&from=EN>

³⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

	mazināšanas stratēģiju ³⁵				
4.	Eiropas Komisijas paziņojums "Eiropas 2030. gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā" ³⁶	EK 17.09.2020.	2030	Paziņojumam pievienots ietekmes novērtējums, kas apliecina, ka ar atbilstošām rīcībpolitikām ir ekonomiski pamatoti ES SEG emisijas līdz 2030. gadam samazināt par vismaz 55 % (salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni). Paziņojuma izstrāde ir viena no Eiropas Zaļā kursa, plānotajām rīcībām. Mobilitātei būs jāklūst ievērojami tīrāka – jāattīsta sabiedriskais transports un plašāk multimodāli risinājumi. Svarīgs instruments, kas ES palīdzēs sasniegt klimatneitralitāti un stiprinās tās globālo konkurētspēju, ir digitālās tehnoloģijas. Publiskā transporta un aktīvās mobilitātes (proti, kājāmiešanas un riteņbraukšanas) īpatsvara palielinājums un automatizēta, satiklota un multimodāla mobilitāte kombinācijā ar stingrākiem gaisa piesārņotāju un CO ₂ emisiju standartiem transportlīdzekļiem drastiski samazinās transporta radīto piesārņojumu, it sevišķi pilsētās.	Arī TAP2027 vērsts uz nākotnes mobilitātes risinājumiem, paredzot samazināt transporta radītās SEG emisijas, virzību uz digitalizāciju, dažādot transporta veidu izmantojumu un uzlabot alternatīvo degvielu piedāvājumu. TAP2027 skatāms TEN-T pārskatītās regulas un Eiropas Zaļā kursa iniciatīvu kontekstā. Lielākoties TAP2027 iekļauti atbilstoši uzdevumi.
5.	ES Energosistēmas integrācijas stratēģija ³⁷	EK 9.07.2020.		Energosistēmas integrācijas stratēģijā ir izklāstīts redzējums, kā paātrināt pārkārtošanos uz pamatīgāk integrētu energosistēmu, tā atbalstot tīru enerģiju un klimatneitrālu ekonomiku un vienlaikus stiprinot enerģētisko drošību, aizsargājot veselību un vidi un veicinot izaugsmi un globālo industriālo līderību. Stratēģijā ir izklāstīti 38 pasākumi vajadzīgo reformu īstenošanai. Tīrās elektroenerģijas, kas iegūta no atjaunīgiem resursiem, plašāk jāizmanto sektoros, kuros tradicionāli izmanto galvenokārt fosilo kurināmo un degvielu, t.sk. transportā. Tāpat stratēģija norāda uz nepieciešamību popularizēt alternatīvo degvielu (arī ūdeņraža) izmantošanu grūti dekarbonizējamās sektoros, piemēram, smagajā transportā. Šā mērķa sasniegšanai paredzēts attīstīt ilgtspējīgi iegūtas biomasas un biodegvielu, atjaunīgā ūdeņraža un sintētisko degvielu potenciālu.	Kā viens no izaicinājumiem TAP definēta alternatīvo degvielu plašāka izmantošana, ko sekmēs rīcības virzienā "Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana" ietverto pasākumu īstenošana. Skat. priekšlikumus sadaļā F4 Jaunie plānošanas dokumenti.
6.	ES ūdeņraža stratēģija ³⁸	EK 8.07.2020.		Stratēģijā apskatītas iespējas, kā izmantot ūdeņraža potenciālu caur ieguldījumiem, regulējumiem, tirgus izveidi un pētniecību un inovāciju.	TAP2027 būtu iekļaujami atbilstoši uzdevumi ūdeņraža kā alternatīvās degvielas veida infrastruktūras attīstībā. Tomēr

³⁵ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2020:0663:FIN:LV:PDF>

³⁶ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/impact_en.pdf

³⁷ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/energy_system_integration_strategy_.pdf

³⁸ https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf

				<p>Prioritāte ir attīstīt atjaunīgo ūdeņradi, ko ražo galvenokārt ar vēja un saules enerģiju. Tomēr īstermiņā un vidējā termiņā ir vajadzīgi citi mazoglekļa ūdeņraža veidi, lai strauji samazinātu emisijas un atbalstītu dzīvotspējīga tirgus attīstību. Sasaiste tiks veidota arī ar ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju.</p>	<p>pirms to darīt, jāvērtē kopējās alternatīvo degvielu attīstības tendences.</p>
7.	Eiropas zaļais kurss ³⁹	EK 11.12.2019.	2050	<p>Paziņojuma mērķis ir risināt ar klimatu un vidi saistītās problēmas, radot stratēģiju ar mērķi ES pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā samazinātos līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa. Eiropas zaļā kursa mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt ES dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šai pārejai jābūt taisnīgai un iekļaujošai. Galvenās darbības:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kāpināt 2030. un 2050. gadam nosprausto ES klimata mērķu vērienu • Sagādāt tīru un drošu enerģiju par pieņemamu cenu • Stimulēt rūpniecību pāriet uz nepiesārņojošu aprites ekonomiku • Būvēt un renovēt energoefektīvi un resursefektīvi • Paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti • "No lauka līdz galdam": izveidot taisnīgu, veselīgu un vidi saudzējošu pārtikas sistēmu • Saglabāt un atjaunot ekosistēmas un bioloģisko daudzveidību • Tiekties uz nulles piesārņojumu ar mērķi panākt no toksikantiem brīvu vidi • Tiekties uz zaļo finansējumu un investīcijām un gādāt par taisnīgu pārkārtošanos • Zaļināt valsts budžetu un raidīt pareizos cenu signālus • Mobilizēt pētniecību un sekmēt inovāciju • Aktīvāk izmantot izglītību un apmācību • Zaļais zvērests nekaitēt <p>Attiecībā uz transporta nozari minēta nepieciešamība līdz 2050. gadam samazināt transporta radītās emisijas par 90%, transporta lietotāju vajadzības liekot pirmajā vietā, taču nodrošinot pieejamību izmaksu ziņā pieņemamākām, pieejamākām, veselīgākām un tīrākām mobilitātes paradumu alternatīvām. To ir iespējams</p>	<p>Tāpat kā <i>Zaļais kurss</i>, arī TAP2027 vērsts uz nākotnes mobilitātes risinājumiem, paredzot samazināt transporta radītās SEG emisijas, virzību uz digitalizāciju, dažādot transporta veidu izmantojumu un uzlabot alternatīvo degvielu piedāvājumu.</p> <p>TAP2027 izstrādāts, ņemot vērā Eiropas zaļā kursa iniciatīvu. Lielā mērā Eiropas Zaļā kursa iniciatīva dominē gan TAP2027, gan citos nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos.</p> <p>Risks – t.sk. arī TAP2027 - nacionālā līmeņa vajadzības pakārtotas Eiropas zaļā kursa iniciatīvai. Būtu jāpārdomā, kā šīs abas vajadzības sinhronizēt gan atbilstošākā TAP2027 rīcības virzienu definēšanā, gan faktiskajās rīcībās tajās iekļauto uzdevumu izpildē.</p>

³⁹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF

				īstenot, attīstot automatizētu un satiklotu multimodālu mobilitāti, nodrošinot, ka transporta izmaksas tiek atspoguļota ietekme uz vidi un veselību, veicinot ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanu un izmantošanu, kā arī kopumā samazinot transporta radīto piesārņojumu, jo īpaši pilsētās.	
8.	ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.-2030. gadam - turpmākie pasākumi ceļā uz "Nulles vīziju" (Komisijas darba dokumenti) ⁴⁰	EK 19.06.2019	2050	Dokumenta mērķis ir pārskatīt darbības, lai tuvotos noteiktajam ES ilgtermiņa mērķim 2050. gadā līdz nullei samazināt ceļu satiksmē bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu (Mērķis saskan ar ES Transporta Baltajā grāmatā noteikto, un šis dokuments nosaka tā izpildes uzraudzību)	Līdz 2030. gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi cietušo skaitu, salīdzinot ar 2010. gadu. TAP2027 ir pasākumi, kuru izpildes rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība, tajā skaitā arī tuvināšanās Vision zero autotransportā. Izvirzīts mērķis - 2027. gadā par 35 % samazināt bojāgājušo un smagi cietušo skaitu salīdzinājumā ar 2020. gadu. TAP2027 vai citos (augstāka līmeņa) plānošanas dokumentos jādefinē, ka mērķis ir panākt, ka uz Latvijas ceļiem nav bojāgājušo un smagi cietušo, ņemot vērā, ka viens bojāgājušais rada ievērojamas izmaksas (ap 500 000 eiro) Latvijas tautsaimniecībai.
9.	Pārdomu dokuments. Ceļā uz ilgtspējīgu Eiropu līdz 2030. gadam ⁴¹	EK publicējusi 30.01.2019.	2030	Dokuments ir daļa no ES stingrās apņemšanās sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, tostarp Parīzes nolīgumu par klimata pārmaiņām. Pārskatot Eiropas problēmu plašumu un iepazīstinot ar ilustratīviem nākotnes scenārijiem, ar šo dokumentu tiek mēģināts virzīt diskusiju par to, kā šos mērķus vislabāk sasniegt.	Virkne no TAP2027 iekļautajām rīcībām ir vērsta uz SEG emisiju samazināšanu, pildot Parīzes nolīguma nosacījumus. TAP2027 rīcības ir atbilstošas, un papildinājumi nepieciešami vienīgi skatoties plašākā kontekstā, veicinot bezizmeša transportlīdzekļu pieejamību uz Latvijas ceļiem (kā privātpersonu, tā juridisko personu vidū).
10.	EK paziņojums "Tīru planētu - visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku" ⁴²	EK 28.11.2018.	2050	Stratēģijas mērķis ir apliecināt Eiropas apņemšanos kļūt par globālu līderi klimata politikas jomā un piedāvāt redzējumu, kas ar sociāli taisnīgu un izmaksefektīvu pāreju ļauj līdz 2050. gadam sasniegt siltumnīcefekta gāzu neto nulles emisiju ekonomiku. Stratēģija domāta, lai noteiktu ES klimata un enerģētikas rīcībpolitikas vispārīgo virzienu un ieskicētu aprises tam, ko ES uzskata par savu ilgtermiņa pienesumu Parīzes nolīguma temperatūras mērķu sasniegšanā atbilstoši ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem un kas laika gaitā ietekmēs veselu virkni citu ES rīcībpolitiku.	- SEG neto emisijas nulles līmenī 2050. gadā TAP2027 noteiktie politikas rezultāti un pasākumi to sasniegšanai izstrādāti saskaņā ar ES klimata un enerģētikas rīcībpolitiku un ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem, paredzot transporta nozares pienesumu kopējo mērķu sasniegšanā. Skatāms kopsakarībā ar citiem EK paziņojumiem un regulām un direktīvām. Nacionāli kontekstā ar citiem plānošanas dokumentiem, un TAP2027 jau iekļautajiem vai iekļaujamajiem uzdevumiem.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

⁴¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/rp_sustainable_europe_lv_v2_web.pdf

⁴² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773&qid=1563535539905&from=EN>

11.	Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija ⁴³	EK 17.05.2018.		lecerēts padarīt Eiropu par pasaules līderi satiklotu un automatizētu transportlīdzekļu mobilitātes ieviešanā, samazinot satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kaitīgās transportlīdzekļu atgāzes un satiksmes pārslodzi.	TAP2027 ir ņemta vērā digitālo risinājumu un ITS pieaugošā loma transporta nozarē, paredzot izveidot intelektisko transporta sistēmu pakalpojumus (multimodālu maršruta informācijas un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus)
12.	Eiropas Komisijas paziņojums "Par militārās mobilitātes rīcības plānu" ⁴⁴	EK 28.03.2018.		Identificēti virkne operatīvu pasākumu, lai izskaustu fiziskus, procesuālus un normatīvus traucēkļus militārā mobilitātei, paredzot darbību 3 virzienos: militārās vajadzības, transporta infrastruktūra un normatīvie un procesuālie jautājumi. Norādīts, ka Rīcības plāna īstenošanā galvenais ir ES dalībvalstu un visu iesaistīto cieša sadarbšanās. Aicinājums, būvējot transporta infrastruktūru, konsekventi ievērot militārās prasības	Lai arī TAP2027 neviens no pasākumiem tieši nav vērsts uz militārās mobilitātes jautājumiem, spēkā ir aicinājums, infrastruktūras attīstības plānošanu veikt, ņemot vērā militārās mobilitātes vajadzības, un, kur tas nepieciešams, saskaņā ar ES divējādas pielietojamības prasībām. Militārās mobilitātes vajadzības it īpaši ņemamas vērā autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras attīstībā, kā arī transporta loģistikas infrastruktūras objektu attīstībā.
13.	Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija ⁴⁵	EK 13.09.2017.		Nākamās paaudzes elektronisko sakaru tīkls, jo īpaši 5G, ir pamats, uz kura tiks veidoti turpmākie darījumu darbības modeļi. Autonomie transportlīdzekļi, lietu internets un daudzi citi lietojumi, no kuriem nākotnē būs atkarīga rūpniecība, nav iespējami bez ātrā un vienmēr pieejama interneta.	TAP iekļauts pasākums par pasīvās infrastruktūras nodrošināšanu 5G mobilo sakaru tīkla izvēšanai gar <i>VIA Baltica</i> un <i>Rail Baltica</i> transporta koridoriem. TAP2027 iekļautais pasākums ir atbilstošs stratēģijai.
14.	Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satiklotu un automatizētu pārvietošanos ⁴⁶	EK 30.11.2016.		Stratēģijā atrunātie principi (pakalpojuma nepārtrauktība, S-ITS sakaru drošība, drošības pasākumi privātuma un datu aizsardzībai, sakaru tehnoloģijas un frekvences, sadarbība visos līmeņos, atbilstības novērtēšana, atbilstošs tiesiskais regulējums, starptautiskā sadarbība) ir vērsti uz to, lai 2019. gadā sāktu veiksmīgi izmantot savienojamas intelektiskās transporta sistēmas . -Jāīsteno S-ITS un jānodrošina, ka pilnībā tiek atbalstīts vismaz pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts. -Jāizstrādā kopīga drošības un sertifikātu politika 22 S-ITS ieviešanai Eiropā. -Jāstrādā ar informēšanas kampaņām, lai radītu nepieciešamo uzticību starp galalietotājiem un nodrošinātu pieņemšanu sabiedrībā.	Arī TAP2027 uzmanība pievērsta digitālajiem risinājumiem, tajā skaitā arī ITS, veicinot transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitāti. Skat. 11. punktu.

⁴³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0283&from=lv>

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018JC0005&from=EN>

⁴⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/LV/COM-2017-479-F1-LV-MAIN-PART-1-PDF>

⁴⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0766&from=LV>

				<p>-Jāpievienojas platformai <i>C-Roads</i> pārbaudes un apstiprināšanas nolūkā, nodrošinot pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sadarbību visā ES.</p> <p>-Ar S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāīsteno attiecīgie līdzaspastāvēšanas radīto traucējumu mazināšanas paņēmieni saskaņā ar ETSI standartiem un procedūrām.</p> <p>-Padarīt iespējamu S-ITS pakalpojumu vienoto tirgu Eiropā, pamatojoties uz kopīgiem sakaru profiliem, kuros tomēr jāparedz arī turpmāku novatorisku pakalpojumu iespēja.</p>	
15.	Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību ⁴⁷	EK 14.09.2016.	2025	<p>Stratēģiskie mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gigabitu savienojamība visiem galvenajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem, piemēram, skolām, transporta mezgliem un galvenajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī uzņēmumiem, kas intensīvi izmanto digitālos resursus. • visām pilsētu teritorijām un visām sauszemes transporta maģistrālēm ir nepārtraukts 5G pārklājums. • visām Eiropas māsaimniecībām gan laukos, gan pilsētās ir pieejams tāds interneta pieslēgums ar vismaz 100 Mb/s lejuplīnijas ātrumu, ko var uzlabot līdz gigabitu ātrumam. <p>Ietver arī <i>5G Eiropai. Rīcības plāns</i>⁴⁸, kurā noteikts mērķis "Līdz 2020. gadam 5G mobilo sakaru pārklājumam ir jābūt pieejamam vismaz vienā lielajā pilsētā, līdz 2025. gadam nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājumu visās lielajās pilsētās un gar galvenajiem sauszemes transporta ceļiem."</p>	<p>Līdz 2025. gadam 5G pārklājums visās lielākajās (vismaz 50 000 iedzīvotāju) pilsētās un gar visām (TEN-T) sauszemes transporta maģistrālēm</p> <p>TAP2027 paredz, ka līdz 2027. gadam 5G mobilo sakaru pārklājums būs nodrošināts gar <i>VIA Baltica (202,5 km)</i> un <i>Rail Baltica (265 km)</i> transporta koridoriem, kopumā 467,5 km garumā.</p> <p>TAP2027 uzdevumi ir atbilstoši šim ES līmeņa plānošanas dokumentam.</p>
16.	Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģija ⁴⁹	EK 20.07.2016.		<p>Darbības virzieni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporta sistēmas efektivitātes paaugstināšana • Paātrināt mazemisiu alternatīvās enerģijas izmantošanu transportam • Virzība uz nulles emisiju transportlīdzekļiem <p>Resursi jākoncentrē uz mazemisiu un bezemisiu inovācijām un to ieviešanu, pētniecība - uz modernām biodegvielām un sintētiskajām degvielām.</p> <p>Jāveido tiesisks regulējums, kas stimulē digitālo tehnoloģiju izstrādi un ieviešanu tirgū. Jānosaka standarti, kas nodrošinātu sadarbību arī pāri robežām un ļautu apmainīties ar datiem, taču vienlaikus uzmanība</p>	<p>TAP2027, tāpat kā Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģija ir vērsta uz SEG emisiju samazinājumu transportā.</p> <p>Skat. pie Eiropas Zaļā kursa.</p>

⁴⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0587&from=LV>

⁴⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0588&from=LV>

⁴⁹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF

				<p>jāpievērš arī datu aizsardzības un kibernetikas jautājumiem.</p> <p>ES investīciju instrumenti būs vērsti uz transporta sistēmas efektivitātes uzlabošanu tehnoloģiski neitrālā veidā, alternatīviem mazemisiņu energoresursiem izmantošanai transportlīdzekļos un mazemisiņu un bezemisiņu transportlīdzekļiem.</p> <p>Ilgspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana, telpiskās plānošanas integrēšana un mobilitātes pieprasījuma izvērtēšana, aktīvāka pārvietošanās (riteņbraukšana un iešana kājām), sabiedriskais transports un/vai kopīgās mobilitātes shēmas, t.i., velosipēdu un automobiļu koplietošana un līdzbraucēju uzņemšana, lai samazinātu sastrēgumus un piesārņojumu pilsētās.</p>	
17.	Aviācijas stratēģija Eiropai ⁵⁰	EK 07.12.2015.	2035	<p>Mērķis ir stiprināt visa ES gaisa transporta vērtību tīkla konkurētspēju un ilgtspēju.</p> <p>Prioritātes:</p> <ul style="list-style-type: none"> -izaugsmes tirgu nodrošināšana, uzlabojot pakalpojumus, piekļuvi tirgum un ieguldījumu iespējas kopā ar trešajām valstīm, vienlaikus garantējot vienlīdzīgus konkurences apstākļus; -izaugsmes ierobežojumu samazināšana gaisā un uz zemes, samazinot jaudas ierobežojumus un uzlabojot efektivitāti un savienojamību; -augstu ES drošības un drošuma standartu saglabāšana, pārslēdzoties uz tādu domāšanas veidu, kas balstīts uz risku un veiktspēju; -mērķtiecīga ārējā aviācijas politika Eiropas starptautiskajai savienojamībai; -paplašināts divpusējo aviācijas drošības nolīgumu klāsts, kuru mērķis ir panākt drošības sertifikācijas standartu savstarpēju atzīšanu; -Eiropas vienotās gaisa telpas izveides pabeigšana + Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības projekts (SESAR); -labāka lidostu stratēģiskā plānošana ES līmenī - izstrādāt lidostu stratēģiskās plānošanas sistēmas, tostarp ģenerālpāņus galvenajām lidostām; -uzlaboti multimodālie savienojumi; -saglabāti augsti drošības standarti. 	<p>Arī TAP2027 ir iekļauta mobilitātes, transporta un loģistikas pakalpojumu attīstība, t.sk. aviācijas nozarē, saglabājot drošības un drošumu standartus.</p> <p>TAP2027 uzdevumi attiecas uz stratēģijā norādītajiem mērķiem.</p>
18.	Klimata un enerģētikas satvars	EK 24.10.2014. Atjaunojamo energoresursu	2020-2030	<p>Apstiprināti 4 mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • līdz 2030. gadam samazināt SEG emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, 	<p>-SEG emisiju apjoms par 40% zemāks nekā 1990. gadā;</p> <p>-Atjaunojamās enerģijas daļa no kopējā enerģijas patēriņa veido 32 %;</p>

⁵⁰ http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0021_LV.html

	laikposmam līdz 2030. gadam ⁵¹	un energo-efektivitātes mērķi pārskatīti 2018. gadā.		<ul style="list-style-type: none"> • panākt, lai 2030. gadā vismaz 32 % no enerģijas patēriņa būtu atjaunojamā enerģija, • panākt, lai 2030. gadā energoefektivitāte tiktu uzlabota vismaz par 32,5 %, • atbalstīt iekšējā enerģijas tirgus pabeigšanu, steidzamā kārtā ne vēlāk kā līdz 2020. gadam īstenojot esošo elektroenerģijas starpsavienojumu mērķi 10 % apmērā, jo īpaši attiecībā uz Baltijas valstīm un Pireneju pussalu un līdz 2030. gadam īstenojot mērķi 15 % apmērā. <p>Dalībvalstīm ir <u>pienākums pieņemt integrētus valsts klimata un enerģētikas plānus 2021. -2030. gadam</u>. Dalībvalstīm plānu projekti EK bija jāiesniedz līdz 2018. gada beigām. Galīgie plāni jāiesniedz līdz 2019. gada beigām.</p>	<p>-Energoefektivitāte uzlabota par 32,5 %.</p> <p>-Elektroenerģijas starpsavienojumu mērķa īstenošana 10 % apmērā.</p> <p>Ir aktualizēts Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam⁵², kura izstrādi nosaka KEPS2030, nosakot uzdevumus arī transporta nozarei. TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar abiem iepriekš minētajiem dokumentiem.</p> <p>Skat. iepriekšējos punktus. Papildu darbības nav nepieciešamas.</p>
19.	Eiropas Komisijas paziņojums "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās" ⁵³	EK 17.12.2013.		<p>Ierosināta virkne konkrētu pasākumu, kas īstenojami dažādos līmeņos, kā pilsētu loģistika, pilsētu pieejas noteikumi, ITS risinājumu izvērsšana pilsētās un ceļu satiksmes drošība.</p>	<p>TAP2027 teritoriālajā perspektīvā tiek norādīts uz nepieciešamību pilsētu mobilitātes jautājumus integrēt kopējā transporta sistēmā. Ir jāveicina un jāattīsta dialogs ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, lai TAP2027 iezīmētie virzieni uz uzdevumi sniegtu ieguldījumu pilsētu mobilitātes uzlabošanā.</p> <p>TAP2027 būtu jāparedz daudz skaidrāki uzdevumi mobilitātes pilsētās un ārpus tām sasaistīšanai, piemēram, paredzot integrētus sabiedriskā transporta risinājumus, multimobilitātes punktus, kā arī ņemot vērā pašvaldību attīstības vajadzības piekļuves nodrošināšanai transporta loģistikas objektiem pa ceļiem vai dzelzceļu.</p>
20.	Pielāgošanās klimata pārmaiņām: ES stratēģija ⁵⁴	EK 16.04.2013.		<p>ES pielāgošanās stratēģijas pamatmērķis ir sekmēt Eiropas noturību pret klimata pārmaiņām - ir jāuzlabo gatavība un spēja reaģēt uz klimata pārmaiņu ietekmi pašvaldību, reģionālā, valsts un ES līmenī, jāizstrādā saskaņota pieeja mērķa sasniegšanai un jāpanāk lielāka pasākumu koordinētība.</p> <p>Stratēģijā ir noteiktas darbības caur kurām ES un konkrēti EK veicinās dalībvalstu darbības stimulēšanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mudināt dalībvalstis pieņemt visaptverošas pielāgošanās stratēģijas; • ar LIFE programmas finansējumu atbalstīt spēju veidošanu un palielināt Eiropā veikto pielāgošanās darbību intensitāti (2013-2020); 	<p>MK 17.07.2019. ir pieņēmis attīstības plānošanas dokumentu "Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam", kurā noteikti arī transporta nozares uzdevumi. TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar abiem iepriekš minētajiem dokumentiem.</p> <p>Skatāms Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam kontekstā.</p>

⁵¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_lv

⁵² https://taportals.mk.gov.lv/legal_acts/f4ee17e0-b0f3-4171-a263-976a957bcbf7

⁵³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0913&from=LV>

⁵⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/LV/1-2013-216-LV-F1-1.Pdf>

				<ul style="list-style-type: none"> • iekļaut pielāgošanās jautājumu Pilsētu mēru pakta mehānismā (2013/2014); • aizpildīt robus zināšanās; • turpināt <i>Climate-ADAPT</i> pilnveidošanu, lai tā Eiropas mērogā kļūtu par "vienas pieturas aģentūru" attiecībā uz informāciju par pielāgošanos klimata pārmaiņām; • sekmēt kopējās lauksaimniecības politikas (KLP), kohēzijas politikas un kopējās zivsaimniecības politikas (KZP) klimatgatavību; • nodrošināt noturīgāku infrastruktūru; • atbalstīt apdrošināšanu un citus finanšu produktus, kas uzlabo ieguldījumu un uzņēmējdarbības lēmumu noturību pret klimata pārmaiņām 	
21.	ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu ⁵⁵	EK 28.03.2011.	2011-2050	<p>10 mērķi konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei, kritēriji, lai sasniegtu mērķi - līdz 2050. gadam samazināt SEG emisijas par 60 %, salīdzinājumā ar 1990. gadu:</p> <p>Jaunu un ilgtspējīgu degvielu un vilces sistēmu izstrādāšana un ieviešana</p> <p>1. Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt "tradicionālās degvielas" automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO₂ emisijām.</p> <p>2. Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050. gadam jāsasniedz 40 %; tāpat ES līdz 2050. gadam par 40 % jāsamazina CO₂ emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50 %, ja tas praktiski iespējams).</p> <p>Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus</p> <p>3. 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % - līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra.</p> <p>4. Līdz 2050. gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs. Līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja</p>	<p>TAP2027 ir ņemti vērā ES Transporta Baltās grāmatas mērķi mobilitātes, transporta un loģistikas pakalpojumu attīstībai un drošības līmeņa paaugstināšanai ceļu satiksmē, uzmanību pievēršot infrastruktūras attīstībai, digitālajiem risinājumiem, inovācijām un pētniecībai.</p> <p>TAP2027 paredz <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstību un valsts galveno autoceļu (TEN-T tīkls) pārbūvi un modernizāciju, vienlaikus domājot arī par digitālo risinājumu attīstību. Tāpat paredzams, ka, izveidojot transporta nozares informācijas nacionālo piekļuves punktu, radīsies priekšnosacījumi dažādu mobilitātes digitālo platformu attīstībai, palielinot transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitāti, uz ko norāda arī Baltā grāmata. Tāpat kā Baltajā grāmatā arī TAP2027 viens no virzieniem ir ceļu satiksmes drošības uzlabošana, un pasākumi tās īstenošanai tiks ietverti Ceļu satiksmes drošības plānā.</p> <p>TAP2027 rīcības virzienos būtu detalizētāk jāplāno, kā pārcelt 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % - līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem.</p> <p>Tāpat, kā viens no šī mērķa sasniegšanas veidiem būtu infrastruktūras izmantošanas maksas līdzsvarošana auto un dzelzceļa pārvadājumiem.</p> <p>Priekšlikumi: 1. valsts sabiedriskā pasūtījuma līgums dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu nodrošināšanai iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu vajadzībām.</p>

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=LV>

				<p>attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu.</p> <p>5. Pilnībā funkcionāls un ES mēroga <i>TEN-T</i> "pamatīkls" līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes, un veikspējas tīkls līdz 2050. gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums.</p> <p>6. Līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.</p> <p>Transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana ar informācijas sistēmām un uz tirgu balstītām iniciatīvām</p> <p>7. Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmas (<i>SESAR</i>) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (<i>ERTMS, ITS, SSN</i> un <i>LRIT, RIS</i>). Eiropas Globālās satelītnavigācijas sistēmas (<i>Galileo</i>) ekspluatācijas uzsākšana.</p> <p>8. Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru.</p> <p>9. Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā.</p> <p>10. Pāriet uz principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu, lai novērstu izkropļojumus, tostarp kaitējumu radošas subsīdijas, radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.</p>	<p>2. Otrs priekšlikums ir balstīts uz finansējuma iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu nodrošināšanai un izpildes rādītāju noteikšanu daudzgadu līgumā, kas noslēgts starp valsti un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.</p> <p>3. Trešais priekšlikums ir kompensācija, kas sedz vides aizsardzības un negadījumu blakus izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi.</p>
22.	Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Jaunais ES pilsētu	EK 14.12.2021	2021-2050	<p>Dokumenta mērķis ir sniegt rūpīgu pašreizējās pilsētas mobilitātes situācijas analīzi ES, atbalstīt jaunas ES pilsētas mobilitātes sistēmas izstrādi un īstenošanu, kā arī veicināt informētu lēmumu pieņemšanu un sadarbību starp ieinteresētajām pusēm. Ietverti galvenie pamatprincipi un darbības:</p> <p>1. Novērtēšana un analīze: Tas nodrošina visaptverošu pašreizējās pilsētas mobilitātes stāvokļa novērtējumu ES, esošo politiku, iniciatīvu un pasākumu efektivitātes novērtēšanu, kas ir ieviesti, lai uzlabotu pilsētu mobilitāti.</p>	<p>TAP2027 iekļauti galvenie Komisijas paziņojumā norādītie pamatvirzieni, kā, piemēram, Ilgtspējīga mobilitāte: Pamatnostādnes uzsvēr nepieciešamību veicināt ilgtspējīgu mobilitāti, samazinot emisijas un veicinot videi draudzīgu transporta veidu izmantošanu. Tas saskan ar dokumentā izklāstītajiem mērķiem samazināt piesārņojumu un atbalstīt klimata mērķus; Tehnoloģiskās inovācijas un digitalizācija: TAP2027 akcentē nepieciešamību ieviest jaunas tehnoloģijas un digitalizēt transporta sistēmas, lai palielinātu efektivitāti un uzlabotu pakalpojumu kvalitāti. Šis aspekts atbilst dokumenta mērķim izmantot tehnoloģiskās attīstības sniegtās iespējas;</p>

	mobilitātes ietvars		<p>2. Atbalsts jaunajai sistēmai: Dokuments atbalsta jauno ES pilsētas mobilitātes sistēmu, sniedzot detalizētu fona informāciju, datus un analīzes, kas pamato nepieciešamību pēc atjauninātām vai jaunām politikām. Tas kalpo kā pierādījumu bāze ieteikumiem un darbībām, kas ir ierosinātas jaunajā sistēmā.</p> <p>3. Problēmu un iespēju identificēšana: Tas identificē galvenās problēmas, ar kurām saskaras pilsētas visā ES attiecībā uz mobilitāti, piemēram, sastrēgumi, piesārņojums un nepieciešamība pēc ilgtspējīgiem un iekļaujošiem transporta risinājumiem. Tas arī izceļ inovācijas iespējas, tehnoloģisko attīstību un labāko praksi, ko var ieviest vai paplašināt.</p> <p>4. Politikas saskaņotība: Dokuments nodrošina saskaņotību starp jauno pilsētas mobilitātes sistēmu un citām ES politikām un stratēģijām, piemēram, Zaļo kursu, Digitālo stratēģiju un Ilgtspējīgas un gudras mobilitātes stratēģiju. Šī saskaņotība ir būtiska, lai sasniegtu plašākus ES mērķus, tostarp klimata neitralitāti un digitālo transformāciju.</p> <p>5. Ieinteresēto pušu iesaistīšana: Tā mērķis ir iesaistīt un informēt dažādas ieinteresētās puses, tostarp ES institūcijas, dalībvalstis, reģionālās un vietējās varas iestādes, kā arī sabiedrību. Sniedzot skaidru priekšstatu par pašreizējo pilsētas mobilitātes situāciju, tas veicina informētāku dialogu un sadarbību starp šīm pusēm.</p> <p>6. Uzraudzība un novērtēšana: Dokuments nosaka pamatprincipus jaunās pilsētas mobilitātes sistēmas īstenošanas turpmākajai uzraudzībai un novērtēšanai. Tas nosaka sākotnējos datus un rādītājus, kas tiks izmantoti, lai mērītu progresu un novērtētu sistēmas ietekmi laika gaitā.</p>	<p>Multimodāla transporta sistēma: Pamatnostādnes paredz attīstīt un integrēt dažādus transporta veidus, lai radītu vienotu un efektīvu transporta tīklu. Tas atbilst dokumentā minētajai nepieciešamībai uzlabot mobilitātes sistēmu, padarot to iekļaujošu un pieejamu visiem iedzīvotājiem; Pilsētas mobilitātes plānošana: Pamatnostādnes izvirza mērķi uzlabot pilsētas mobilitātes plānošanu, veicinot ilgtspējīgus risinājumus pilsētu transporta sistēmās. Šis mērķis ir tieši saistīts ar dokumenta mērķi uzlabot pilsētas mobilitāti, novēršot sastrēgumus un veicinot ilgtspējīgus transporta risinājumus; Sabiedriskā transporta attīstība: TAP2027 uzsvēr sabiedriskā transporta sistēmu uzlabošanas nozīmi, lai nodrošinātu pieejamu un efektīvu pārvietošanos. Tas atbilst dokumentā izklāstītajam mērķim uzlabot mobilitātes sistēmu, padarot to pieejamāku un iekļaujošāku; Drošība un aizsardzība: Pamatnostādnes izvirza drošības un aizsardzības prioritātes transporta sistēmās, lai mazinātu negadījumu skaitu un uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Šis mērķis saskan ar dokumenta mērķi uzlabot pilsētas mobilitāti, padarot to drošāku un uzticamāku.</p>
--	---------------------	--	---	--

2.4. Nacionālais līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam ⁵⁶	LR Saeima 10.06.2010.	2011-2030	<ul style="list-style-type: none"> Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana. Latvijai jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi. Reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku. Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija. 	<p>Indikatoru mērķu vērtības 2030. gadam -</p> <ul style="list-style-type: none"> -Autoceļi ar melno segumu no reģionālajiem valsts autoceļiem 100 % -Autoceļi ar melno segumu no vietējiem valsts autoceļiem > 50% -Kravu apgrozījums Latvijas ostās >130 milj. tonnas/gadā -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā > 2850 regulārās satiksmes autobusu milj. pasažierkilometri gadā -Apkalpoto gaisa satiksmes pasažieru skaits lidostā "Rīga" > 10 milj./gadā -Pasažieru apgrozība dzelzceļa transportā >1150 milj. pasažierkilometri/gadā -Apkalpoto pasažieru skaits Rīgas ostā > 1500 tūkst./gadā <p>TAP2027 ir izstrādātas saskaņā ar LIAS2030 un sekmēs transporta nozares pienesumu kopējo Latvijas ilgtspējīgas attīstības mērķu sasniegšanā, kas skar sasniedzamības uzlabošanu, ieguldījumus infrastruktūrā, tranzīta nozares un sabiedriskā transporta sistēmas attīstību. TAP2027 politikas rezultātam "Uzlabotas mobilitātes iespējas" arī izvēlēti daļa no indikatoriem, kas iekļauti LIAS2030, un prognozēts, ka pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā pieaugs reģionālas nozīmes vilcienu maršrutos, kā arī, atjaunojoties nozares rādītājiem pēc Covid-19 pandēmijas, Lidostā "Rīga". Ģeopolitiskās tendences ir par pamatu attiecībā uz kravu apgrozību Latvijas ostās neizvirzīt tik ambiciozus mērķus kā LIAS2030.</p> <p>LIAS rādītāji būtu jāizmanto kā pamats zemāka līmeņa, t.sk., TAP2027 rādītāju noteikšanā.</p> <p>Vienlaikus, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju un Krievijas izraisīto karu Ukrainā, būtu nepieciešams aktualizēt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, t.sk. rādītājus un tos mērķa vērtības, salīdzinot LIAS ar pašreizējām attīstības vajadzībām jaunajā reģionālajā un globālajā ģeopolitiskajā situācijā un iekļaujot jaunās Eiropas kopējās politikas iniciatīvas, t.sk. Zaļā kursa un Taisnīgās pārejas jomā.</p> <p>Plānojot atsevišķu rādītāju mērķu vērtības, nepieciešams veikt detalizētu analīzi ar mērķi noteikt vispārējo mērķi attiecīgajai rīcībai / virzienam un, balstoties uz prognozējamo galējās</p>

⁵⁶ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323>

					mērķa vērtības sasniegšanas tendencēm / ātrumu un vērtības sasniegšanu ietekmējošiem apstākļiem, noteikt attiecīgi sasniedzamo vērtību plānošanas dokumenta cikla beigās.
2.	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam ⁵⁷	LR Saeima 02.07.2020. Lēmums Nr. 418/Lm13	2021-2027	<p>Transporta un sakaru nozares jautājumi ietverti prioritātes "Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība" rīcības virzienos (RV):</p> <ul style="list-style-type: none"> • RV "Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi" mērķis ir integrēts, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, kā arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (<i>Rail Baltica</i>) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. • RV "Līdzsvarota reģionālā attīstība" viens no uzdevumiem paredz nodrošināt mobilitāti nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru un sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem • RV "Daba un vide - "Zaļais kurss"" paredz SEG emisiju samazināšanu un gaisa kvalitātes uzlabošanu, dekarbonizējot transporta sistēmu. 	<p>Indikatoru mērķa vērtības 2027. gadam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporta infrastruktūras indekss 52/58,5 (vieta/punkti); - Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos 12 %; - Nulles emisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā 2%; - Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums 35 %; - Digitālās ekonomikas un sabiedrības indekss (DESI) 13.vieta. (Satiksmes ministrijas atbildībā ir "Savienojamības" komponente ar 25% īpatsvaru indeksā). <p>NAP2027 līdzās LIAS2030 ir otrs nozīmīgākais, hierarhiski augstākais attīstības plānošanas dokuments, kurā ietvertie transporta nozares mērķi tiek izvērtēti TAP2027. Tāpat TAP2027 iekļauti NAP2027 indikatori attiecīgās politikas novērtēšanai.</p> <p>NAP2027 pēc būtības ir kopējs valsts līmeņa plānošanas dokuments, kas cieši saistīts ar Eiropas Savienības Kohēzijas politikas plānošanas periodiem.</p> <p>NAP (vispārīgi) izstrādē būtu lielākā mērā jābalstās uz LIAS noteiktajiem principiem, it īpaši detalizējot jaunus rīcības virzienus.</p> <p>Rīcības virzieniem jābūt plašāka detalizācijas un jābūt balstītiem galvenajās Latvijas vajadzībās, izaicinājumos un iespējās, lai sasniegtu LIAS mērķus.</p> <p>Būtu ieteicams apsvērt iespēju NAP izmantot to pašu rādītāju hierarhiju kā LIAS, to nepieciešamības gadījumā detalizējot. TAP un NAP rādītājiem un mērķiem būtu jāsakrīt pilnībā transporta nozares tvērumā.</p> <p>Gadījumos, kur vērojamas būtiskas izmaiņas ārējās vides ietekmē, jārod iespēja pārskatīt attiecīgā līmeņa plānošanas dokumentus, t.sk. aktualizējot rādītājus un to mērķa vērtības.</p> <p>Plānojot atsevišķu rādītāju mērķu vērtības, nepieciešams veikt detalizētu analīzi ar mērķi noteikt vispārējo mērķi attiecīgajai rīcībai / virzienam un, balstoties uz prognozējamo galējās mērķa vērtības sasniegšanas tendencēm / ātrumu un vērtības sasniegšanu ietekmējošiem apstākļiem, noteikt attiecīgi sasniedzamo vērtību plānošanas dokumenta cikla beigās.</p>

⁵⁷ https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

					Dzelzceļa pasažieru īpatsvaru sabiedriskā transporta pārvadājumos 12% apmērā nepieciešams pārskatīt pēc 2023. un 2024. gada faktiskiem datiem.
3.	Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam ⁵⁸	MK 16.04.2020. rīkojums Nr.197	2020.-2030.	<p>Viens no rīcības virzieniem ir emisiju samazināšana transportā ar alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu un paredz sekojošus pasākumus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana; 2. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu transporta sektorā; 3. Veicināt tīro (zaļo) publisko transportlīdzekļu izmantošanu; 4. Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei, esošo autobusu aprikošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem; 5. Dzelzceļa tīkla elektrifikācija; 6. Finansiālā atbalsta sniegšana multimodālu transporta mezglu un pārsēšanās punktu veidošanai: stāvparku, sabiedriskā transporta pieturu un velonovietņu izveidei pie dzelzceļa stacijām, sabiedriskā transporta un dzelzceļa pieturu satuvināšanai; 7. Pastiprināt transportlīdzekļu tehnisko (tai skaitā, emisiju) kontroli uz ceļiem, kā arī novērst atgāzu pēcapstrādes sistēmu demontēšanu. 	<p>TAP2027 paredz atbilstošus uzdevumus autotransportam - attīstīt alternatīvo degvielu infrastruktūru, organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai, atbalstīt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu, kā arī dzelzceļa transportam (jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa).</p> <p>Būtiska pozitīva ietekme ilgtermiņā sagaidāma saistībā ar <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, pozitīvi vērtēti arī uzdevumi, kas paredz arī esošās infrastruktūras attīstību saistībā ar jauno <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju (multimodālu transporta un pasažieru pārsēšanās mezglu izveide). Pozitīva ietekme sagaidāma arī no jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu ieviešanas, mobilitātes punktu izveidošanas un vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveides. Tāpat transporta sistēmas pilnveidošanā, kas netieši veicina mazāku degvielas patēriņu, būtiska loma ir viedajām tehnoloģijām satiksmes plūsmas regulēšanai. Lai veicinātu iedzīvotāju paradumu maiņu, TAP2027 paredz izstrādāt un īstenot informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību, kā arī īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai. Dokumentā iekļauts pasākums par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles sistēmas pilnveidošanu un pasākums par atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikāciju un esošo līniju modernizāciju.</p> <p>Plānojot atsevišķu rādītāju mērķu vērtības, nepieciešams veikt detalizētu analīzi ar mērķi noteikt vispārējo mērķi attiecīgajai rīcībai / virzienam un, balstoties uz prognozējamo galējās mērķa vērtības sasniegšanas tendencēm / ātrumu un vērtības sasniegšanu ietekmējošiem apstākļiem, noteikt attiecīgi sasniedzamo vērtību plānošanas dokumenta cikla beigās.</p> <p>Nepieciešams precizēt Dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pasākumu un izteikt to izmērāmā veidā, piemēram, dzelzceļa tīkla jaunas elektrifikācijas garums xx vai yy km. Tādā veidā varēs precīzāk noteikt emisiju samazināšanu transportā.</p>

⁵⁸ <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

4.	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam (aktualizēts) ⁵⁹	MK 12.07.2024. Rīkojums Nr. 573	2021-2030	<div>Aktualizētajā plānā iekļautas prognozes esošo politikas pasākumu un mērķu izpildes scenārijā:</div> <table><tr><td></td><td>2022. gads</td><td>Esošo pasākumu scenārijs (2030. gadam)</td><td>Mērķa scenārijs (2030. gadam)</td></tr><tr><td>SEG emisijas transportā</td><td>3141,70 kt CO₂ ekv.</td><td>+ 0,5 pret 2005.g.</td><td>2449,01 kt CO₂ ekv. (- 21,2 % pret 2005.g.)</td></tr><tr><td>AER īpatsvars transportā</td><td>3,1 %</td><td>9,9 %</td><td>30,3 %</td></tr></table> <div>Dekarbonizācijas rīcībpolitikas un pasākumi:</div> <ul style="list-style-type: none">• Modernizēt un zaļināt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (<i>SM atbildība</i>)• Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (<i>SM atbildība</i>)• Izveidot modernizētu, piekļūstamu dzelzceļa pasažieru infrastruktūru (<i>SM atbildība</i>)• Veicināt kravu “pārnesi” uz dzelzceļu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Smagā transporta zaļināšanas programma (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Palielināt AE vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Veicināt komercpārvadājumu pāreju uz bezemisiju autoparku (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Palielināt uzlādes staciju / punktu skaitu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Motivēt veco transportlīdzekļu norakstīšanu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)• Izbūvēt lēnās uzlādes punktus, t.sk. e-velosipēdiem, pie daudzdzīvokļu namiem, autostāvvietās (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>)		2022. gads	Esošo pasākumu scenārijs (2030. gadam)	Mērķa scenārijs (2030. gadam)	SEG emisijas transportā	3141,70 kt CO ₂ ekv.	+ 0,5 pret 2005.g.	2449,01 kt CO ₂ ekv. (- 21,2 % pret 2005.g.)	AER īpatsvars transportā	3,1 %	9,9 %	30,3 %	<div>TAP2027 ir izstrādātas, ņemot vērā sākotnējā NEKP2030 versijā noteiktos uzdevumus transporta nozarei attiecībā uz enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanu.</div> <div>Sagatavojot TAP2027 starposma izvērtējumu un uzsākot darbu pie nākošā plānošanas perioda attīstības plānošanas dokumentiem ņemt vērā NEKP aktualizētajā versijā iezīmētās rīcībpolitikas.</div>
	2022. gads	Esošo pasākumu scenārijs (2030. gadam)	Mērķa scenārijs (2030. gadam)														
SEG emisijas transportā	3141,70 kt CO ₂ ekv.	+ 0,5 pret 2005.g.	2449,01 kt CO ₂ ekv. (- 21,2 % pret 2005.g.)														
AER īpatsvars transportā	3,1 %	9,9 %	30,3 %														

⁵⁹ <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>

			<ul style="list-style-type: none"> • Elektrificēt sabiedrisko transportu un uzlabot sabiedriskā transporta elektroenerģijas infrastruktūru (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Sniegt atbalstu pašvaldībām metāna sabiedriskā transporta transportlīdzekļu iegādei vai pārbūvei (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Izbūvēt publiski pieejamus sašķidrināta vai saspiesta metāna uzpildes punktus (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Sniegt atbalstu pašvaldībām ūdeņraža sabiedriskā transporta transportlīdzekļu autobusu iegādei (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Uzstādīt publiski pieejamus ūdeņraža uzpildes punktus (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Izveidot valsts subsidētu sabiedrisko transportu (EV) pēc pieprasījuma lauku reģionu iedzīvotājiem (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Paplašināt Pierīgas sliežu transporta (tramvajs) un autobusu maršrutu tīklu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Optimizēt sabiedriskā transporta sistēmu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Izveidot vienotu elektronisko sistēmu sabiedriskā transporta biļešu iegādei (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Ieviest ZEŽ (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Attīstīt tranzīta koridorus un pieslēgumus tiem, novirzot intensīvas satiksmes plūsmas no dzīvojamām teritorijām (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Nodokļu politikā ieviest principu "piesārņotājs/lietotājs maksā" (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Izvērtēt uzlādes punktu maksājuma sistēmas harmonizēšanu un vienkāršošanu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) • Optimizēt sabiedriskā transporta sistēmu (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) <p>Iekšējais enerģijas tirgus (Enerģijas subsīdijas) rīcībpolitikas un pasākumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NPP ietvaros nodokļu politikā ieviest principu "piesārņotājs/lietotājs maksā" (<i>SM kā viena no atbildīgajiem</i>) <p>Pētniecība, inovācija un konkurētspēja (rīcībpolitikas un pasākumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veikt izvērtējumu par ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) ražošanas iespējām Baltijas reģionā, ar mērķi sagatavot investoru atbalstam nepieciešamo "ceļa karti" 	
--	--	--	--	--

				<p>SAF ražošanas uzsākšanai Latvijā (SM kā viena no atbildīgajiem)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pētījumi SEG inventarizācijas uzlabošanai, ieviešot augstāka līmeņa metodes (Tier 2/Tier 3) atbilstoši Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes vadlīnijām, kā arī pilnveidojot darbības datus un SEG prognozes (SM kā viena no atbildīgajiem) <p>Pielāgošanās klimata pārmaiņām (rīcībpolitikas un pasākumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaļās infrastruktūras izmantošana klimata risku ietekmes mazināšanai (SM kā viena no atbildīgajiem) Inženierkomunikāciju sistēmas un infrastruktūras nodrošināšana un pielāgošana klimata ekstrēmiem (SM kā viena no atbildīgajiem) 	
5.	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam ⁶⁰	28.01.2020. MK izskatīts informatīvais ziņojums	2050	<p>Mērķis ir līdz 2050. gadam Latvijā sasniegt klimatneitralitāti. Lai to sasniegtu, jāiesaistās visiem tautsaimniecības sektoriem, visiem transporta veidiem jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Nepieciešama sistēmiska pieeja attiecībā uz mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem, ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums un daudz efektīvāka transporta sistēmas organizācija, kuras pamatā ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - digitalizācija un inovācija; - paradumu maiņa; - alternatīvo degvielu un to infrastruktūras attīstība <p>Starpposma mērķi:</p> <p>līdz 2030. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 65 %, salīdzinot ar 1990. gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;</p> <p>līdz 2040. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 85 %, salīdzinot ar 1990. gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;</p> <p>līdz 2050. gadam samazināt Latvijas tautsaimniecības radītās SEG emisijas un palielināt oglekļa piesaisti, pilnībā nosedzot Latvijas antropogēno SEG emisiju apjomu un sasniedzot klimatneitralitāti.</p>	<p>TAP2027 ir iekļauts mērķis samazināt SEG emisijas transportā. Tāpat atbilstoši stratēģijai paredzēts stiprināt dzelzceļa lomu pasažieru pārvadājumos, nosakot dzelzceļu par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu. TAP2027 iekļauti pasākumi par digitalizācijas risinājumu ieviešanu un attīstību - dzelzceļa pārvadājumos, transporta nozares informācijas nacionālā (valsts) piekļuves punkta izveidi un uzturēšanu, statistiku un dinamisku maršrutu un satiksmes datu nodrošināšanu, vienotas sabiedriskā transporta bilešu sistēmas izveidošanu, digitalizācijas sistēmu modernizāciju ostās un jūrmieciņā, viedo tehnoloģiju ieviešanu satiksmes plūsmu regulēšanai. TAP2027 iekļauts uzdevums par turpmāku alternatīvo degvielu attīstību.</p> <p>Apsvērt iespēju NAP2027 kā rādītājus iekļaut izpildes progresu ES kopējo mērķu, kas t.sk. atspoguļoti arī Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam.</p> <p>Jānodrošina, ka TAP2027 rādītāji atspoguļo stratēģijas būtību. Plānojot atsevišķu rādītāju mērķu vērtības, nepieciešams veikt detalizētu analīzi ar mērķi noteikt vispārējo mērķi attiecīgajai rīcībai / virzienam un, balstoties uz prognozējamo galējās mērķa vērtības sasniegšanas tendencēm / ātrumu un vērtības sasniegšanu ietekmējošiem apstākļiem, noteikt attiecīgi sasniedzamo vērtību plānošanas dokumenta cikla beigās.</p> <p>Nepieciešams precizēt Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai attiecībā uz dzelzceļa tīkla jaudas pieaugumu un izteikt to izmērāmā veidā, piemēram, dzelzceļa tīkla jaunas elektrifikācijas garums xx vai yy km vai dzelzceļa tīkla kopējā</p>

⁶⁰ <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40462398&mode=mk&date=2020-01-28>

					sliežu ceļu garuma pieaugums par xx un yy km. Tādā veidā varēs precīzāk noteikt emisiju samazināšanu transportā.
6.	Nacionālās industriālās pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ⁶¹	MK 16.02.2021. Rīkojums Nr.93	2021-2027	<p>NIP pamatnostādnēs ietverti tūrisma nozares attīstības būtiskie virzieni, norādot, ka nozare cieši saistīta ar transporta attīstību: sasniedzamību t.sk. aviāciju (tālie tirgi, Rīgas un reģionālo lidlauku attīstība, autoceļu infrastruktūras attīstību un salāgojamību ar tūrisma vajadzībām, standartizāciju un vienveidīgu pieeju ceļazīmju un informatīvo zīmju lietojamībā (tūrisma informācijas struktūra), sabiedriskā transporta pieejamību tūrisma vajadzībām, projekta <i>Rail Baltic</i> ietekmi, mikromobilitātes jautājumiem, kā arī ūdens transportu, t.sk. ostām.</p> <p>Pamatnostādnes iekļauj RIS3 ekosistēmas stratēģiju viedās mobilitātes jomā ar rīcības virzieniem</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktūra; - Tiesiskais regulējums; - Cilvēkresursi; - Finanšu kapitāls; - Pētniecība un attīstība. <p>Dokuments skar rīcības, kas saistāmas ar digitālās transformācijas pārvaldību, zinātnes politikas ieviešanu, pētniecības un attīstības veicināšanu.</p>	<p>TAP2027 ir cieša saistība ar tūrisma nozares attīstību pamata un papildinošas infrastruktūras veidošanā. Tāpat TAP2027 iekļauti pasākumi digitālo risinājumu ieviešanai (5 G attīstība, biļešu sistēmas) un izveidots atsevišķs rīcības virziens, paredzot pētniecības un inovāciju izmantošanu, pētnieku un politikas veidotāju sadarbību un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošanu.</p> <p>TAP2027 kopumā risina NIP2027 iekļautās vajadzības RIS3 ekosistēmas mobilitātes jomā.</p> <p>Pētniecības un inovāciju sadaļa TAP2027 būtu jāpārskata pēc būtības, liekot uzsvartu 1) uz inovatīvu pilotrisinājumu testēšanu transporta nozarē un 2) detalizētu struktūrēta ilgtermiņa datu masīva veidošanu par transporta lietošanas vajadzībām un paradumiem dažādām lietotāju grupām (t.sk. fiziskas personas, uzņēmumi).</p> <p>5G attīstība jāskata kopējā Latvijas kontekstā, transporta jomā par prioritāti izvirzot TEN-T pamattīklu un transporta loģistikas infrastruktūras objektus (ostas, terminālus u.tml.)</p>
7.	Digitālās transformācijas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ⁶²	MK 07.07.2021. Rīkojums Nr.490	2021-2027	<p>Pamatnostādņu īstenošanai ir noteikti pieci attīstības virzieni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Digitālās prasmes un izglītība; 2. Digitālā drošība un uzticamība; 3. Telekomunikāciju un skaitļošanas pieejamība (<i>iekļauj 5G attīstību</i>); 4. Tautsaimniecības (t.sk. valsts pārvaldes) digitālā transformācija (<i>iekļauj pasākumus viedās mobilitātes attīstībai</i>); 5. Inovācijas, IKT industrija un IKT zinātne. 	<p>Viedas mobilitātes attīstība iekļauta TAP2027 mērķī. TAP2027 iekļauti pasākumi digitālo risinājumu ieviešanai (5 G attīstība, biļešu sistēmas) un izveidots atsevišķs rīcības virziens, paredzot pētniecības un inovāciju izmantošanu, pētnieku un politikas veidotāju sadarbību un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošanu, kurā iekļauts pasākums <i>Sekmēt pētniecības un inovācijas, t.sk. viedo mobilitātes risinājumu, attīstību transporta nozarē Latvijā un starptautiskā līmenī, veicinot sadarbību starp transporta un citu nozaru pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām un zinātniskajām institūcijām</i>, kas sasaucas ar Digitālās transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projektā iekļauto uzdevumu par nacionālā normatīvā regulējuma šķēršļus identificēšanu un analīzi attālināti vadāmo un autonomo transporta līdzekļu testēšanai, balstoties uz industrijas, zinātnisko institūciju un pašvaldību pieprasījumu bāzes (līdz 2023. gadam), nepieciešamības gadījumā pilnveidojot sauszemes, gaisa un ūdens transporta jomas</p>

⁶¹ <https://likumi.lv/ta/id/321037-par-nacionalas-industrialas-politikas-pamatnostadnem-20212027-gadam>

⁶² <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40496916>

					<p>normatīvo regulējumu, ņemot vērā starptautiskā regulējuma prasības, citu ES valstu praksi un esošos resursus.</p> <p>TAP2027 kopumā risina digitālas transformācijas pamatnostādnes 2027. gadam iekļautās vajadzības. 5G attīstība jāskata kopējā Latvijas kontekstā, transporta jomā par prioritāti izvirzot TEN-T pamattīklu un transporta loģistikas infrastruktūras objektus (ostas, terminālus u.tml.)</p>
8.	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam ⁶³	MK 26.11.2019. Rīkojums Nr.587	2021-2027	<p>Rīcības virziens - Sasniedzamība un dzīves vide reģionos</p> <p>Uzdevumi: Sasniedzamība reģionos un starp reģioniem, transports pēc pieprasījuma pašvaldībās, Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā, mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā, pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība un mobilitātes uzlabošana</p>	<p>TAP2027 pasākumi paredz būvdarbus uz valsts autoceļiem, papildus veicot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvi un atjaunošanu administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, kas reģionu iedzīvotājiem nodrošinās mobilitātes iespējas attīstības centru sasniegšanai. TAP2027 iezīmē virzību uz digitalizācijas risinājumu ieviešanu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, pieejamības un piekļūstamības uzlabošanai un infrastruktūras modernizēšanai ar mērķi pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai nodrošināt pārvietošanās iespējas. Tāpat vairāki no pasākumiem uzlabos Rīgas metropoles areāla transporta tīklu.</p> <p>TAP2027 reģionālā sasniedzamība skatīta caur infrastruktūras pieejamības prizmu – autoceļu pieejamību un dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula attīstību. Tai pašā laikā TAP2027 uzdevumu (arī rīcības virzienu) formulējums neiekļauj atsevišķas reģionālās attīstības vajadzības (gan no plānošanas reģionu, gan pašvaldību skatupunkta), it īpaši attiecībā uz rūpniecisko teritoriju attīstību. Sabiedriskā transporta jomā nav iekļauts uzdevums pašvaldību un reģionālā transporta savienojumu nodrošināšanā un maršrutu tīkla plānošanā, kas atbilstītu dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu. Autoceļu infrastruktūras plānošanā vairāk jāvērtē nepieciešamība sasaistīt pašvaldību plānus un vajadzības ar valsts autoceļu pārbūves un atjaunošanas plānošanu, it īpaši plānojot kopīgus gājēju un veloceļus, ETL u.c. alternatīvās degvielas uzlādes stacijas, drošības risinājumus, trokšņu barjeras u.c. risinājumus.</p>
9.	Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika	MK 17.07.2019. Rīkojums Nr. 380	2030	<p>Plāns ir izstrādāts, balstoties uz Valdības rīcības plānu, Vides politikas pamatnostādņēm 2014.-2020. gadam, kā arī uz Eiropas Savienības likumdošanā un Parīzes nolīgumā noteikto. Plāna mērķis un uzdevumi cieši saistīti ar ANO Ilgtspējīgas attīstības 17 mērķiem līdz 2030. gadam, kā arī ANO Sendai letvarprogrammu katastrofu</p>	<p>TAP2027 paredz pasākumus SEG emisiju samazināšanai, tā atbalstot globālos centienus ierobežot klimata pārmaiņas. Tai pašā laikā jāņem vērā, ka jau pašlaik klimata pārmaiņu ietekme ir jūtama un arī transporta sektoram ir jārod veidi, kā tai pielāgoties. Ieviešot TAP, jāņem vērā klimata pārmaiņu tendences.</p>

⁶³ <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

	posmam līdz 2030. gadam ⁶⁴			<p>riska mazināšanai 2015. - 2030. gadam. Plāna virsmērķis ir mazināt Latvijas cilvēku, tautsaimniecības, infrastruktūras, apbūves un dabas ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm un veicināt klimata pārmaiņu radīto iespēju izmantošanu. Plāna sasniegšanai ir izvirzīti pieci stratēģiskie mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cilvēku dzīvība, veselība un labklājība, neatkarīgi no dzimuma, vecuma un sociālās piederības, ir pasargāta no klimata pārmaiņu nelabvēlīgas ietekmes; • tautsaimniecība spēj pielāgoties klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un izmantot klimata pārmaiņu sniegtās iespējas; • infrastruktūra un apbūve ir klimatnoturīga un plānota atbilstoši iespējamiem klimata riskiem; • Latvijas daba un kultūrvēsturiskās vērtības ir saglabātas un klimata pārmaiņu negatīvā ietekme uz tām - mazināta; • ir nodrošināta zinātniskajā argumentācijā balstīta informācija, tai skaitā monitorings un prognozes, kas veicina pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektu integrēšanu nozaru politiku un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, kā arī sabiedrības informēšanu. Attiecīgi stratēģiskajiem mērķiem, ir izstrādāti rīcības virzieni un arī veicamie pasākumi. Šī plāna ietvaros Satiksmes ministrija ir atbildīga par četrus pasākumu īstenošanu: • izstrādāt vadlīnijas lietus ūdens noteces izmaiņu klimata pārmaiņu ietekmē integrēšanai ceļu būvniecības plānošanā un projektēšanā, kā arī jau esošo ceļu būvju pielāgošanai. • izstrādāt vadlīnijas kuģošanas līdzekļu ostām un piestātnēm par pielāgošanos potenciālo jūras uzplūdu un citiem klimata pārmaiņu radītajiem apdraudējumiem atbilstoši aktuālākajiem klimata pārmaiņu scenārijiem. • identificēt jutīgākās elektronisko sakaru infrastruktūras, kam ir nepieciešama pielāgošana klimata pārmaiņām un ar to saistītajiem riskiem. • nodrošināt esošās transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām. 	<p>TAP2027 skaidri un nepārprotami neparedz konkrētas rīcības, kas būtu vērstas uz Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam mērķu sasniegšanu, attiecīgi TAP2027 būtu jāpapildina ar uzdevumiem, kas definēti kā SM kompetences jautājumi. Pirms konkrētu rīcību definēšanas nepieciešams izprast, kāda veida klimata pārmaiņām ir jāpielāgojas un kādi ir iespējamie rīcības virzieni (darbības), lai tām pielāgotos. Šobrīd Latvijas situācijā iespējams runāt par siltākiem laika apstākļiem (tomēr ne būtiski), nedaudz krasākām laika apstākļu maiņām un nedaudz augstāku vidējo gaisa temperatūru (kas gan pēc būtības kritiski neapdraud esošo transporta infrastruktūru), tomēr būtiskas klimata pārmaiņas laika periodā līdz 2030. gadam Latvijā nav paredzamas. Klimata pārmaiņām turpinoties, var runāt par būtiskām klimata pārmaiņām periodam pēc 2050. gada⁶⁵. Jāņem arī vērā, ka pašreiz nav pieejami viennozīmīgi skaidri klimata pārmaiņu attīstības scenāriji un var izdalīt vairākus (nelieli, vidēji, būtiski), kas lielā mērā atkarīgi gan no dabīgajām tendencēm, gan cilvēku darbības. Ņemot vērā, ka norisinās ne tikai aktīva pielāgošanās klimata pārmaiņām, bet arī darbības, lai mazinātu cilvēku darbības ietekmi uz klimata pārmaiņām, tad jebkurā gadījumā, šobrīd ir būtiski izpildīt ES kopējo iniciatīvu mērķus, piemēram, pārejai uz bezemisiju vai mazas emisijas transporta līdzekļiem, alternatīvo degvielu attīstību u.tml.</p>
10.	Jūras plānojums Latvijas	MK 21.05.2019.	Līdz 2030	<p>Galvenās prioritātes ir veselīga jūras vide un stabila ekosistēma, kā arī valsts drošība.</p>	- Apkalpoto jahtu skaits ostās

⁶⁴ <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40467308&mode=mk&date=2019-07-16>

⁶⁵ https://klimats.meteo.lv/klimats_latvija/klimata_riks/

	<p>Republikas iekšējiem jūras ūdeņiem, teritoriālajai jūrai un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņiem līdz 2030. gadam⁶⁶</p>	rīkojums Nr.232		<p>No tautsaimniecības nozarēm kā prioritāras ir izvirzītas jūrnieceības attīstība un droša kuģu satiksme, ilgtspējīga zivsaimniecība un tūrismis, kā arī AER izmantošana jūrā.</p> <p>Kuģošanas drošībai un ostu attīstībai Jūras plānojumā ir noteiktas kuģošanai rezervētās zonas. Šīs zonas neietekmēs līdz šim pieņemto jūrnieceības praksi un Latvijas valsts saistības starptautiskajās konvencijās, piemēram, Latvijas ūdeņos noteikto kuģošanas brīvību.</p> <p>Kuģošanai rezervēto zonu platums ir noteikts, ņemot vērā ostām nozīmīgākos kuģošanas virzienus un attīstības plānus ilgtermiņā, kuģošanas intensitāti (AIS dati) un starptautiskās konsultācijas, ir noteiktas 3 platumu zonas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) T1 - lielo ostu sasniedzamības nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 6 jūras jūdzes; 2) T2 - mazo ostu sasniedzamības nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 3 jūras jūdzes; 3) T3 - Latvijas jurisdikcijas ūdeņos šķērsojošā tranzīta nodrošināšanai, kur kuģošanai rezervētās zonas platums ir 6 jūras jūdzes <p>Dokumentā cita starpā ir izvirzīti 3 stratēģiskie mērķi (SM):</p> <p>SM1: Racionāla un līdzsvarota jūras telpas izmantošana, novēršot starpnozaru konfliktus un saglabājot brīvu telpu nākotnes vajadzībām un iespējām;</p> <p>SM2: Saglabāta jūras ekosistēma un tās spēja atjaunoties, nodrošinot bioloģiskās daudzveidības aizsardzību un novēršot pārmērīgu saimnieciskās darbības radīto slodzi;</p> <p>SM3: Integrēta jūras un sauszemes teritoriju izmantošana, veicinot ar jūru saistītās uzņēmējdarbības un tai nepieciešamās infrastruktūras attīstību.</p> <p>SM3 ietvertie pasākumi saistībā ar jūrnieceību un ostām:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Pilnveidot jahtu ostu un piestātņu tīklu, nodrošinot atbilstošu pakalpojumu klāstu, drošu navigāciju un pozicionējot to nozīmi Baltijas jūras jahtu maršrutu un tūrisma galamērķu kontekstā; 3.2. Plānojot un investējot ostu attīstībā, ņem vērā klimata pārmaiņu radītos riskus un nepieciešamību pielāgot infrastruktūru vai ostas darbības klimata pārmaiņu radīto risku mazināšanai vai pielāgojoties jaunajiem apstākļiem, kā arī izvērtēt iespējas uzlabot energoefektivitāti, veidot 	<p>- Ostu attīstības programmās izvērtēti klimata pārmaiņu radītie riski un ietverti atbilstoši pielāgošanās pasākumi, kā arī izvērtētas iespējas mazināt SEG emisijas.</p> <p>TAP2027, ievērojot Jūras plānojumā noteikto, iekļauti pasākumi drošas navigācijas nodrošināšanai, paredzot atjaunot un izveidot jaunas navigācijas kartes, kā arī ieguldījumus ostu infrastruktūrā, kas būtu pielāgotas klimata pārmaiņu radītai ietekmei, kā arī sniegtu ieguldījumu to mazināšanā.</p> <p>Ir ieteicams iekļaut plašāku uzdevumu skaitu TAP2027 jūras plānojumā iekļauto rīcību sasniegšanai – gan ostu padziļināšanas darbiem, gan ostu infrastruktūras objektu attīstībai, kā arī AER plašākai izmantošanai, zvejniecības tūrisma u.c. pakalpojumu un ar to saistīto objektu attīstīšanai, rūpniecības attīstīšanai ostās u.tml. Būtiski ir, lai TAP2027 iekļautajām rīcībām būtu pieejams atbilstošs finansējums.</p> <p>Jūras plānojuma kontekstā ostu attīstības vajadzībās noteikti iekļaujamas arī militārās mobilitātes vajadzības.</p>
--	--	-----------------	--	---	---

⁶⁶ <https://drive.google.com/file/d/1eyQK7cVi9LIQVqJf2-pxFyTf960C8z2c/view>

				<p>infrastruktūru un inovatīvus risinājumus, kas mazina SEG emisijas.</p> <p>Paredz arī ostu attīstības programmās izvērtēt klimata pārmaiņu radītos riskus un ietvert atbilstošus pielāgošanās pasākumus, kā arī izvērtēt iespējas samazināt SEG emisijas.</p>	
11.	Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai ⁶⁷	MK 17.11.2016 Rīkojums Nr. 692	2030	<p>Piekrastes plānojuma virsmērķis ir "Latvijas piekraste ir ekonomiski aktīva, daudzfunkcionāla telpa, kurā dabas un kultūras mantojuma saglabāšana un pielāgošanās klimata pārmaiņām tiek nodrošināta ar kvalitatīvu infrastruktūru un tiek īstenota laba pārvaldība".</p> <p>Piekrastes plānojumā noteikti divi stratēģiskie mērķi (virzieni):</p> <p>1. Vienots piekrastes publiskās infrastruktūras tīkls, kas līdzsvaro dabas aizsardzības un ekonomikas intereses;</p> <p>2. Laba pārvaldība piekrastē.</p> <p>Plānojuma ietvaros ir norādīti uzdevumi un brīvprātīgās iniciatīvas, kuru izpildē Satiksme ministrija ir atbildīgā institūcija vai arī iesaistītā institūcija. SM ir atbildīga par:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valsts galveno, reģionālo un vietējo autoceļu uzturēšana satiksmei drošā stāvoklī un pārbūve/ seguma atjaunošana atbilstoši aktuālajā valsts autoceļu sakārtošanas programmā noteiktajam; • posmos Rīga-Kēmeri un Rīga-Saulkrasti nodrošināt piepilsētas elektrovilcienu satiksmi atbilstoši sabiedrības pieprasījumam; • izvērtēt un pieņemt lēmumu par vilcienu satiksmei slēgtās dzelzceļa līnijas Liepāja - Ventspils trases turpmākās izmantošanas iespējām. 	<p>TAP2027 ir izstrādāta, ņemot vērā Piekrastes plānojumā noteiktos uzdevumus transporta nozarei, arī piekrastes teritorijās nodrošinot transporta infrastruktūru un uzlabojot cilvēku mobilitāti ar uzsvāru uz dzelzceļa izmantošanu.</p> <p>Skatāms kopējās reģionālās attīstības veicināšanas pasākumu kopumā (skat. 33., 35. un 37. punktu) un kopējās pielāgošanās klimata pārmaiņām un klimatneitralitātes politikas kontekstā (skat. 32. un 36. punktu).</p>

⁶⁷ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/5763>

2.5. Reģionālais līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai ⁶⁸	Rīgas Plānošanas reģiona attīstības padome 10.01.2020.	2021-2027	<p>Viens no galvenajiem rīcību virzieniem "Transports un mobilitāte".</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveide; - Kompleksu satiksmes mezglu ("mobilitātes punktu") izveide; - Reģionālu veloceļu un Rīgas/Pierīgas savienojumu plānošana un integrēšana; - Tranzīta koridoru un pieslēgumu tiem attīstīšana; - Pierīgas sliežu transporta (dzelzceļš, tramvajs) attīstība un autobusu maršrutu tīkla paplašināšana; - <i>Rail Baltica</i> ietekme uz areāla pašvaldībām; - Lidostas "Rīga" pievedceļu attīstība; - Ūdenstransporta attīstība; <p>Blīvi apdzīvotu vietu autotransportam paredzētās infrastruktūras sasaiste ar valsts un reģionālas nozīmes autoceļiem</p>	<p>Arī TAP2027 uzdevumi skar rīcības, kas ir nozīmīgas Rīgas metropoles areāla attīstībai - uzlabojumus sabiedriskā transporta sistēmā, mobilitātes punktu izveidi, <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas attīstību, Lidostas "Rīga" attīstību un ieguldījumus transporta infrastruktūrā.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p> <p>Rīgas centrā notiek Rail Baltica Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas būvdarbi un ar to saistītie pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas integrēšanai mobilitātes sistēmā. Rail Baltica projektam attīstoties un pārejot būvdarbos arī citās vietās Rīgā, nepieciešams atjaunot rīcības programmu, ietverot pasākumus pilsētvides uzlabošanai ap Rail Baltica stacijām un pieturvietām.</p>
2.	Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija ⁶⁹	2019, Sagatavoja SIA "Grupa 93" projekta "Ziemeļjūras - Baltijas jūras transporta koridors kā reģionu savienotājs / North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe)"	2030	<p>Rīga - Ziemeļeiropas metropole, starptautisks kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (ārējā sasniedzamība).</p> <p>Mobilitātes attīstību Rīgas metropoles areālā nosaka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Rail Baltica</i> dzelzceļš - Rīgas centrālā dzelzceļa stacija un starptautiskā lidosta "Rīga" -transporta mezgli - intermodālais kravu terminālis Salaspils novadā - kuģu ceļi - dzelzceļa savienojumi ar NVS valstīm un tālāk ar Āzijas tirgu <p>Rīga - valsts galvaspilsēta, reģiona kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (iekšējā sasniedzamība):</p> <ul style="list-style-type: none"> - dzelzceļš kā transporta sistēmas mugurkauls; - tramvaja līniju pagarināšana - vienota biļete - veloinfrastruktūra <p>Uzlabota mobilitāte Rīgas metropoles areāla lauku teritorijās:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kvalitatīvs vietējo ceļu tīkls; 	<p>TAP2027 ņemti vērā nosacījumi Rīgas metropoles areāla attīstībai un paredz ieguldījumus autoceļu, dzelzceļa ostu un lidostas "Rīga" infrastruktūrā, turpināt <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas un īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību. Vienotas biļetes ieviešana sabiedriskā transporta pakalpojumiem un informatīvā ziņojuma par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību izstrādi un īstenošana, kā arī atbalsts dzelzceļa attīstībai palīdzēs sasniegt vīziju par Rīgu kā reģiona transporta mezglu.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p> <p>Rīgas centrā notiek Rail Baltica Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas būvdarbi un ar to saistītie pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas integrēšanai mobilitātes sistēmā. Rail Baltica projektam attīstoties un pārejot būvdarbos arī citās vietās Rīgā, nepieciešams atjaunot rīcības programmu, ietverot pasākumus pilsētvides uzlabošanai ap Rail Baltica stacijām un pieturvietām.</p>

⁶⁸ <http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/01/Metropoles-ricibas-plans-10.01.2020.pdf>

⁶⁹ http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

3.	Rīgas Plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 ⁷⁰	Rīgas Plānošanas reģions 18.09.2015.	2014 - 2030	<p>- lokveida sabiedriskā transporta maršruti</p> <p>Reģionā attīstās vienota satiksmes sistēma, kuras pamatu veido visu veidu sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību laikā atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām.</p> <p>Uzdevumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ātri savienojumi ar Eiropu - <i>Rail Baltica</i>, starptautiskā lidosta "Rīga", R-A dzelzceļš - stāvparku izveide - palielināt videi draudzīgu transporta un pārvietošanās veidu: sabiedriskā transporta, dzelzceļa, ūdens un velotransporta un kājāmgājēju īpatsvaru - teritoriju plānojumos paredzēt perspektīvo transporta un infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu, teritoriju rezervēšanu pārvadu un aplveida krustojumu izbūvei, pieslēgšanās vietas, teritorijas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma taku, un veloceļu tīklu izveidei 	<p>TAP2027 rīcības virzieni paredz uzdevumus, kas sakrīt ar dokumentā izvirzītajiem.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p>
4.	Vidzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 ⁷¹	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padome 2015. gadā	2030	<p>Vīzija: Pieejams reģions. 2030. gadā pieejamība pakalpojumiem un apdzīvotuma centriem ir uzlabojusies, pateicoties intelektiskajām transporta sistēmām un citiem inovatīviem pakalpojumu risinājumiem. Investīcijas ceļu infrastruktūrā ir kļuvušas izsvērtākas un kvalitatīvākas. Katrs apdzīvotuma centrs ir nodrošināts ar vismaz vienu kvalitatīvu autoceļu savienojumu ar augstākas nozīmes centru. Visā teritorijā ir iespējams izmantot kvalitatīvus un ātrus sakarus, kas iedzīvotājiem ļauj strādāt no mājām, sabiedriskajā transportā, sniegt un saņemt attālinātus pakalpojumus. Vidzemes lielāko pilsētu un centru apkārtnē ir pieaugusi ikdienas velomobilitāte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pieaugusi iedzīvotāju mobilitāte - Uzlabojusies sabiedriskā transporta sasniedzamība un ātrums - Uzlabojusies reģiona iekšējā sasaiste un sasaiste ar Eiropas komunikāciju tīkla elementiem (t.sk. sekmējot transporta un komunikāciju infrastruktūras izbūvi un uzlabošanu) - Nodrošinātas minimālās mobilitātes prasības - iespēja katru dienu ar sabiedrisko transportu nokļūt novada centrā - Ieviesti intelektisko transporta sistēmas modeļi t.sk. pakalpojums "Transports pēc pieprasījuma". 	<p>- Samazinās sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un vietējo valsts autoceļu ar melno segumu garums (%)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Palielinās iedzīvotāju skaits, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā - Pieaug pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā, 2030. gadā sasniedzot 67 milj. pasažierkilometrus gadā ar regulārās satiksmes autobusiem - Samazinās laika patēriņš ceļā ar sabiedrisko transportu starp reģiona attīstības centriem - palielinās sabiedriskā transporta kursēšanas ātrums - 2030. gadā 59 km/h - Pieaug iedzīvotāju skaits, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā ir līdz 2 km attālumā - 2030. gadā 70%. <p>Arī TAP2027 iekļauti pasākumi ITS attīstībai, uzlabojumiem un digitāliem risinājumiem sabiedriskā transporta sistēmā, autoceļu infrastruktūras uzlabošanai, pilsētu sasaistei ar TEN-T tīklu, kā arī mobilitātes punktu izveidei</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p> <p>Nepieciešams pārskatīt TAP2027, ņemot vērā Vidzemes plānošanas reģiona mērķi attiecībā uz vilcienu maršrutu Lugaži – Rīga - Lugaži, (ekspresreisi). Šobrīd šī maršruta ekspresreisu ieviešana nav ietverta TAP2027 dokumentā.</p>

⁷⁰ http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija_2014-2030.pdf

⁷¹ http://jauna.vidzeme.lv/upload/VIDZEMES_PLANOSANAS_REGIONA_ILGTSPEJIGAS_ATTISTIBAS_STRATEGIJA.pdf

				<ul style="list-style-type: none"> - Uzlabota starpreģionālo un reģionālo savienojumu autoceļu kvalitāte - Izveidoti multimodālie pārsēšanās punkti - Madonā, Gulbenē, Smiltēnē, Cēsīs, Bērzkrugā, Valkā, Alūksnē, nodrošinot reģionāla līmeņa dažādu transporta veidu pārvadājumu savietojamību - Nodrošināts asfaltēts savienojums no pagasta centra uz tuvāko pakalpojumu [novada] centru. - Ap reģionālas nozīmes attīstības centriem izbūvēti apvedceļi - Attīstīti sabiedriskā transporta savstarpējie tieši savienojumi starp reģiona nozīmes attīstības centriem - Samazināts esošais ceļā pavadītais laiks uz attīstības centriem gan pa autoceļiem, gan dzelzceļu t.sk. vilcienu maršrutā Lugaži - Rīga Lugaži, ieviešot ekspresreisu - Ap apdzīvojuma centriem un gar autoceļiem attīstīti veloceļi, tos savienojot arī ar tūrisma maršrutiem - ES ārējās robežas infrastruktūras uzlabošana - Atjaunota dzelzceļa līnija Pļaviņas - Gulbene - Pitalova - Samazinās sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošu valsts reģionālo autoceļu un vietējo valsts autoceļu ar melno segumu garums (%) - Palielinās iedzīvotāju skaits, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā - Mainās pasažieru apgrozība sabiedriskajā autotransportā (regulārās satiksmes autobusu milj. pasažierkilometri gadā) - Samazinās laika patēriņš ceļā ar sabiedrisko transportu starp reģiona attīstības centriem - palielinās sabiedriskā transporta kursēšanas ātrums (km/h) - Stabils valsts un pašvaldību pārklājums ar sabiedrisko transportu reģionā (%) - pieaug iedzīvotāju skaits, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā ir līdz 2 km attālumā 	<p>Tāpat TAP2027 ieteicams izskatīt dzelzceļa līnijas Rīga – Lugaži – Valga vilcienu kustības ātruma paaugstināšanas ieviešanu.</p> <p>Ieteicams dzēst mērķi attiecībā uz dzelzceļa līnijas Pļaviņas – Gulbene – Pitalova atjaunošanu, to, visticamāk, zemā pieprasījuma dēļ.</p>
5.	Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030 ⁷²	Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014-2020 projekta "TENTacle - TEN-T pamattīkla koridoru	2030	<p>Nosaka stratēģiskos mērķus un iezīmē transporta sistēmas attīstības virzienus periodā līdz 2030. gadam. Kalpo kā vadlīnijas transporta politikas veidotājiem, plānotājiem, uzņēmējiem un iedzīvotājiem Vidzemes reģionā. Stratēģiskais mērķis - sakārtot un uzturēt kvalitatīvu, drošu un ērti lietojamu transporta sistēmu Vidzemes reģionā, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumus, uzlabo sasniedzamību un nodrošina sasaisti ar starptautisko transporta tīklu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Labā un apmierinošā stāvoklī esošu valsts autoceļu ar melno segumu pieaugums par 20%; - Novada nozīmes attīstības centri savstarpēji, un reģionālās nozīmes attīstības centri sasniedzami pa autoceļiem ar melno segumu; -Labā un apmierinošā stāvoklī esošu autoceļu ar grants segumu pieaugums par 20%; -Labā un apmierinošā stāvoklī esošu tiltu skaita pieaugums par 20%;

⁷² http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf

		kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai" aktivitāšu ietvaros 2017. gadā		<ul style="list-style-type: none"> -Uzbūvēts tilts pār Gauju Līgatnē; - Optimizēts autoceļu tīkls reģionā, autoceļa kategorija un uzturēšanas klase noteikta atbilstoši autoceļa nozīmei un lietošanas intensitātei; -Prognozējams autoceļu finansēšanas līdzekļu apmērs vidēja termiņa plānošanas periodam; -Palielināts vilcienu kustības ātrums; -Nodrošināti: <ul style="list-style-type: none"> • Republikas nozīmes pilsētu savienojumi; • Reģionālās un novada nozīmes attīstības centru savienojumi; • Pagasta centru savienojumi ar tuvāko pilsētu vai novada centru; -Palielināts pārvadāto pasažieru skaits; -Palielinātas apkalpojošās teritorijas, un pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits; -Nodrošināta transporta pakalpojumu pieejamība visiem iedzīvotājiem novados; -Paaugstināta transporta pakalpojumu efektivitāte; -Palielināts labiekārtotu sabiedriskā transporta pieturvietu skaits; -Samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem; - Modernizēti peroni, dzelzceļa stacijas; - Samazināts laiks biļešu iegādei; - Pasažieriem viegli atrodama un saprotama informācija par sabiedrisko transportu; -Regulāra informācijas aktualizēšana par attīstības plāniem, iespējām, vajadzībām; -Palielināts labiekārtotu stāvlaukumu skaits; -Palielināts atpūtas vietu skaits; -Palielināts izbūvēto pievedceļu ar asfalta segumu km skaits līdz rūpnieciskajām zonām; -Izveidotas/pilnveidotas 5 pārkraušanas stacijas; -Palielināts izbūvēto veloceļu un gājēju ceļu km skaits; -Satiksmē cietušo gājēju/velosipēdistu skaita samazinājums par 50%; -Palielināts apgaismotu gājēju pāreju skaits; -Izveidoti maršruti un sagatavota informācija par velomaršrutiem; -Izveidoti velonovietņu punkti (vismaz katrā pilsētā); -Palielināts elektrouzlādes staciju skaits; -Visiem veloceļiem ir uzstādītas vienotas norādes; -Īstenoti izglītojošie pasākumi bērniem un jauniešiem; - Īstenotas tematiskās kampaņas; -Samazināts CSNg bojāgājušo un ievainoto skaits; - Samazināts CSNg skaits;
--	--	--	--	--

				<p>- Publiski pieejama informācija par drošiem stāvlaukumiem TEN-T ceļu tīklā.</p> <p>Arī TAP2027 iekļauti uzdevumi autoceļu infrastruktūras uzlabošanai un sabiedriskā transporta attīstībai. Tāpat paredzēts pasākums drošu stāvlaukumu izveidei kravas transportlīdzekļiem, dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, kā arī ceļu satiksmes drošības plāna un informatīvā ziņojuma par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību izstrādei un īstenošanai.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p>
6.	Kurzemes Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. gadam ⁷³	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padome 15.07.2015. Lēmums Nr. 1.	2015 - 2030	<p>Ilgttermiņā būtiski jāuzlabo vietas un cilvēku sasniedzamība energoefektīvā veidā.</p> <p>Mainīt satiksmes infrastruktūras plānošanu uz daudznozaru (dzelzceļa, autoceļu, avio, jūras transporta) plānošanu ietverot satiksmes organizācijas plānošanu - no nozares plānošanas uz sasniedzamības plānošanu, kā telpiskās plānošanas sastāvdaļu, izvirzot par mērķi nodrošināt vietas sasniedzamību.</p> <p>Dzelzceļu infrastruktūras nodrošināšanu ātriem pasažieru pārvadājumiem, tai skaitā iespējamu elektrifikāciju.</p> <p>Ostu un lidostu attīstība - pasažieru transportam un kravām.</p> <p>Veidot transporta mezglu punktus, kas kalpo par pārsēšanās vietām uz atšķirīgiem sabiedriskā/privātā transporta veidiem.</p> <p>Veidot atšķirīgus individuālus risinājumus mazapdzīvotās teritorijās, izmantojot sabiedriskā un privātā transporta kombinācijas.</p> <p>Mainīt attieksmi pret sabiedrisko transportu, padarot to par sabiedriski nozīmīgu kopējās vietu sasniedzamības integrētu sastāvdaļu, kā arī motivēt izmantot ekoloģiski tīrākus, drošākus, pārvietošanās veidus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uzlabota ceļu kvalitāte - Dzelzceļa elektrifikācija - Savienojumi ostu sasaistei ar iekšzemi un lielākajiem ražošanas objektiem - Pierobežas ceļu attīstība - Rucava - Vaiņode - Ezere - Auce ("Kurzemes josta"), paredzot pārobežu risinājumus - Atjaunots dzelzceļš Rīga - Mažeiki - Liepāja <p>Īstenojot TAP2027 uzdevumus, mērķis ir panākt mobilitātes iespēju uzlabošanu visā valsts teritorijā. Plānoti ieguldījumi visu transporta apakšnozaru infrastruktūrā, kā arī plānots palielināt sabiedriskā transporta popularitāti un nozīmi cilvēku ikdienas mobilitātes nodrošināšanā. TAP2027 atzīmēts, ka iespēju robežās tiks atbalstīta reģionālo lidostu attīstība.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p> <p>Ieteicams pārskatīt mērķi attiecībā uz dzelzceļa līnijas Rīga – Mažeiki – Liepāja atjaunošanu, paredzamā zemā pasažieru pieprasījuma dēļ. Ieteicams fokusēties uz dzelzceļa līnijas Rīga – Liepāja infrastruktūras uzlabošanu – ātruma paaugstināšana, pasažieru infrastruktūras uzlabošana, elektrifikācijas salu izveidošana, lai nodrošinātu BEMU vilcienu kustību.</p>

⁷³ <https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2018/11/Kurzeme-2030.pdf>

7.	Zemgales plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. ⁷⁴	18.08.2015. ZPRP lēmums Nr. 130 (protokols Nr. 27)	2015 - 2030	<p>- Multimodāli punkti un stāvparki</p> <p>Stratēģijas horizontālā prioritāte - transports un loģistika.</p> <p>Lai pilnvērtīgi izmantotu Zemgales reģiona potenciālu kravu pārvadājumu, loģistikas un transportēšanas jomā un veidotu konkurētspējīgus šo jomu pakalpojumus ar Rīgā un Pierīgā esošiem loģistikas un uzglabāšanas centriem, nepieciešama loģistikas parku izveide un to attīstības veicināšana.</p> <p>Reģions ir vienota darba - dzīves telpa ar kvalitatīvu, efektīvu un videi draudzīgu transporta sistēmu un infrastruktūru, kuras pamatu veido sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām.</p> <p>- Nepieciešama loģistikas parku izveide un to attīstības veicināšana</p> <p>- Ap lielākajām pilsētām ir izveidoti apvedceļi lielākās daļas kravu pārvadājumu un transporta plūsmas novirzīšanai ārpus pilsētu centriem</p> <p>- Divi jauni pārvadi pār Daugavu un viens - pār Lielupi</p> <p>- Mērķtiecīgi tiek uzlabota esošo ceļu seguma kvalitāte</p> <p>- Efektīvs sabiedriskais transports nodrošina iespēju reģiona iedzīvotājiem tikt uz dažādas nozīmes attīstības centriem un uz darbu gan Zemgales plānošanas reģionā, gan ārpus tā</p> <p>- Pilsētās un apdzīvotās vietās ir izveidots blīvs veloceļu tīkls</p> <p>- Pierobežas teritoriju iedzīvotājiem ir nodrošināta līdzvērtīga transporta un sakaru pieejamība</p> <p>Zemgales jostas (Dobele - Eleja - Bauska - Valle - Jaunjelgava (apvedceļš) - Jēkabpils un atzara Valle - Nereta - Subate - Aknīste - Daugavpils) ceļu tālākā attīstība</p>	<p>Arī viens no TAP2027 rīcības virzieniem skar transporta pakalpojumu attīstību. Tāpat TAP2027 risinās jautājumus, kas saistīti ar sabiedrisko transportu, ieguldījumiem transporta infrastruktūrā un mikromobilitāti</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p>
8.	Zemgales plānošanas reģiona lauku teritoriju mobilitātes plāns ⁷⁵	Zemgales plānošanas reģions	No 2012	<p>Kvalitatīvu Zemgales plānošanas reģiona autoceļu attīstība, kas nodrošina apdzīvoto vietu sasniedzamību un ekonomisko izaugsmi, pieejams un efektīvs sabiedriskais transports.</p> <p>- Autoceļu kvalitātes uzlabošana</p> <p>- Tiltu tehniskā stāvokļa uzlabošanās</p> <p>- Satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana blīvi apdzīvotās vietās</p> <p>- Atjaunots Autoceļu Fonds</p>	<p>TAP2027 iekļauti uzdevumi autoceļu infrastruktūras uzlabošanai un sabiedriskā transporta attīstībai, kā arī plānota multimodālo punktu attīstība.</p> <p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p>

⁷⁴ <https://www.zemgale.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/34-zpr-ilgtspējīgas-attistibas-strategija-2015-2030?download=266:ilgtspējīgas-attistibas-strategija-2015-2030>

⁷⁵ <https://www.zemgale.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=269:lauku-teritoriju-mobilitates-plans>

				<ul style="list-style-type: none"> - Izbūvēti apvedceļi apdzīvotām vietām, kuras šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas (Jaunjelgava, Aknīste, Bauska, utt.) - Vienots reģionālā sabiedriskā transporta maršrutu tīkls - Sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamība pasažieriem ar īpašām vajadzībām - Izveidoti stāvparki pie dzelzceļa stacijām - Izveidoti veloceļi 	
9.	Zemgales plānošanas reģiona Enerģētikas rīcības plāns 2018.-2025. gadam ⁷⁶ un tā Zaļā transporta sadaļa "Atjaunojamās enerģijas izmantošanas perspektīva transportā Zemgales reģionā" ⁷⁷	19.06.2018. ZPRAP lēmums Nr.68., prot. Nr.12.	2018 - 2025	<p>Ilgtermiņa transporta attīstībai Zemgales reģionā jāveic rīcības trīs galvenajos virzienos:</p> <p>(i) ilgtermiņa kritērijiem atbilstošas biodegvielas vai no AER iegūtas elektroenerģijas ražošana,</p> <p>(ii) ar alternatīvo degvielu darbināmu transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana reģionālā un vietējā līmenī, un (iii) informēšanas un apziņas paaugstināšanas pasākumi (horizontālais līmenis).</p> <p>- Transporta sistēma un infrastruktūra ir izveidota ērtai alternatīvo degvielu uzpildei sabiedriskajos un privātajos transportlīdzekļos.</p> <p>- Izveidots alternatīvo degvielu uzpildes staciju vienmērīgs pārklājums, nodrošinot, saites starp reģioniem, kas ietver arī atbilstošas infrastruktūras pieejamību.</p> <p>- Vidējā termiņa mērķis līdz 2025. gadam - AER daļa autotransportā veido 12% no kopējās patērētās enerģijas autotransportā Zemgales reģionā</p> <p>- Nodrošināta viena pilna tranzīta koridora funkcija ar elektrisko tīklu (dzelzceļa elektrifikācija 2025. gadā AER veido 12% no kopējās patērētās enerģijas autotransportā Zemgales reģionā;</p> <p>Palielinās elektrotansportlīdzekļu un transportlīdzekļu skaits, kas izmanto degvielu, kas ražota no AER.</p> <p>TAP2027 nodrošinās virzību uz plašāku AER izmantošanu transportā.</p>	Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.
10.	Latgales stratēģija 2030 ⁷⁸	Latgales plānošanas reģions 01.12.2010.	2030	<p>Lauku teritorijās dzīvojošajiem cilvēkiem ir nodrošināta reģiona iekšējā sasniedzamība - no jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā - nacionālas nozīmes centrs.</p> <p>Kravu un pasažieru plūsma Austrumu - Rietumu un Ziemeļu - Dienvidu virzienā nosaka iespējamību jaunu</p>	<p>No jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā - nacionālas nozīmes centrs.</p> <p>TAP2027 paredz ieguldījumus autoceļu un dzelzceļa infrastruktūrā, kas palīdzēs sasniegt Latgales stratēģijas 2030 mērķus. Tāpat viens no uzdevumiem paredz izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību.</p>

⁷⁶ <http://zpr.gov.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=423:zpr-energetikas-ricibas-plans-2018-2025-gadam>

⁷⁷ <http://zpr.gov.lv/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/36-zpr-nozaru-attistibas-programmas?download=363:atjaunojamās-enerģijas-izmantosanas-perspektīva-transporta-zemgales-reģiona>

⁷⁸ https://lpr.gov.lv/wp-content/uploads/2011/lpr-planosanas-dokumenti/Latgales_strategija_2030_apstiprinata_01.12.2010.pdf

			<p>transporta pakalpojumu izveidei un loģistikas attīstībai.</p> <ul style="list-style-type: none"> - No jebkuras teritorijas 30 minūšu laikā ir sasniedzams reģiona nozīmes centrs un 45 minūšu laikā - nacionālas nozīmes centrs - Dzelzceļa savienojums ar Rīgu (2 stundas ceļā no Rēzeknes vai Daugavpils) - Autosatiksmē ar Rīgu (4 joslu autoceļš Daugavpils-Rīga un Rēzekne-Rīga) - Daugavpils lidostas savienojumi ar Rīgu, Minsku, Sanktpēterburgu un Viļņu - Austrumu stīgas projekts - Platjoslas interneta savienojums visā teritorijā 	<p>Skat. komentāru pie Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam dokumentā F4_SM_Vietējais līmenis šī pētījuma ietvaros.</p> <p>Ieteicams pārskatīt mērķi <i>Dzelzceļa savienojums ar Rīgu (2 stundas ceļā no Rēzeknes vai Daugavpils)</i>, jo ņemot vērā šobrīd ceļā pavadāmo laiku (3h 19min) ir pamatotas aizdomas, ka izdosies samazināt šo laiku līdz 2h. Ņemot vērā visus plānotos uzlabojumus dzelzceļa līnijās Rīga – Daugavpils un Rīga – Rēzekne (ātruma paaugstināšana, pasažieru infrastruktūras uzlabošana, elektrifikācijas pagarināšana līdz st. Krustpils), īsākais ceļā pavadītais laiks varētu būt 2h 30 min – 2h 45 min</p>
--	--	--	---	--

2.6. Vietējais līmenis

N.p. k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu	Sasaiste ar TAP2027
1.	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam ⁷⁹	Rīgas dome 27.05.2014. Lēmums Nr.1173	2030	<p>Rīgas pilsētas pašvaldība izvirza šādus četrus ilgtermiņa attīstības mērķus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prasmīga, nodrošināta un aktīva sabiedrība - inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika - ērta, droša un iedzīvotājiem patikama pilsētvide - Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole. <p>Plānojot pilsētvides attīstību attiecībā uz iedzīvotājiem draudzīgu transporta infrastruktūru, galvenā prioritāte jāatvēl gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, ieviešot ne tikai motivējošus, bet arī ierobežojošus pasākumus privātā autotransporta izmantošanai pilsētas centrā un nodrošinot kravu transporta plūsmu novirzīšanu no kodola.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Iedzīvotāju vērtējums par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti (60% 2030. g.) - Jauns Daugavas šķērsojums uz ziemeļiem no Vanšu tilta (2030. g. vērtībā 1) - Pasažieru apgrozījums starptautiskajā lidostā "Rīga" (12 milj. 2030. g.) - Tiešo regulāro reisu galapunktu skaits no Rīgas lidostas (100 reisi 2030. g.) - Pasažieru apgrozījums (ar pasažieru kuģiem un prāmjiem) Rīgas ostā (> 1500 tūkst. 2030. gadā) - Kravu apgrozījums Rīgas ostā (50 milj. t. 2030. gadā). <p>Arī TAP2027 virzieni vērsti uz mobilitātes iespēju uzlabošanu visām sabiedrības grupām, iekļaujot pasākumus sabiedriskā transporta modernizēšanai un mikromobilitātes attīstībai</p> <p>TAP2027 būtu plašāk jāņem vērā ne tikai Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteiktie virzieni, bet arī citu plānošanas reģionu un pašvaldību attīstības plānošanas dokumentos iezīmētās vietēja mēroga transporta nozares iniciatīvas, kur SM kā par nozares politiku atbildīgajai institūcijai visdrīzāk jāuzņemas koordinējošā loma. Svarīgi, lai kopīgi tiktu skatīts gan sabiedriskā transporta plānošanas un pieejamības jautājums, gan autoceļu un dzelzceļa infrastruktūra, gan reģionālā piekļuve transporta loģistikas infrastruktūras objektiem.</p> <p>Ieteikums gan būtu arī pašvaldībām, veidojot savas attīstības stratēģijas, salāgot tajās iekļautos rādītājus ar nozares attīstības vajadzībām.</p> <p>Šai konkrētajā gadījumā var secināt, ka Rīgas pilsētas ilgtermiņa stratēģijā iekļautie rādītāji (daļa, kas attiecināma uz lidostas un ostas darbību) nesaskan ar TAP2027 rādītājiem.</p> <p>Šādos gadījumos nepieciešams skaidrs redzējums par to, kura institūcija veiks kādas darbības rādītāja vērtības sasniegšanai, piemēram, ostas apgrozījuma vai lidostas pasažieru apgrozījuma nodrošināšanai.</p> <p>Būtu ieteicams pārskatīt pašvaldību stratēģijās iekļautos rādītājus, kas nav tiešā tās ietekmes areālā vai arī</p>

⁷⁹ http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

					meklēt sadarbības iespējas valstij un pašvaldībām šo rādītāju vērtību sasniegšanā. Vienlaikus gan nav skaidrs, kādēļ attiecīgajiem rādītājiem izvēlētas tieši šādas konkrētas vērtības (to gan iespējams attiecināt arī uz daudziem TAP2027 iekļautajiem uzdevumiem).
2.	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma I daļa Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam ⁸⁰	Gala versija 20.02.2019. Pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma šo programmu izstrādā Piegādātāju apvienība SIA "E. Daniševska birojs" un SIA "Solvers"	2019-2025	Rīcības programma sagatavota, lai nodrošinātu cilvēku un komercdarbības vides mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un objektu pieejamību labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanai. Īstermiņa rīcības plānā definēti pasākumi, kas cieši atbalstītu mērķus, kas noteikti Stratēģijā 2030 ⁸¹ un Transporta attīstības tematiskajā plānojumā 2019. - 2030. gadam (<i>projekta stadijā</i> ⁸²). Iekļautie pasākumi: - satiksmes un transporta infrastruktūras vadība un plānošana - satiksmes drošība un vadība - satiksmes dalībnieki - satiksmes infrastruktūra Apakšprogrammas: - pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai - pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā.	Saistīts ar TAP2027 uzdevumu par <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas turpmāku attīstību, attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus Rīgas centrā notiek <i>Rail Baltica</i> Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas būvdarbi un ar to saistītie pasākumi <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas integrēšanai mobilitātes sistēmā. <i>Rail Baltica</i> projektam attīstoties un pārejot būvdarbos arī citās vietās Rīgā, nepieciešams atjaunot rīcības programmu, ietverot pasākumus pilsētvides uzlabošanai ap <i>Rail Baltica</i> stacijām un pieturvietām. Papildus skatīt iepriekšējo punktu.
3.	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam ⁸³	Rīgas dome 07.07.2015. Lēmums Nr.2757	2015-2030	Jāattīsta autotransportam alternatīvi sasniedzamības instrumenti, piedāvājot velotransportu kā daļu no kopējās satiksmes sistēmas. Rīgas un tās reģiona mobilitātes, telpiskajā un sabiedrības vērtību sistēmā integrēta velosatiksmi, kas ilgtermiņā veicinās dzīvojamās vides kvalitāti, ekonomisko izaugsmi un sabiedrības labklājību. - Kopējā Rīgas pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē integrēta velosatiksmes infrastruktūra. - Socioloģiskā aptauja par Rīgas iedzīvotāju pārvietošanās ieradumiem un velosatiksmes apjoma dinamiku. - Pilnveidots velojoslu tīkls pilsētas centrā. - Attīstīti maģistrālie veloceļi ar pilsētas centru un savienojošie (radiālie) maršruti starp apkaimēm. - Riteņbraucēju vajadzībām uzturēta un pielāgota esošā satiksmes infrastruktūra. - Rekreatīvie velomaršruti - atpūtai un sportam. - Velonovietņu sistēma. - Velotransporta savietošana ar sabiedrisko transportu un dzelzceļa sistēmu.	TAP2027 nosaka informatīvā ziņojuma izstrādi par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību. Skat. Iepriekšējo punktu. Skatāms kopējā satiksmes organizācijas un mobilitātes kontekstā, turklāt integrētā veidā.

⁸⁰ http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

⁸¹ http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspejigas-attistibas-strategija_2014-2030.pdf

⁸² http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2016/10/TRANSPORTS/Transporta_att%C4%ABst%C4%ABbas_tematiskais_planojums_Paskaidrojuma_raksts.pdf

⁸³ http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/02velokoncepcijanr.2757_0.pdf