

1. Pielikums – Forma F1 “Rezultatīvie rādītāji”

1. politikas rezultāts (1.PR) Uzlabotas mobilitātes iespējas

Tabulā zemāk iekļauta informācija par 1. PR rādītājiem, to plānotajām un faktiskajām vērtībām 2023. gada beigās, kā arī skaidrojums novirzēm no plānotajām vērtībām. Pamatojošā informācija faktiskajām vērtībām, kā arī izmantotie datu avoti norādīti zem tabulas.

Tabula 1. 1. PR rezultātu rādītāji un to vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mēr-vienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots	Faktiskā vērtība 2023	Novirze	Novirze, %	Skaidrojums
1. Dzelzceļa pasažieru īpatsvars pasažieru pārvadājumos	%	2020	8,6	10	12	CSP	9,1	- 0,9	-9%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>Tendence rāda, ka dzelzceļa pasažieru īpatsvars pasažieru pārvadājumos pieaug, tomēr 2023.gadā neizdevās sasniegt mērķa vērtību.</p> <p>Galvenie iemesli:</p> <p>1) jauno Škoda 16EV elektrovilcienu ieviešana satiksmē uzsākta ar novēlošanos 2023. gada decembra vidū, ņemot vērā aizkavēšanos ar vilcienu piegādi;</p> <p>2) kavēšanās ar VSTBS ieviešanu un ierobežoto funkcionalitāti, neradot iespējas piesaistīt pasažierus, kas ikdienā izmanto vairāk nekā vienu sabiedriskā transporta veidu;</p> <p>3) turpinās dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizācija un izbūve</p>
<p>Priekšlikums. Paātrināt vienotās biļetes ieviešanu starp dzelzceļa transportu un citiem pārvadātājiem. Tāpat LDz nepieciešams pabeigt pasažieru infrastruktūras pielāgošanas un ātruma paaugstināšanas projektu.</p>										
2. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā	milj. pas/km (% īpat. No kopējā)	2019	1687	1583,8	1837,3	ATD	1437,47	-146,33	-9%	<p>Mērķis nav sasniegts attiecībā uz kopējo pasažieru apgrozību un pasažieriem reģionālās nozīmes autobusu maršrutos. Samazinājies pasažieru skaits reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, kas daļēji skaidrojams ar pasažieru skaita</p>

										<p>palielinājumu reģionālās nozīmes vilcienu maršrutu pārvadājumos.</p> <p>Covid-19 pandēmija būtiski samazināja sabiedriskā transporta pasažieru skaitu un pieprasījumu. Pandēmijas laikā un pēc tās plašāk tiek izmantotas attālinātā darba iespējas, samazinot cilvēku pārvietošanās nepieciešamību, kā rezultātā samazināts maršrutu tīkla apjoms.</p> <p>Mērķis sasniegts un uzlabots attiecībā uz pasažieru apgrozību reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos. Jaunu reisu un intensitātes palielināšana vilcienu pārvadājumos veicinājusi pasažieru skaita pieaugumu reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos.</p>
Priekšlikums. Paātrināt vienotās biļetes ieviešanu starp dzelzceļa transportu un citiem pārvadātājiem. Nepieciešams nodrošināt sabiedriskā transporta uzticamību, ko samazina novirzes vilcienu precizitātē attiecībā uz reisu izpildi saskaņā ar vilcienu kustības grafiku. Turpināt nodrošināt augstos vilcienu precizitātes rādītājus, kas ir augstākie ES ¹ .										
2.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos	milj. pas/km (% īpat. no kopējā)	2019	1084 (64 %)	975,6 (62 %)	949,4 (52 %)	ATD	825,09 (57%)	-150,51	-15%	Skatīt augstāk
Priekšlikums. Paātrināt vienotās biļetes ieviešanu starp dzelzceļa transportu un citiem pārvadātājiem. Nepieciešams nodrošināt sabiedriskā transporta uzticamību, savlaicīgu reisu izpildīšanu.										
2.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos	milj. pas/km (% īpat. No kopējā)	2019	603 (36 %)	608,2 (38 %)	887,9 (48 %)	ATD	612,37 (43%)	4,17	0,69%	Skatīt augstāk
3. Apkalpoto pasažieru skaits Lidostā "Rīga"	milj.	2020	2,01 milj.	6,6 milj.	9 milj.	Lidosta "Rīga"	6,6 milj.	0	0%	Mērķis sasniegts.
	%	2020	t.sk. transfērs/ tranzīts 25 %	t.sk. transfērs/ tranzīts >25 %	t.sk. transfērs/ tranzīts >25 %	Lidosta "Rīga"	t.sk. transfērs/ tranzīts 21 %	- 4 %	-16%	Mērķis nav sasniegts. Mērķa sasniegšanu ietekmējusi ģeopolitiskā situācija reģionā, proti,

¹ <https://vivi.lv/lv/izmainas-un-jaunumi/jaunumi/91/februari-butiski-palielinajusies-vilciena-pasazieru-parvadajumu-precizitate/>

										Krievijas uzsāktais un Baltkrievijas atbalstītais karš Ukrainā, un tā rezultātā pieņemtās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, kas skar gaisa telpas lietošanas ierobežojumus. Rīgas lidosta zaudējusi Ukrainas, Krievijas, Baltkrievijas tirgus, kuri 2019. gadā sastādīja 16% no pasažieru kopskaita. Būtiski ietekmēta transfēra pasažieru plūsma un tās atjaunošanās iepriekšējā līmenī.
Priekšlikums. Turpināt palielināt pasažieru skaitu										
4. Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" (vasara/ziema)	skaits	2019	106/76	110/74	110/80	Lidosta "Rīga"	106/87	-4/13	-3,6%/ 17,5%	Mērķis nav sasniegts. Mērķu nesasniegšanas pamatā ir globālais ģeopolitiskās spriedzes pieaugums un ar to saistītie riski, tomēr jānorāda, ka nav sasniegta tikai daļa no maršrutu skaita, kas attiecas uz vasaras sezonu. Ņemot vērā negatīvo ietekmi, ko veidoja Covid-19 pandēmijas ierobežojumi un karš Ukrainā, jānorāda, ka Rīgas lidosta kopumā veica veiksmīgu maršrutu pārorientāciju.
Priekšlikums. Saistāms ar pasākuma 2.2.1.izpildi, kur pašlaik kā līdzatbildīgie norādīti airBaltic. Vērtēt Rīgas lidostas iesaisti minētā pasākuma izpildē.										
5. 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība gar VIA Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem	%	2020	0	0	100 ²	LVRTC	0	0	0	Atbilstoši plānotajam.
Priekšlikums. Mainīt mērķa vērtību 2027. gadam, jo novirzīsies projektu īstenošanas termiņi. Izdalīt divus atsevišķus rādītājus Rail Baltica un VIA Baltica. Jāprecizē rādītāja redakcija un mērķa vērtība 2027. gadam attiecībā uz Rail Baltica transporta koridoru, ņemot vērā, ka uzdevuma ieviešana ir atkarīga no Rail Baltica pamatstrāves būvniecības. 2027. gada mērķa vērtība gar Rail Baltica transporta koridoru varētu būt 40 %, atzīmējot, ka mērķa vērtība var tikt precizēta pēc pamatstrāves plānošanas fāzes pabeigšanas 2026. gadā.										
6. Nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā	skaits	2020	0	20	30	LVC	28	8	40%	Mērķis sasniegts. 28 datu kategoriju (veidu) ietvarā publicētas 36 datu kopas.

² Precīzs izbūvējamo km apjoms būs zināms pēc priekšizpētes, kad būs zināms kopējais pieslēdzamo sakaru mezglu skaits un to atrašanās vieta.

pieejamo datu kategoriju skaits										
<p>Priekšlikums. 2027. gada mērķim atbilstoši ITS direktīvas 2010/40/EU grozījumiem³ noteikt rādītāju publicēto datu kopu skaitu katrā no 4 regulas III. pielikumā minētajiem datu veidiem un ārpus regulas tvēruma publicētās atvērtās datu kopas.</p> <p>1. ITS direktīva - dati, kas attiecas uz ES mēroga ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumu sniegšanu. 2023. gada vērtība 23 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 27 datu kopas.</p> <p>2. ITS direktīva - dati par informācijas un rezervēšanas pakalpojumiem saistībā ar drošām un aizsargātām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem. 2023. gada vērtība 1 datu kopa un 2027. gada mērķa vērtība - 1 datu kopa.</p> <p>3. ITS direktīva - dati par konstatētiem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem notikumiem vai apstākļiem, kas saistīti ar vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu. 2023. gada vērtība 11 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 15 datu kopas.</p> <p>4. ITS direktīva - statistiskie multimodālo maršrutu dati attiecībā uz ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem. 2023. gada vērtība - 0 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 10 datu kopas ATD pārziņā.</p> <p>5. Ārpus ITS direktīvas nosacījumiem publicētās datu kopas, piemēram, melnie punkti u.c.. 2013. gada vērtība – 1 un 2027. gada mērķa vērtība - 5 datu kopas.</p>										
7. Iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilītātes transportlīdzekli brauc katru, vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā	%	2019	6,4 ⁴	8	10	SM	7,3 (2021)	-0,7	-9%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>Nav informācijas par rezultātā rādītāja 2023. gada vērtību. 2021. gada vērtība noteikta atbilstoši "Informatīvās bāzes atjaunošana pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā"⁵. Datu ieguve rezultātā rādītāja vērtības iegūšanai plānota 2024. gadā.</p>
<p>Priekšlikums. Vērtējot pieejamos datus, redzama pozitīva attīstības tendence, salīdzinot ar bāzes vērtību. Priekšlikums papildināt RR sarakstu ar velosipēdu ceļu garumu km, nosakot kā atbildīgos pašvaldības un LVC.</p>										
8. Tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes			9	25	56		Nav pieejama informācija			<p>Informācija par rādītāja izpildi un aprēķina metodoloģiju nav pieejama.</p>
8.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos	%	2019	1	2,5	40	ATD, PV	14	11,5	460%	<p>Mērķis sasniegts.</p> <p>Iespēja iegādāties autobusa biļetes ir, izmantojot privātos pakalpojumu sniedzējus, tādus kā "Mobilly", bezrindas.lv. Biļetes tiek emitētas VSTBS, lai biļešu tirgotāji tās varētu pārdot pasažierim.</p>

³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202302661

⁴ Bāzes gada vērtība noteikta atbilstoši 2019. gada pētījumam "Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā", kas ietver tikai velotransportu. Citu mikromobilītātes transportlīdzekļu lietošanas paradumus paredzēts iekļaut turpmākajos apsekojumos

⁵ https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2022/06/Gala-nodevums_velo-aktualizacija.pdf, (3. un 29.lpp.)

8.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos			17,78	40	60		43,54%	3,5%	8,9%	<p>Mērķis sasniegts.</p> <p>Paredzams, ka turpmākajos gados šādu personu īpatsvars tikai pieaugs, ņemot vērā kopējās norēķinu tendences, biežāk izmantojot elektroniskos norēķinus. Tāpat iedzīvotāji aizvien vairāk izmanto iespēju pirkumus veikt attālināti (t.i., neklātienē, piemēram, dažādās tīmekļa vietnēs).</p> <p>Rādītāja vērtības uzlabošanu vēl lielākā mērā veicinātu pasākuma par VSTBS izpildi.</p>
8.3. vienotās biļetes braucieniem ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā ⁶	skaits	2022	45 130	*	*		49 058	0		<p>Mērķa sasniegšanu nav iespējams novērtēt, jo uz TAP2027 sagatavošanas brīdi nebija iekļauta bāzes gada vērtība un izvirzīti mērķi.</p> <p>RR tendence ir pozitīva, jo pēdējos gados pieaug pārdoto biļešu skaits braucieniem ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā.</p>
<p>Priekšlikums. Atteikties no rādītāja sadaļas (8.) <i>Tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes</i>, jo nav skaidra metodoloģija tā ieguvei, līdz ar to arī ir neiespējama vērtību noteikšana.</p> <p>Precizēt rādītāju redakcijas un 2027. gada mērķa vērtības, nosakot, ka 2027. gada mērķis ir % sadalījums no kopējām pārdotajām biļetēm reģionālajā satiksmē. Vienotās biļetes izdalīt kā nevis tikai elektroniskas, bet kā produktu (vienota biļete), nosakot īpatsvaru no visām pārdotajām biļetēm.</p>										
9. Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas pieklūstamības prasības	skaits	2020	25	73	>73 ⁷	LDz	27	-46	-63%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>"Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija"⁸ projekts 48 staciju ietvaros tiks pabeigts līdz 2025. gada beigām. Daļēji tiekot īstenots pakāpeniski divos ES fondu plānošanas periodos, t.i. 2014.-2020. gada un 2021.-2027. gada plānošanas perioda ietvaros, nodrošinot ES fondu līdzekļu pieejamību arī pēc 2023. gada beigām, atbilstoši 19.12.2023. pieņemtajiem</p>

⁶ Tikai valsts dotētajos reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, ja tiek izveidota vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma

⁷ Ja projekta realizācijai tiks piešķirts publiskais finansējums. Neiekļaujot Rail Baltica, jo Rail Baltica stacijas tiks uzreiz būvētas saskaņā ar augstākajām pieejamības prasībām (PRM TSI)

⁸ <https://www.ldz.lv/lv/dzelzceļa-pasažieru-infrastruktūras-modernizācija>

										<p>grozījumiem MK 2016. gada 21. jūnija noteikumu Nr. 404 4.punktā un MK 2024.gada 23.jūlija noteikumiem Nr.507 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 3.1. prioritātes "Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra" 3.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" 3.1.1.3. pasākuma "Eiropas transporta tīklā esošās dzelzceļa infrastruktūras attīstība" pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas īstenošanas noteikumi"⁹.</p> <p>Ģeopolitiskā situācija saistībā ar karadarbību Ukrainā un pret Krieviju un Baltkrieviju ieviestās sankcijas rada konsekvences, piemēram, metāla un citu resursu nepieejamību vai to izmaksu pieaugumu, kā tehnisko risinājumu saskaņošana ar trešajām pusēm, kā arī citi neparedzami apstākļi radīja būtisku ietekmi uz būvniecības termiņu ievērošanu.</p>
<p>Priekšlikums. Maksimāli ātri pabeigt dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizācijas projektu, lai tiktu nodrošinātas piekļūstamības prasības. 2025. gadā un nākamajos likt uzsvāru uz pārējo staciju un pieturas punktu modernizāciju, lai uzbūvētu paaugstinātos peronus un nodrošinātu piekļūstamības prasības. Šo modernizāciju prioritāri veikt elektrificētajā zonā un posmā Rīga-Sigulda, kur plānota BEMU vilcienu ekspluatācija, kā arī attīstāmajos vilcienu maršrutos (piemēram, Rīga – Valmiera) un valstspilsētu un novadu centru stacijās, kā arī maršrutos ar augstu pasažieru plūsmu (piemēram, Rīga – Daugavpils).</p>										
10. Valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem	%	2020	86,7	87 ¹⁰	92,4	LVC	87,1	0,1	0,1%	Mērķis sasniegts.

⁹ <https://likumi.lv/ta/id/283304-darbibas-programmas-izausme-un-nodarbinatiba-prioritara-virziena-ilgtspējiga-transporta-sistema-6-2-1-specifiska-atbalsta>

¹⁰ Ja pasākumu izpildei tiek piešķirts papildus nepieciešams finansējums atbilstoši 5.pielikumam, t.sk. Piezīmēs norādīto valsts budžeta finansējumu.

Pamatojošā informācija

1. Dzelzceļa pasažieru īpatsvars pasažieru pārvadājumos

Pamatojoties uz CSP statistikas datiem¹¹, tabulā zemāk iekļauts dzelzceļa pasažieru īpatsvars. 2023. gadā kopā pa 4 ceturkšņiem dzelzceļa pasažieru īpatsvars no kopējā pasažieru īpatsvara sastāda – 9,1%.

Tabula 2. Pasažieru pārvadājumi (tūkst.) sadalījumā pa transporta veidiem

Transporta veids	2023Q1	2023Q2	2023Q3	2023Q4	KOPĀ	Īpatsvars
Dzelzceļš	3 705,6	4 513,9	4 819,4	4 087,3	17 126,2	9,1%
Regulārās satiksmes autobusi	25 636,8	26 474,9	25 036,9	26 541,7	103 690,3	55,3%
Tramvaji	6 829,4	6 742,6	6 999,5	7 152,1	27 723,6	14,8%
Trolejbusi	9 549,5	9 710,9	9 471,0	10 216,8	38 948,2	20,8%
KOPĀ	45 721,3	47 442,3	46 326,8	47 997,9	187 488,3	100%

Datu avots: CSP

2. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā

2019. gada bāzes vērtība, kura iekļauta TAP2027 par pasažieru apgrozību sabiedriskajā transportā ir 1 687 milj. (t.sk. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos – 1 084 milj. (64 %) un reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos – 603 milj. (36 %).

Pamatojoties uz ATD sniegtiem datiem uz 09.04.2024. par 2023. gadu, kopā ir 1437,47 milj. pasažierkilometru. 825,09 milj. pasažierkilometru reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, savukārt 612,38 milj. pasažierkilometru reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos.

3. Apkalpoto pasažieru skaits Lidostā "Rīga"

2020. gada bāzes vērtība, kura iekļauta TAP2027 apkalpoto pasažieru skaitu Lidostā "Rīga" ir 2,01 milj. (t. sk. transfērs/ tranzīts 25 %), savukārt mērķa vērtība 2023. gadā plānota – 6,6 milj. (t.sk. transfērs/ tranzīts vairāk nekā 25 %)

Pamatojoties uz lidostas "Rīga" statistikas datiem par 2023. gadu¹², apkalpoto pasažieru skaits 2023. gadā bija 6 630 891 t.sk. transfērs/ tranzīts 21 %.

4. Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" (vasara/ziema)

2019. gada bāzes vērtība lidojumu maršrutu skaitam no Lidostas "Rīga" vasarā – 106, ziemā – 76, plānotā vērtība 2023. gadā vasarā – 106, ziemā – 76.

Pamatojoties uz lidostas "Rīga" sniegtiem datiem uz 28.03.2024., 2023. gadā lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" vasarā – 106, ziemā – 87.

5. 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība gar VIA Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem

Uz 2023. gadu nebija paredzēta mobilo sakaru pārklājuma pieejamība gar transporta koridoriem.

Priekšlikums rādītāja izmaiņām:

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Mērķa vērtība 2027
5 G pasīvās infrastruktūras pieejamība gar transporta koridoriem	%	
5.1. VIA Baltica		100
5.2. Rail Baltica		40* ¹³

6. Nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaits

2020. gada bāzes vērtība nacionālajā satiksmes informācijas piekļuves punktā, kur pieejamo datu kategoriju skaits bija 0, plānotā vērtība 2023. gadā bija 20.

Pamatojoties uz LVC sniegtajiem datiem uz 28.03.2024., 2023. gadā 28 datu kategoriju (veidu) ietvarā publicētas 36 datu kopas.

¹¹ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TP__PSTR/TPA020c/

¹² <https://www.riga-airport.com/lv/media/2556/download>

¹³ Mērķa vērtība var tikt precizēta pēc plānošanas fāzes pabeigšanas 2026. gadā.

7. Iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru, vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā

2019. gada bāzes vērtība, kur iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā bija 6,4%, Mērķa vērtība 2023. gadā plānota – 8%.

2021. gadā iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā bija 7,3%.

Ierobežojumi. Aprēķins veikts pamatojoties uz 2021. gada datiem. Dati par 2023. gadu nav pieejami.

8. Tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes iekšzemes pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos

Informācija par rādītāja izpildi un aprēķina metodoloģiju nav pieejama. Priekšlikums dzēst šo rādītāja sadaļu.

8.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos

2019. gada bāzes vērtība tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes reģionālās nozīmes autobusu maršrutos bija 1%, plānotā vērtība bija 2%. Pamatojoties uz ATD sniegto informāciju, uz 12.04.2024., 2023. gada vērtība sasniedza 14%.

8.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos

2019. gada bāzes vērtība tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos bija 17,78%, plānotā vērtība 2023. gadā – 40%. Pamatojoties uz ATD sniegto informāciju uz 12.04.2024., 2023. gada vērtība bija 43,54%.

Priekšlikums rādītāja redakcijas precizējumam un 2027. gada mērķa vērtībām:

RR nosaukums	Mērvienība	Mērķis 2027
1.1. Elektroniski* pārdoto biļešu īpatsvars autobusu reisos	%	20%
1.2. Elektroniski* pārdoto biļešu īpatsvars vilcienu reisos	%	35%
1.3. Vienotās* biļetes (gan uz autobusu un vilcienu reisiem)	%	5%

9. Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas pieklūstamības prasības

Pamatojoties uz LDz sniegto informāciju uz 12.04.2024., 2023. gada vērtība bija 27.

10. Valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem

2020. gada bāzes vērtība valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem bija 86,7%, plānotā vērtība 2023. gadā bija 87%.

Pamatojoties uz LVC sniegto informāciju uz 24.04.2024., 2023. gadā valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem bija 87,1%.

2. politikas rezultāts (2. PR) Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte

Tabulā zemāk iekļauta informācija par 2. PR rādītājiem, to plānotajām un faktiskajām vērtībām 2023. gada beigās, kā arī skaidrojums novirzēm no plānotajām vērtībām.

Tabula 3. 2. PR rezultātu rādītāji un to vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mēr- vienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots	Faktiskā vērtība 2023	Novirze	Novirze, %	Skaidrojums
1. Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu*	%	2017	0	20	28	NEKP2030 ¹⁴	5	- 13 65% -15	-75 %	Mērķis nav sasniegts. Virzība uz mērķi notiek, taču tā ir nepietiekoša un nenodrošina izvirzīto klimata mērķa sasniegšanu. Atbilstoši aktualizētajam NEKP2030 ¹⁵ , transporta sektoram uz 2030. gadu aprēķināts 21,2% SEG emisiju samazinājums pret 2005.gada rādītājiem, jeb 2449,01 ktCO ₂ eq. 2022. gadā, salīdzinot ar 1990. gadu, transporta sektora radītās emisijas ir palielinājušās par 3,4%, un, salīdzinot ar 2021. gadu, emisijas samazinājušās par 2,6%. ¹⁶
	Kt CO ₂ ekv.		3325	2646	2380	NEKP2030	3141 (2022. g.)			
Priekšlikums. Nodrošināt atbilstošus pasākumus, lai sasniegtu nospraustos mērķus. Aktualizētajā NEKP2030 un TAP2027 izmantoti atšķirīgi atskaites punkti (bāzes gads) mērķu aprēķināšanā, tādēļ jāvērtē iespēja tos salāgot, lai izvairītos no neskaidrību rašanās, interpretējot dažādus plānošanas dokumentus un saiknes starp tiem. Jāņem vērā, ka NEKP2030 nosaka mērķus līdz 2030.gadam, nevis 2027.gadam.										
2. Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu	%	2018	0	12	19	LVĢMC ¹⁷	17	5	42%	Mērķis sasniegts. Transporta sektora radītais gaisa piesārņojums ar slāpekļa oksīdiem samazinās.
	NOx		14,63	12,876	11,786	LVĢMC	12,21 (2022. g.)			

¹⁴ Atbilstoši NEKP2030 prognožu ziņojumam, kas ietver arī NEKP2030 ietverto pasākumu īstenošanu transporta jomā

¹⁵ https://taportals.mk.gov.lv/legal_acts/f4ee17e0-b0f3-4171-a263-976a957bcbf7

¹⁶ https://videscentrs.lv/gmc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/2024/Majas_lapai_LVGMC_2024_seginvkopsavilkums.pdf

¹⁷ LVĢMC gatavotais ikgadējais 2020. gada emisiju ziņojums par valsts kopējām emisijām, kā arī 2019. gada ziņojums par emisiju prognozēm <https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums>

Priekšlikums. 2020. gadā ceļu transports bija galvenais emisiju avots transporta sektorā - 84,5% no transporta sektora emisijām. Lielākie NOx avoti ceļu transportā 2020. gadā ir kravu transports un autobusi (53,4%), pasažieru automašīnas (35,4%) un vieglās kravas automašīnas (11,1%). Kopš 2005. gada emisijas ceļu transportā ir samazinājušās par 45,6%, pasažieru automašīnām par 36,6%. Kā vienu no samazinājuma iemesliem var minēt ka ir palielinājies pasažieru automašīnu skaits ar klasēm EURO 4, EURO 5 un EURO 6 Dzelzceļš 2020. gadā emitēja 13,0% no transporta sektora emisijām. Salīdzinot ar 2005. gadu emisijas ir samazinājušās par 68,4%, jo ievērojami samazinājies dīzeļdegvielas patēriņš ~68%. Aviācija un kuģniecība emitēja attiecīgi 1,1% un 1,4% no transporta sektora emisijām. Salīdzinot ar 2005. gadu aviācijā emisijas ir samazinājušās par 27,5%, bet kuģniecībā pieaugušas par 0,16 kt.¹⁸. Tāpēc nepieciešams veikt visa transporta veidu pāreju uz alternatīvām degvielām, piemēram, turpinot sabiedrisko autobusu nomaiņu uz CNG, ūdeņradi vai elektriskajiem autobusiem.

3. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā	%	2020	0,1	0,5	vismaz 2	CSDD	0,5	0	0	Mērķis sasniegts. Nodrošinātas subsīdijas privātpersonām jaunu un mazlietotu ETL iegādēm.
4. Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts	skaits	2020	6	6	4 ¹⁹	LDz	6	0	0	Atbilstoši plānotajam.
5. Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz										
5.1. robežlielumu L _{vakars} gar valsts autoceļiem	km ²	2016	29,462	29,462 ²⁰	29,462	LVC	10,465 (2022. g.)	+ 18,99	64%	Mērķis sasniegts. 2022. gadā pabeigta trokšņa karšu izstrāde apm. 400 km valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk, nekā 3 milj. transportlīdzekļi gadā ²¹ . Salīdzinājumam - 2017. gadā trokšņa kartes tika izstrādātas apm. 290 km valsts autoceļu, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk, nekā 3 milj. transportlīdzekļi gadā. Trokšņa ietekmei pakļautā platība ir samazinājusies ņemot vērā MK noteikumus Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība"

¹⁸ https://videscentrs.lv/gmc.lv/files/Gaiss/Gaissa_piesarnojums/2022_kops.pdf

¹⁹ Ja tiks piešķirts publiskais finansējums

²⁰ Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

²¹ <https://lvceli.lv/celu-tikls/celu-kartes/troksnu-kartes/>

										veiktos grozījumus 02.07.2019., balstoties uz kuriem, trokšņa karšu izstrādei par pamatu tiek izmantota jaunāka (CNOSSOS) metodika.
Priekšlikums. Precizēt mērķa rādītāju 2027. gadam uz 10,465.										
5.2. diennakts trokšņa rādītāju ($L_{dvn} > 55\text{dB (A)}$) Rīgas lidostas ietekmētajā teritorijā	km ²	2016	26,6	26,6 ²²	26,6 ²³	Rīgas lidosta	21,2 (2022. g.)	+ 5,4	20%	<p>Mērķis sasniegts.</p> <p>Diennakts trokšņa rādītāja L_{dvn} platības samazinājums par 20% ir saistīts ar kopumā lielāku gaisa kuģu izmantošanu (Bombardier Dash Q400 nomaina pret Airbus A220-300). Tajā pašā laikā jauno gaisa kuģu tipu ieviešana (Airbus A220-300, Airbus A320 NEO, Boeing 737 MAX 8) ir nodrošinājusi, ka gaisa kuģi nav palikuši skaļāki.</p> <p>Papildus samazinājumu ir devušas pilnveidotās lidojumu procedūras. Lidostas veiktajā gaisa kuģu trokšņa monitoringā 2022. gadā konstatētais diennakts trokšņa rādītāja L_{dvn} līmenis arī ir ievērojami samazinājies salīdzinājumā ar 2016. gadu, atkarībā no stacijas, par 2,1 līdz 3,9 dBA, kas norāda līdzīgas tendences novērtējumos gan ar mērīšanas, gan ar aprēķinu metodēm.</p>
Priekšlikums. Izvērtēt 2027. gada mērķa vērtību.										

²² Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

²³ Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

5.3. robežlielumu L _{nakts} dzelzceļa līniju tuvumā	km ²	2016	3,367	3,367	3,367	LDz	1,45 (2022. g.)	+1,92	57%	<p>Mērķis sasniegts.</p> <p>Trokšņa ietekmei pakļautā platība ir samazinājusies ņemot vērā MK noteikumos Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" veiktos grozījumus 02.07.2019., balstoties uz kuriem, trokšņa karšu izstrādei par pamatu izmantota jaunāka (CNOSSOS) metodika.</p> <p>Trokšņa stratēģiskās kartes apstiprinātas Satiksmes ministrijā 09.12.2022., veicot to aktualizāciju un atkārtotu saskaņošanu Satiksmes ministrijā 2024. gada janvārī. Savukārt, rīcības plāns trokšņa samazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcienu sastāvu gada laikā izstrādāts laika periodam no 2024. gada līdz 2028. gadam, kur viens no pasākumiem - prettrokšņa barjeras izbūve dzelzceļa līnijas "Rīga pasažieru – Krustpils" posmā "Ķengarags" (gar Lokomotīves ielu posmā no Ikšķiles līdz Višķu ielai)</p>
Priekšlikums. Precizēt mērķa rādītāju 2027. gadam no 3,367 uz 1,45.										

*Mērķi sasniedzami, ja tiek izpildīti visi NEKP2030 iekļautie pasākumi, t.sk. citu nozaru iniciatīvas

Pamatojošā informācija

1. Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu

Pamatojoties uz LVĢMC ziņojumu par 2024. gada siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas kopsavilkumu²⁴ 2022. gadā bija 3141,70 Kt CO₂ ekv.

Ierobežojumi. Jaunākie pieejamie dati ir par 2022. gadu. Dati par 2023. gadu nav pieejami.

2. Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu

2018. gada kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu bija 14,63 NOx. Pamatojoties uz LVĢMC 10.03.2024. sniegtās informācijas 2022. gadā aprēķinātās NOx emisijas transporta sektorā (NFR1A3) 2022. gadā pēc 2024. gada 15. martā iesniegtās Gaisu piesārņojošo vielu emisiju inventarizācijas ir 12.21kt²⁵. Pēc pielikumā norādītās 2018. gada bāzes gada vērtības tas veido 17% NOx samazinājumu transporta sektorā.

Ierobežojumi. Jaunākie pieejamie dati ir pa 2022. gadu. Dati par 2023. gadu nav pieejami.

3. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā

Pamatojoties uz CSDD interneta vietnē iekļauto statistiku²⁶ par transportlīdzekļiem, 2024. gada 1.jūlijā bija 7 920 transportlīdzekļi ar enerģijas avotu – elektrība, kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits 2024. gada 1.jūlijā – 896 838

4. Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts

Saskaņā ar LDz 2024. gada aprīlī sniegto informāciju, uz 31.12.2023. joprojām ir 6 objekti, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts. Tie ir stacijas “Višķi” teritorijā esošā naftas produktu pārsūkņēšanas stacija, stacijas “Skrunda” teritorijā esošā bitumena bāze, Vagonu parka teritorija, Šķirotavas stacijas teritorijā esošie divi objekti un Gulbenes stacijas teritorijā esošā degvielas bāze.

5. Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz

5.1. robežlielumu L_{vakars} gar valsts autoceļiem

2016. gada bāzes vērtība ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz robežlielumu L_{vakars} gar valsts autoceļiem ir 29,462 km², plānotā vērtība 2023. gadā bija 29,462 km².

Pamatojoties uz LVC sniegto informāciju uz 28.03.2024. vērtība par 2023. gadu bija 10,465 km².

Ierobežojumi. Ņemot vērā trokšņa ietekmes novērtējuma cikliskumu, jaunākie pieejamie dati ir par 2022. gadu.

5.2. diennakts trokšņa rādītāju ($L_{dvn} > 55dB (A)$) Lidostas "Rīga" ietekmētajā teritorijā

Pamatojoties uz Lidostas “Rīga” 2023. gada trokšņa stratēģiskā kartes rezultātiem²⁷ diennakts trokšņa rādītājs ($L_{dvn} > 55dB (A)$) 2022. gadā teritorijas platība ir 21,2 km².

Ierobežojumi. Ņemot vērā trokšņa ietekmes novērtējuma cikliskumu, jaunākie pieejamie dati ir par 2022. gadu.

5.3. robežlielumu L_{nakts} dzelzceļa līniju tuvumā

Pamatojoties uz LDz sniegto informāciju²⁸, 2022. gadā platība (km²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi L_{nakts} ir 1,45km².

Ierobežojumi. Ņemot vērā trokšņa ietekmes novērtējuma cikliskumu, jaunākie pieejamie dati ir par 2022. gadu.

²⁴https://videscentrs.lv/gmc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/2024/Maja_s_lapai_LVGMC_2024_seginvkopsavilkums.pdf

²⁵ https://cdr.eionet.europa.eu/lv/eu/nec_revised/inventories/envzfrwyw/

²⁶ <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-dati-gadu-sakuma>

²⁷ <https://www.riga-airport.com/lv/troksna-strategiska-karte>

²⁸ Informācija uz 12.04.2024.

3. politikas rezultāts (3.PR) Nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma

Tabulā zemāk iekļauta informācija par 3. PR rādītājiem, to plānotajām un faktiskajām vērtībām 2023. gada beigās, kā arī skaidrojums novirzēm no plānotajām vērtībām. Pamatojošā informācija faktiskajām vērtībām, kā arī izmantotie datu avoti norādīti zem tabulas.

Tabula 4. 3. PR rezultātu rādītāji un vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mēr-vienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots	Faktiskā vērtība 2023	Novirze	Novirze, %	Skaidrojums
1. Transporta infrastruktūras indekss (<i>Globālais konkurētspējas indekss</i>)	vieta/punkti	2019	52/57,3	52/58,0	52/58,5	<i>Pasaules Ekonomikas Forums</i>	Nav pieejama informācija	-	-	<p>Nav iespējams novērtēt mērķa sasniegšanu.</p> <p>Nav pieejama rezultāta aktuālā vērtība.</p> <p>Informācija par indikatora aktuālajām vērtībām nav pieejama, jo pēdējais Pasaules ekonomikas foruma ziņojums, kurā ietverts šis indikators, ir par 2019. gadu.</p>
Priekšlikums. Ieteikums izmantot OECD indikatorus ²⁹ attiecībā uz transporta infrastruktūras kopēju novērtējumu.										
2. Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī	%	2020	76	80	85	LVC	76	- 4	- 5%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>Rādītājs nav uzlabojies.</p> <p>Vairākos būvdarbu objektos 2023. gada III. ceturksnī noteikts tehnoloģiskais pārtraukums, tādēļ šo objektu vizuālais vērtējums vēl netiek iekļauts kopējā 2023. gada galveno autoceļu vizuālajā novērtējumā.</p> <p>Vienlaicīgi pieaudzis apmierinošā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu apjoms, kas norāda uz to, ka daļā autoceļu stāvoklis no laba kļuvis par apmierinošu. Viens no iemesliem tam ir pirms 6 - 8 gadiem veiktie būvdarbi vairākos galveno autoceļu objektos, kur piemērota vienkāršota būvdarbu tehnoloģija, kā rezultātā šie posmi nolietojās ātrāk. Tāpat finansējums valsts galveno autoceļu</p>

²⁹ <https://stats.oecd.org/index.aspx?queryid=73638>

										atjaunošanas vai pārbūves darbiem ir nepietiekams.
Priekšlikums. Lai nodrošinātu rādītāja mērķa vērtības sasniegšanu, nepieciešams nodrošināt atbilstošu finansējuma apjomu – piemēram, palielinot valsts budžeta finansējumu autoceļu uzturēšanai un attīstībai, vai arī plašāk izmantojot publiskās un privātās partnerības sniegtās iespējas. Atbilstoša līmeņa plānošanas dokumentā būtu ieteicams noteikt sasniedzamos mērķus autoceļu nozarē ilgtermiņā attiecībā uz visiem autoceļiem Latvijā kopumā.										
3. Apkalpoto kravu apjoms Lidostā "Rīga"	t	2020	23 219	33 000	48 000	Lidosta "Rīga"	19 160	-13 840	-41,94%	Mērķis nav sasniegts. Mērķu nesasniegšanas pamatā ir globālais ģeopolitiskās spriedzes pieaugums. Krievijas uzsāktā karadarbība Ukrainā negatīvi ietekmēja Rīgas lidostas darbību, samazinot pasažieru un kravu pārvadājumus slēgto Krievijas, Ukrainas un Baltkrievijas tirgu dēļ. Pirms Krievijas uzsāktā pilna apmēra iebrukuma Ukrainā nozīmīgi kravu apjomi no Āzijas uz Latviju tika nodrošināti, šķērsojot Krievijas gaisa telpu.
Priekšlikums. Rekomendēts noteikt 2027. gada mērķa vērtību 27 000 t, balstoties uz aktuālajām nozares prognozēm.										
4. Kravu apgrozījums Latvijas ostās	milj.t	2020	44,9	45	47	SM (ostu pārvalžu dati)	38,6	- 6,4	-14,22%	Mērķis nav sasniegts. Mērķu nesasniegšanas pamatā galvenokārt ir kopējās globālās ģeopolitikas situācijas izmaiņas (aprakstītas iepriekš), kā rezultātā krasi samazinājies no Austrumiem (Krievijas, Baltkrievijas) un ar tiem saistīto tirgu (Ķīnas) kravu apgrozījums atsevišķos segmentos (izteikti beramkravu un lejamkravu segmentā, taču arī ģenerālkraavu segmentā; ar atsevišķiem salīdzinoši stabilākiem segmentiem Ventspils un Liepājas ostā, kur samazinājums nav bijis). Ražošanas attīstība ostu teritorijā daļēji spējusi mazināt kopējā kravu apgrozījuma samazinājumu, tomēr tā kā rūpniecības attīstība ostās vai valstī kopumā nav vērtējama kā

										optimāla, tad attiecīgi šī sektora ietekme ir bijusi salīdzinoši neliela.
<p>Priekšlikums. Rekomendēts izvērtēt noteikto mērķa vērtību 2027. gadam, balstoties uz ģeopolitiskās situācijas radītajām sekām.</p> <p>Nākotnē rūpniecības attīstībai ostu teritorijās, kā arī industriālajās zonās piešķirama lielāka nozīme, tādējādi radot pamatu stabilai ostu attīstībai ilgtermiņā. Izaicinošāks mērķis ir kopējā ostu transformācija, pielāgojoties, klimata mērķiem un pašreizējai situācijai globālajos piegāžu ķēžu maršrutos (jaunu noieta tirgu meklēšana). Nišas segmentu attīstība (piemēram, pārtikas produkti, koksne, ūdeņraža eksports) atkarīga no konkrēto uzņēmumu attīstības stratēģijas un ostās pieejamās infrastruktūras nodrošinājuma. Fokuss uz alternatīvās enerģijas sektoru varētu stabilizēt kravu apgrozījumu ilgākā termiņā.</p>										
5. Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos	milj.t.	2020	24,1	26,5	28,5	LDz	15,6	-10,9	-41,13%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>Analizējot dzelzceļa pārvadājumu struktūru Latvijā, līdz 2020. gadam dzelzceļa tīkla izmantošanā dominēja tranzīta kravu pārvadājumi. Kopš 2020. gada šī situācija ir mainījusies un 2020. gadā pasažieru pārvadājumu daļa vilcienkilometru izteiksmē sasniedza 58%, bet 2022. gadā jau 60,6% no kopējiem vilcienkilometru rādītājiem dzelzceļa tīklā, attiecīgi kravu pārvadājumiem 2022. gadā dzelzceļa infrastruktūra tika izmantota 39,4% no kopējās tīkla izmantošanas intensitātes. Karadarbība Ukrainā un tai sekojošās savstarpējās sankcijas un pārvadājumu ierobežojumi samazina dzelzceļa infrastruktūras noslodzi kravu pārvadājumos, kā rezultātā arī 2023. gadā turpināja samazināties pa dzelzceļu pārvadāto kravu kopapjoms (samazinājums tonnās par 27,6% pret 2022. gadu).</p>
<p>Priekšlikums. Jāattīsta iekšzemes kravu pārvadājumi, t.sk. konteinerkravu un citu kravu ar augstu pievienoto vērtību pārvadājumi, piemēram, no industriāliem parkiem uz ostām un no sauszemes multimodāliem termināliem uz ostām.</p> <p>Konteinerkravu un citu kravu piesaistei ir jāattīsta Centrālāzijas kravu pārvadājumu koridori un, lai tie iet cauri Latvijai. Tāpat esošajos ģeopolitiskajos apstākļos jāveicina jaunu transporta koridoru attīstība, piemēram, Ukraina (iekļauta Ziemeļjūras – Baltijas jūras Eiropas transporta koridorā), Baltijas – Melnās jūras transporta koridoru (Latvija – Turcija, Latvija – Bulgārija) attīstība un konteinervilcienu pārvadājumu veicināšana. Dzelzceļa infrastruktūra Latvijā, kas ir lielākā starp Baltijas valstīm, saglabā potenciālu apkalpot kravu apjoma palielināšanai pie nosacījuma, ja tiek atrasts atbilstošs tirgus segments un niša (nepieciešams identificēt jaunus loģistikas sektora attīstības stratēģiskos virzienus). Vienlaikus jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras sekmīga integrāciju kopīgā transporta infrastruktūras tīklā un jāizmanto tās potenciāls kravu pārvadāšanai. Jāņem vērā, ka dzelzceļa attīstībai nepieciešami būtiski finanšu ieguldījumi un iespējas tos segt no valsts budžeta ir ierobežotas. Lai noteiktu potenciālos tirgus segmentus, ieteicams izmantot RB Rail īstenotos pētījumus.</p>										

Izvērtēt nepieciešamību pārskatīt 2027. gada mērķi.

6. Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums (TEU)

6.1. ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2020	-2 (459 979/ 470 075)	+4	+4	SM (ostu pārvalžu dati)	-0,7 (472 220/ 469 001)	-4,7	-117,50%	<p>Mērķis nav sasniegts.</p> <p>Rādītāja vērtības kopumā saglabājušās sākotnējās vērtības apjomā.</p> <p>Analizējot rādītāja izmaiņas, jāņem vērā, ka īsākā laika nogrieznī – 2022. gadā kopumā un 2023. gadā atsevišķās ostās rādītāja vērtība ir pieaugusi attiecībā pret iepriekšējā gada rādītāja vērtībām. Savukārt rādītāja vērtības analizējot par laika periodu kopš 2020. gada, jāņem vērā gan Covid-19 pandēmijas, gan Krievijas īstenotā kara Ukrainā ietekme, gan citi iepriekš (3. PR ievadā) aprakstītie apstākļi.</p> <p>Izmaiņas galvenokārt skatāmas globālo piegādes ķēžu kontekstā, kas būtiski mainījušas kravu apgrozījuma tendences ne tikai Latvijas, bet arī Baltijas un visas pasaules ostās. Tāpat konkurence ar kaimiņvalstu ostām, it īpaši Klaipēdas ostu Lietuvā, kas saglabā spēcīgas līderpozīcijas Baltijas valstīs pārkraušanas apjomu ziņā, ietekmē rādītāja vērtību izmaiņas. Ostu darbības rezultāti atspoguļo katras valsts ostu nozīmīgumu un ieguldījumu Baltijas jūras austrumu reģiona kravu apstrādē un tranzītā, kas ir svarīgs faktors valsts ekonomikas attīstībā un liecina par valstu ostu konkurētspēju un veiktspēju starptautiskajā tirdzniecībā.³⁰ Pēc ES noteiktajām sankcijām Krievijai un Baltkrievijai, Sanktpēterburgas osta zaudējusi būtisku konteinerkravu apjomu, kā</p>
--	---	------	-----------------------------	----	----	-------------------------	----------------------------	------	----------	---

³⁰ <https://www.lrn.lv/kravu-apjoma-samazinajums-lielakaja-dala-baltijas-juras-austrumu-krasts-ostas-2023/>

										rezultātā Baltijas ostas daļēji ir guvušas labumu no šādas situācijas.
Priekšlikums. Konteinerkravu piesaistei ir jāattīsta Centrālās kravu pārvadājumu koridori (iesk. Ķīnu), novirzot pārvadājumu plūsmas cauri Latvijai. Tāpat esošajos ģeopolitiskajos apstākļos jāveicina Baltijas – Melnās jūras transporta koridoru (Latvija – Turcija, Latvija – Bulgārija, Latvija – Ukraina) attīstība un konteinerkravu pārvadājumu veicināšana, kur Latvijai ir samērā veiksmīga pieredze, kuru nepieciešams maksimāli izmantot. Transporta koridora uz Ķīnu attīstībā jāņem vērā, ka daudzas ES valstis attīsta transporta koridorus ar šajā virzienā (piemēram, Polija, kam ir ļoti labi attīstīti multi-modālie kravu termināli), līdz ar to pastāv konkurence.										
6.2. pārvadājumus ar dzelzceļu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2020	-2 (65 332 / 66 738)	+4	+4	LDz	-38 (93118/ 57957)	-42	-1050.0%	Mērķis nav sasniegts. Ģeopolitiskās situācijas izmaiņas, Krievijas uzsāktais karš Ukrainā. ES pieņemto sankciju pret Krieviju un Baltkrieviju ietekme.
Priekšlikums. Maksimāli jāattīsta konteinerkravu un citu kravu ar augstu pievienoto vērtību pārvadājumi, piemēram, no industriāliem parkiem uz ostām un no sauszemes multimodāliem termināliem uz ostām. Tas ir loģistikas stratēģijas jautājums, kas skatāms kontekstā ar plānoto SILC attīstību. Jāizmanto RB Rail pieejamā informācija par potenciālo kravu pārvadājumu attīstību dažādos segmentos.										
Konteinerkravu piesaistei ir jāattīsta Centrālās kravu pārvadājumu koridori un, lai tie iet cauri Latvijai. Tāpat esošajos ģeopolitiskajos apstākļos jāveicina Baltijas – Melnās jūras transporta koridoru (Latvija – Turcija, Latvija – Bulgārija, Latvija – Ukraina) attīstība un konteinerkravu pārvadājumu veicināšana, kur Latvijai ir samērā veiksmīga pieredze, kuru nepieciešams maksimāli izmantot.										
7. Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējās iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu	%	2020	17 ³¹	18,5	20	SM (pēc ATD un LDz datiem)	9,8 (3549,3/ 346.1)	-8,7	-47,03	Mērķis nav sasniegts. Iekšzemes kravu pārvadājumu, kas veikti ar autotransportu, apjoms pieaudzis, turpretī ar dzelzceļu pārvadātais apjoms krities. Mērķa nesasniegšanas pamatā ir kravu pārvadājumu ar autotransportu iekšzemes kravu pārvadājumos lielāka konkurētspēja, salīdzinot ar dzelzceļa pārvadājumiem. Iekšzemes kravu pārvadājumu apjoms vēsturiski veidojis nelielu daļu no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem - vidēji 3% apmērā laika periodā līdz 2019. gadam. To īpatsvars likumsakarīgi pieaudzis līdz ar tranzīta kravu straujo kritumu Krievijas uzsāktā kara Ukrainā rezultātā, taču jāņem vērā, ka absolūtos skaitļos iekšzemes kravu

³¹ 2020. gadā ar autotransportu 2763 milj. t/km, ar dzelzceļu 477,5 milj. t/km.

										<p>pārvadājumu kopapjoms saglabāties nemainīgs ikgadēji ~1,5 – 2 milj. tonnu apjomā.</p> <p>Apskatot atsevišķi iekšzemes kravu pārvadājumus ar sauszemes transportu, dati liecina, ka pretstatā dzelzceļam palielinās iekšzemes pārvadājumu ar autotransportu īpatsvars. Saskaņā ar 2022. gada CSP informāciju:</p> <p>- iekšzemē ar dzelzceļa transportu pārvadāja 1,7 milj. tonnu kravu – par 17% mazāk nekā 2021. gadā;</p> <p>- iekšzemē ar autotransportu pārvadāja 64,8 milj. tonnu kravu - par 1,4% vairāk nekā 2021. gadā.</p>
<p>Priekšlikums. Jāattīsta konteinerkravu un citu kravu ar augstu pievienoto vērtību pārvadājumu nodrošināšanu, piemēram, no Latvijas industriāliem parkiem uz ostām un no sauszemes multimodāliem termināliem (SILC) uz ostām. Tas ir loģistikas stratēģijas jautājums, kas skatāms kontekstā ar plānoto SILC attīstību. Jāizmanto RB Rail pieejamā informācija par potenciālo kravu pārvadājumu attīstību dažādos segmentos. Jāatzīmē, ka, veicot kravu pārvadājumus ar dzelzceļu, ir jārēķinās ar vairākām papildus operācijām, kā, piemēram, iekraušana / izkraušana, kam nepieciešams attiecīgs laukums pie dzelzceļa. Tāpat autoceļu tīkls ir daudz plašāks nekā dzelzceļa pievadceļu skaits, kas attiecīgi sadārdzina kopējo procesu, jo daudzviet nav nodrošinātas pārkraušanas iespējas.</p> <p>Iekšzemes kravu pārvadājumos pa dzelzceļu pastāv arī pārvadāšanas nosacījumi un šo nosacījumu izpildei patērētā laika dēļ bieži vien ir sarežģīti konkurēt ar būtiski elastīgākiem autotransporta pārvadājumiem.</p> <p>Paredzams, ka veicot mērķtiecīgu pāreju uz dzelzceļu kā transporta infrastruktūras “mugurkaulu”, tendences varētu mainīties un ar dzelzceļa transportu veikto pārvadājumu īpatsvaram pieaugot. Tomēr, lai to panāktu, nepieciešami vairāki veicinoši atbalsta mehānismi un apjomīgi ieguldījumi atbilstošas infrastruktūras attīstībā (piemēram, t.s. “sausās ostas”). Konkrētas tirgus perspektīvas – teritorijas un kravu veidi, identificējami RB Rail īstenotajos pētījumos.</p>										
8. Apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2019	-0,6 (539,4/542,4)	+10	+10	SM (ostu pārvalžu dati)	26 (1174,3/931.8) 2022./ 2021.	16	160%	<p>Mērķis sasniegts.</p> <p>Sākot ar 2021. gadu Latvijas lielajās ostās pieaug ražošanas uzņēmumu apgrozījums.</p>
<p>Priekšlikums. RR tvērumā iekļaut arī mazās ostās, kurās arī ir svarīgi kāpināt pievienoto vērtību, ražošanu un darba vietu veidošanu.</p> <p>Rūpniecisko ražošanas uzņēmumu attīstība ostu teritorijās, kā arī speciālajās ekonomiskajās zonās un industriālajās zonās kopumā uzskatāma par vienu no priekšnosacījumiem Latvijas ostu konkurētspējas saglabāšanai ilgtermiņā. Attīstībai izmantojami dažādi finansējuma veidi – jau līdz šim īstenotās nodokļu atlaides speciālajās ekonomiskajās zonās, gan arī piesaistot privātos partnerus, kā tas ir plānots Liepājas speciālā ekonomiskā zonā.</p>										

9. Elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma	% / km	2020	13,7% / 250km	13,7% / 250km	24,2 ³²	SM	14,9% / 273km	0	0	Atbilstoši plānotajam.
<p>Priekšlikums. Neprecīzi noteikta bāzes gada vērtība. Ieteikums precizēt bāzes vērtību – 14, sasniedzamo vērtību 2023. gadam – 14. Precizēt 2027. gada mērķa vērtību, nosakot to 15 %. Ņemot vērā Rail Baltica projekta progresu, ietekme uz rādītāju līdz 2027. gadam nav paredzēta.</p> <p>Priekšlikums pārskatīt RR, definējot to, “<i>Modernizētas xx km elektrificētu līniju</i>” un “<i>Uzbūvēti yy jaunu elektrificētu līniju</i>”.</p> <p>Dzelzceļa posmiem, kurus tehnisku vai izmaksu efektivitātes apsvērumu dēļ nevar pilnībā elektrificēt, būtu vērtējami alternatīvo degvielu tehnoloģiju un dzinēju sistēmu risinājumi, piemēram, ar ūdeņradi vai bateriju darbināmu vilcienu iegāde, un nepieciešamās dzelzceļa infrastruktūras izbūve (uzlādes un izpildes infrastruktūra). Alternatīvo risinājumu gadījumā nepieciešams pārskatīt un piesaistīt papildu finansējumu. Tāpat izvērtēt iespēju no jauna elektrificēt tikai pašas noslogotākās līnijas.</p> <p>AFIR 13. pants paredz izvērtējuma veikšanu alternatīvo degvielu tehnoloģiju un dzinēju sistēmu, piemēram, ar ūdeņradi vai bateriju darbināmu vilcienu, izstrādei dzelzceļa posmiem, kurus tehnisku vai izmaksu efektivitātes apsvērumu dēļ nevar pilnībā elektrificēt.</p> <p>Vērtējot ilgtermiņā, būtu nepieciešams straujāks progress dzelzceļa līniju elektrificēšanai, it īpaši ņemot vērā Eiropas kopējās iniciatīvu pārejai uz bezemisiju ekonomiku ilgākā laika perspektīvā.</p> <p>Dzelzceļa elektrifikācija ir viens no priekšnosacījumiem, lai Latvijas dzelzceļa infrastruktūra varētu sekmīgi iekļauties kopējā Eiropas mēroga transporta tīklā.</p>										

Datu avots: TAP2027

³² ieskaitot Rail Baltica dzelzceļa līniju

Pamatojošā informācija

1. Transporta infrastruktūras indekss (*Globālais konkurētspējas indekss*)

Nav pieejama informācija

2. Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī

Pamatojoties uz LVC interneta vietnē pieejamo informāciju³³ 2023. gadā 75,8% valsts galvenie autoceļi bija ļoti labā vai labā stāvoklī.

3. Apkalpoto kravu apjoms Lidostā "Rīga"

Pamatojoties uz Lidostas "Rīga" interneta vietnē sniegto informāciju³⁴ 2023. gadā apkalpoto kravu apjoms bija 19 160 t.

4. Kravu apgrozījums Latvijas ostās

Pamatojoties uz VIA Latvia interneta vietnē ievietoto informāciju³⁵ 2023. gadā kravu apgrozījums Latvijas ostās bija 38 655.2 tūkst. t. jeb 38,6 milj. t.

5. Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos

2020. gada bāzes vērtība kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos bija 24,1 milj. t. Plānotā vērtība 2023. gadā bija 26,5 milj. t.

Pamatojoties uz LDz interneta vietnē pieejamo informāciju³⁶ 2023. gadā kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos bija 15,6 milj. t. 2023. gada kravu pārvadājumu rādītāji ir samazinājušies par 5,952 milj. t. salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārvadātas 21,588 milj. t. kravu³⁷.

6. Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums (TEU)

6.1. ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu

2020. gada bāzes vērtība konteinerkravu apgrozījuma pieaugums (TEU) ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija -2. 2023. gada vērtība tika plānota – +4.

Pamatojoties uz VIA Latvia interneta vietnē ievietoto informāciju³⁸ tabulā zemāk iekļauti konteinerkravu apgrozījumi laika posmā no 2020. gada līdz 2023. gadam.

Kravu veids	2020	2021	2022	2023	2023/2022
(TEU)	457 979	428 879	472 220	469 001	-0,7%

6.2. pārvadājumos ar dzelzceļu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu

2020. gada bāzes vērtība konteinerkravu apgrozījuma pieaugums pārvadājumos ar dzelzceļu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija -2%. Plānotā vērtība 2023. gadā bija +4%. Pamatojoties uz SM sniegto informāciju uz 12.04.2024. vērtība 2023. gadā bija -38% (93118/ 57957).

7. Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu

2020. gada bāzes vērtība ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu bija 17%. Plānotā vērtība 2023. gadā bija – 18,5.

Pamatojoties uz SM sniegto informāciju uz 09.04.2024. 2023. gadā ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu, vērtība bija 9,8%.

8. Apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu

2019. gada bāzes vērtība apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija -0,6%. Plānotā pieauguma vērtība 2023. gadā bija 10%.

³³ <https://lvceli.lv/aktualitates/vairak-ieguldits-regionalajos-celos/>

³⁴ <https://www.riga-airport.com/lv/media/2556/download>

³⁵ https://www.vialatvia.com/uploads/files/Gada%20statistika/lat_lat12.2023.pdf

³⁶ <https://www.ldz.lv/lv/2023gada-par-9-procentiem-pieaudzis-dzelzcela-pasazieru-skaitis-kopuma-parvadati-17-miljoni-pasazieru>

³⁷ <https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz-darba-raditaji-2022.pdf>

³⁸ https://www.vialatvia.com/uploads/files/Gada%20statistika/lat_lat12.2023.pdf

Pamatojoties uz SM sniegto informāciju 09.04.2024., apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot 2023. gadu ar iepriekšējo gadu, bija +26%.

9. Elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma

Pamatojoties uz LDz tīkla pārskatu 2023³⁹, sliežu ceļu, kas aprīkoti ar kontakttīklu (elektrificēti sliežu ceļi) garums sastāda 250 km. Kopējais LDz infrastruktūras sliežu ceļu garums ir 1779 km⁴⁰. Elektrificēto sliežu ceļu garums no kopējā sastāda 14,05%, t.i. bez izmaiņām salīdzinājumā ar 2020. gadu.

³⁹ <https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz-Tikla-Parskats-2023-gr.15.pdf>

⁴⁰ <https://www.ldz.lv/lv/tikla-parskats-2023>

4. politikas rezultāts (4.PR) Paaugstināta transporta drošība un drošums

Tabulā zemāk iekļauta informācija par 4. PR rādītājiem, to plānotajām un faktiskajām vērtībām 2023. gada beigās, kā arī skaidrojums novirzēm no plānotajām vērtībām. Pamatojošā informācija faktiskajām vērtībām, kā arī izmantotie datu avoti norādīti zem tabulas.

Tabula 5. 4 PR rezultātu rādītāji un vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mēr-vienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots	Faktiskā vērtība 2023	Novirze	Novirze %	Skaidrojums
1. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu	% skaits	2020	0 (139)	10	35	CSDD	- 2% (142)	-12%	120%	Mērķis nav sasniegts. Pēc Covid19 pieauga satiksmes intensitāte, līdz ar to arī palielinājies ceļu satiksmes negadījumu risks. Latvijā autoparka vidējais vecums ir 14 gadi. Nepietiekama un neatbilstoša gājēju un mikromobilitātes infrastruktūra. Nepietiekams finansējums ceļu pārbūvei. Valsts policijas kapacitāte. Aizkavēšanās ar vidējā ātruma kontroles sistēmas izbūvi. Sabiedrības augstā tolerance pret atļautā braukšanas ātruma neievērošanu.
Priekšlikums. Veicot Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.-2027. gadam starpposma novērtējumu, novērtēt esošās politikas efektivitāti un sniegt priekšlikumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, attiecīgi grozot un papildinot plānu, lai sasniegtu uzstādīto mērķi.										
2. Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto samazinājums pret bāzes gadu	% skaits	2020	0 (491)	10	35	CSDD	21% (383)	11%	110.0%	Mērķis sasniegts. 2021. gadā mainīta smagi ievainoto definīcija no 24 h hospitalizācijas uz MAIS 3+. ⁴¹
3. Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni	punkti	2019	95 (Eiropā 90. punkts)	≥95	≥95	CAA	≥95	0	0	Mērķis sasniegts. Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis saglabājas nemainīgs.
4. Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits	skaits/milj. vkm	2020	1,58	1,42	1,30	VDzTI	0,684	+0,74	+48,17%	Mērķis sasniegts. 2023. gadā nopietno negadījumu skaits ir samazinājies par 56,2% (no 16 līdz 7 negadījumiem), cietušo

⁴¹ Ministru kabineta 2010. gada 26. janvāra noteikumi Nr.75 "Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi" <https://likumi.lv/ta/id/204327-celu-satiksmes-negadijumu-tajos-cietuso-un-boja-gajuso-personu-registracijas-un-uzskaites-noteikumi>

										cilvēku skaits samazinājies par 53,3% (no 15 līdz 7 cilvēkiem) salīdzinot 2022. gadu, LDz īstenojot virkni drošības projektu, infrastruktūras uzlabojumiem, kā arī sociālās kampaņās nolūkā veicināt drošību dzelzceļa sliežu ceļu tuvumā – rezultātiem apliecinot šo kampaņu efektivitāti.
Priekšlikums. Papildus jāplāno kompleksi pasākumi gan attiecībā uz ERTMS ieviešanu, gan attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuvju drošību.										
5. Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes saprašanas memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā	atbilst/ neatbilst	2020	atbilst	atbilst	atbilst	PMoU ⁴²	atbilst	0	0%	Mērķis sasniegts.
6. Ir izpildīti LV IMSAS audita secinājumos ietvertie norādījumi	ir/nav izpildīti	2020	*	*	ir izpildīti	SM	Audits plānots 2024. gadā	Audits plānots 2024. gadā		Atbilstoši plānotajam. IMSAS audits noticis 2024. gada aprīlī, notiek darbs pie ziņojuma, kurā tiek iekļauti audita secinājumi.
7. Jauno un atjaunoto jūras navigācijas karšu skaits	skaits	2020	6 papīra kartes	8 papīra kartes	10 papīra kartes	VSIA LJA	7 papīra kartes +1 (speciālā mācību karte) papīra kartes	0	-12,5%	Mērķis sasniegts.
			18 ENC ⁴³	10 ENC	15 ENC		11 ENC	1,00	10,0%	
			-	-	1 karšu komplekts		-	-	-	

Datu avots: TAP2027

⁴² <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

⁴³ Elektroniskās navigācijas kartes

Pamatojoša informācija

1. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu

2020. gada bāzes vērtība 139 bojāgājušie, plānotā 2023. gada % samazinājums pret bāzes gadu ir 10%. Pamatojoties uz CSDD mājaslapā ievietoto informāciju⁴⁴ 2023. gadā bojāgājušo satiksmes dalībnieku skaits ir 142. Salīdzinot 2023. gadu ar 2020. gadu, vērojams palielinājums par 2,1%.

2. Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu

2020. gada bāzes vērtība ir 491 smagi ievainotais, plānotā 2023. gada % samazinājums pret bāzes gadu ir 10%. Pamatojoties uz CSDD mājaslapā ievietoto informāciju⁴⁵ 2023. gadā smagi ievainoto skaits bija 383. Salīdzinot 2023. gadu ar 2020. gadu, vērojams samazinājums par 21%.

3. Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni

2019. gada bāzes vērtība 95 (Eiropā 90. punkts), plānotā vērtība 2023. gadā ir ne mazāk kā 95 punkti. 2023. gada gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis saglabājas nemainīgs - 95 punkti.

4. Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits

2020. gada bāzes vērtība ir 1,58 skaits/milj. vkm, plānotā vērtība 2023. gadā – 1,42. Pamatojoties uz VDzTI sniegto informāciju uz 11.04.2024. rādītājs 2023. gadā bija 0,684 skaits/milj. vkm.

5. Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes saprašanas memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā

Pamatojoties uz PMoU interneta vietnē sniegto informāciju⁴⁶ laika periodā no 01.07.2023 līdz 30.06.2024. Latvija ir iekļauta Baltajā sarakstā, kas nozīmē, ka tā atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli sarakstā.

6. Ir izpildīti Latvijas IMSAS audita secinājumus ietvertie norādījumi

IMSAS audits notika 2024. gada aprīlī.

7. Jauno un atjaunoto jūras navigācijas karšu skaits

2020. gada bāzes vērtība jūras navigāciju kartēm ir 6 papīra kartes + 18 elektroniskās navigācijas kartes. Plānotā vērtība 2023. gadā bija 8 papīra kartes + 10 elektroniskās navigācijas kartes. Pamatojoties uz VSIA LJA sagatavoto jūras navigācijas karšu un publikāciju katalogu⁴⁷ laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam ieviestas vai atjaunotas 19 papīra karšu (no kurām 7 ieviestas, vai atjaunotas 2023. gadā). Laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam ieviestas, vai atjaunotas 23 elektroniskās navigācijas kartes (no kurām 11 ieviestas, vai atjaunotas 2023. gadā).

⁴⁴ <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/ikmenes-dati>

⁴⁵ https://www.csdd.lv/cck?Itemid=326&collection=fails&file=doc_fails&id=3520&task=download&xi=0

⁴⁶ <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>

⁴⁷ <https://www.lja.lv/ATONLV/getCatalogue>

5. politikas rezultāts (5.PR) Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana

Tabulā zemāk iekļauta informācija par 5. PR rādītājiem, to plānotajām un faktiskajām vērtībām 2023. gada beigās, kā arī skaidrojums novirzēm no plānotajām vērtībām. Pamatojošā informācija faktiskajām vērtībām, kā arī izmantotie datu avoti norādīti zem tabulas.

Tabula 6. 5 PR rezultātu rādītāji un vērtības

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots	Faktiskā vērtība 2023	Novirze	Novirze %	Skaidrojums
1. Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits	skaits	2019	1443 ⁴⁸ +9 ⁴⁹ +98 ⁵⁰	1 500	1 600	IZM	1190 ⁵¹ +30 ⁵² +2622 ₅₃	2 342	156,13%	Nav iespējams novērtēt mērķa sasniegšanu, jo neprecizitātes bāzes gada vērtības aprēķina metodoloģijā.
Priekšlikums. Pirms izvērtēt mērķa sasniegšanu, nepieciešams precizēt rādītāja vērtības aprēķina metodoloģiju. Nav zināms, vai pie bāzes vērtības iekļauts arī bezpilota gaisa kuģu absolventu skaits, līdz ar to, ja tas tiek iekļauts faktiskā vērtībā – mērķis sasniegts. Neiekļaujot bezpilota gaisa kuģu absolventu skaitu – mērķis nebūtu sasniegts. Pārskatīt rezultātu rādītāja formulējumu, jo tikai pasākums 5.1.5. attiecas uz apmācību nodrošināšanu. Izmantojot karjeras dienas un ēnu dienas, var tikt palielināta informētība par apmācību iespējām, bet nevar veikt tiešu sasaisti ar absolventu skaitu.										
2. Profesionālo kvalifikāciju ieguvušo personu, kuras strādā nozarē, īpatsvars ⁵⁴	%	2019	*	*	*	IZM	<u>Profesionālās izglītības absolventu monitoringa dati⁵⁵</u> Programmu grupā, 840, Transporta pakalpojumi, absolventu skaits,			Mērķa vērtība 2023. gadam netika noteikta, jo uz TAP2027 izstrādes brīdi nebija uzsākts absolventu monitorings (nebija pieejama bāzes vērtība).

⁴⁸ Neieskaitot apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaitu; Profesionālo izglītības iestāžu, augstskolu un koledžu absolventi izglītības programmās – mašīnzinības (mehāniskie transportlīdzekļi, kuģi un gaisa kuģi) un transporta pakalpojumi, datu avots CSP

⁴⁹ CPL apliecības

⁵⁰ Tālvadības pilotu iegūtā kvalifikācija

⁵¹ Neieskaitot apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaitu; Profesionālo izglītības iestāžu, augstskolu un koledžu absolventi izglītības programmās – mašīnzinības (mehāniskie transportlīdzekļi, kuģi un gaisa kuģi) un transporta pakalpojumi, datu avots CSP

⁵² CPL apliecības

⁵³ Tālvadības pilotu iegūtā kvalifikācija

⁵⁴ Aktuālie profesionālās izglītības monitoringa dati būs pieejami par to absolventu turpmākajām gaitām, kuri izglītības iestādes pabeiguši pirms diviem gadiem. Plānots, ka 2022. gada sākumā būs pieejami dati par 2019. gada profesionālās izglītības absolventu turpmākajām gaitām

⁵⁵ 2018.-2021.gada profesionālā izglītības iestāžu absolventi, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju (kodi 32; 32a; 33; 35a; 35b - sk. izglītības klasifikāciju, MK not.322), un attiecībā uz 2022.monitoringa gadu

							<p>kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā=195; nodarbināti=139.</p> <p>No tiem, īpatsvars, kuri strādā H, Transports un uzglabāšana=31.7 %</p> <p>Programmu grupā, 525, Mašīnzinības, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā=2749; nodarbināti=1863.</p> <p>No tiem, īpatsvars, kuri strādā H, Transports un uzglabāšana=9.6 %</p> <p><u>Augstākās izglītības monitoringa dati⁵⁶</u></p> <p>Programmu grupā, 840, Transporta pakalpojumi, absolventu skaits,</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

⁵⁶ 2017.-2021.gada augstākās izglītības iestāžu absolventi, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju (kodi 41; 42; 44,46,47, 48;49,50- sk. izglītības klasifikāciju, MK not.322), un attiecībā uz 2022.monitoringa gadu

							<p>kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā=1066; nodarbināti=797</p> <p>No tiem, Īpatsvars, kuri strādā H, Transports un uzglabāšana=27,5 %</p> <p>Programmu grupā, 525, Mašīnzinības, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā=1583; nodarbināti=1339.</p> <p>No tiem, Īpatsvars, kuri strādā H, Transports un uzglabāšana=37,9 %</p>			
Priekšlikums. Nozarē strādā vairāk nekā 50 000 strādājošie, bet tiek mērīts neliels absolventu skaits. Nav skaidrs, ar kuru TAP2027 pasākumu būtu saistīts šis rādītājs.										
3. Publiskie ieguldījumi pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I)	%	2019	7,4	8	10	IZM	5,01 (2021)	-2,99	-37,38%	Mērķis nav sasniegts.

Priekšlikums. Pētniecībā un inovācija (turpmāk P&I) Latvija nerasniedz ES un Latvijas plānošanas dokumentos noteiktās rezultātu vērtības. ES fondu investīcijas P&I attiecas uz RIS3 jomām, tādēļ būtu ieteicams mainīt rezultātu rādītāju pēc būtības, ņemot vērā, ka viedās enerģētikas un mobilitātes joma aptver risinājumus tādos virzienos kā: atjaunojamie enerģijas avoti, enerģijas uzglabāšana un pārvaldība, elektromobilitāte un alternatīvie degvielas veidi, viedā mobilitāte un transporta risinājumi, enerģijas un transporta infrastruktūras digitalizācija, ilgtspējīga urbanizācija un būvniecība.

TAP2027 iekļautais uzdevums 5.1.2. sekmēt P&I, 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 nav viennozīmīgi izmērāms ar investīciju apmēru. Ja ir plānots izmantot esošo rezultātu rādītāju paturēt, tad rīcībām tā sasniegšanai jābūt daudz mērķtiecīgākām un nebūtu jāaprobežojas tikai ar sadarbību.

Lai varētu runāt par rīcībām, kas pēc būtības sekmētu transporta nozares uzņēmumu un zinātnisko institūciju sadarbību, tad visām transporta un loģistikas nozarē iesaistītajām pusēm būtu jāsekmē inovatīvu risinājumu ieviešana katras institūcijas pārziņā esošajos pakalpojumos vai arī jāattīsta jauni, līdz šim neesoši pakalpojumi.

Ja netiek mainīts pasākums 5.1.2., kā rezultatīvie rādītāji varētu būt: kopējo pētījumu skaits, publikāciju skaits, ieviesto inovāciju skaits.

4. Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā	atbilst	2020	atbilst	atbilst	atbilst	Aktuālais IMO Jūras drošības komitejas (MSC) cirkulārs ⁵⁷	Atbilst	0	0%	Mērķis sasniegts.
5. Kuģu virsniņu īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā	%	2020	51	53	54	VS/A LJA	56	3	5,66%	Mērķis sasniegts.

Priekšlikums. Jāmēra jūrniecības izglītības programmu klāsts.

6. Jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars	%	2020	0	20	40	VS/A LJA	23	3	15%	Mērķis sasniegts.
---	---	------	---	----	----	----------	----	---	-----	-------------------

Priekšlikums. Nodrošināt sasaisti starp pasākumu 5.1.4. (jūrnieku sertifikātu digitalizācijas iespējas) un rezultāta rādītāju, jo rezultātu rādītājs ir plašāks un attiecas, uz digitāli sniegto pakalpojumu skaitu.

Datu avots: TAP2027

⁵⁷ Uz 01.06.2021. - MSC.1/Circ.1163/Rev.12) 2019. gada 9. jūlijs

Pamatojoša informācija

1. Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits

2019. gada bāzes vērtība absolventu skaitam ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits – 1443. Informācija par 2019. gadu tiek pielīdzināta metodoloģijai par 2023. gadā sniegtajiem datiem. Plānotā vērtība 2023. gadā - 1500.

Pamatojoties uz IZM sniegto informāciju 27.03.2024., kuru sniedza IZM Politikas iniciatīvu un attīstības departaments, faktiskā vērtība 2023. gadā bija 1 190, neiekļaujot apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaitu.

Attiecībā par gaisa kuģu pilotiem, informāciju 2024. gada aprīlī sniedza CAA.

Persona kļūst par pilotu ar brīdi, kad ir saņēmusi savu pirmo pilota apliecību. Ir šādas pilotu apliecību kategorijas:

NAPL - nacionālā amatierpilota apliecība;

LAPL - vieglā gaisa kuģa pilota apliecība;

BPL - gaisa balona pilota apliecība;

SPL - planiera pilota apliecība;

PPL - privātpilota apliecība;

CPL - komercpilota apliecība;

MPL - daudzpilotu pilota apliecība: ierobežojums šīm apliecībām ir tāds, ka pilots bez papildu apmācības drīkst lidot tikai daudzpilotu lidmašīnā;

ATPL - avioliñiju transporta pilota apliecība.

Lai persona iegūtu kādu no augstāk minētām pilota apliecībām, ir jāapgūst attiecīgu teorētisko un praktisko apmācību sertificētā mācību organizācijā, kā arī aviācijas kompetentās iestādes uzraudzībā (Latvijā - CAA) jānokārto attiecīgus teorētiskos eksāmenus un praktisko eksāmenu (prasmju pārbaudi).

Jāatzīmē, ka iepriekš minēto pilota apliecību (izņemot NAPL apliecību) iegūšanai, persona gan teorētisko, gan praktisko apmācību var apgūt jebkurā ES dalībvalstī sertificētā mācību organizācijā, turklāt teorētiskā un praktiskā apmācība var būt iegūta dažādās sertificētās mācību organizācijās, un arī tās var būt sertificētas dažādās ES dalībvalstīs. Teorētiskos eksāmenus persona arī var kārtot jebkurā ES dalībvalsts aviācijas kompetentā iestādē (nosacījums tikai, ka visiem eksāmeniem ir jābūt nokārtotiem vienas aviācijas kompetentās iestādes uzraudzībā), bet praktisko eksāmena kārtošana ir Latvijas CAA uzraudzībā, ja persona vēlas pilota apliecību saņemt Latvijā.

Tālāk pilots, kas grib saņemt jaunu kvalifikācijas atzīmi esošā pilota apliecībā (piemēram, instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi, cita gaisa kuģa kategorijas, tipa, klases kvalifikācijas atzīmi) papildus apgūst attiecīgas gan teorētiskās, gan praktiskās apmācības un nokārto prasmju pārbaudi.

Pilota apliecības iegūšana pati par sevi nepiešķir personai profesiju, bet gan piešķir tiesības veikt lidojumus attiecīgā gaisa kuģa kategorijā, iegūtās kvalifikācijas atzīmes ietvarā.

Tikai CPL apliecības turētājs, apgūstot papildu apmācības un iegūstot konkrēta gaisa kuģa tipa vai klases kvalifikācijas atzīmi, kā arī MPL un ATPL apliecības turētājs var iegūt darbu aviokompānijā, strādāt par pilotu un veikt komerciālus gaisa pārvadājumus.

SPL (planiera) un BPL (gaisa balona) piloti iegūstot atbilstošu lidojumu pieredzi un nokārtojot prasmju pārbaudi komerciāliem lidojumiem - iegūst tiesības veikt komerciālus lidojumus.

Zemāk apkopota informācija par personu skaitu, kas ir pabeigušas apmācības un kā pirmo pilota apliecību ir ieguvušas CPL apliecību. Vēlāk šīs personas, izpildot noteiktās prasības, var pretendēt uz ATPL apliecības saņemšanu, kas dod tiesības veikt komerciālus gaisa pārvadājumus gaisa kuģa kapteiņa statusā. Norādām valsti, kurā pilots apmācību ir pabeidzis, ja mācības ir pabeigtas Latvijā – norāda attiecīgo mācību organizāciju. MPL apliecības - nav izdotas.

Tabula 7. Izdotās komercpilota apliecības laika periodā no 2019.–2023. gada

Izdotas apliecības	CPL	2019. gads	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads
Latvijā (mācību organizācija - Air Baltic Training ATO)		8 piloti	5 piloti	21 piloti	39 piloti	20 piloti

Slovākija	1 pilots	3 piloti	3 piloti	4 piloti	5 piloti
Ungārija	1 pilots	1 pilots	1 pilots	-	1 pilots
Spānija	-	-	1 pilots	1 pilots	-
Latvijā (mācību organizācija - ERIVA ATO)	-	-	-	-	4 piloti

Datu avots: CAA dati

2. Profesionālo kvalifikāciju ieguvušu personu, kuras strādā nozarē, īpatsvars Profesionālās izglītības monitoringa dati⁵⁸

Programmu grupā, 840. Transporta pakalpojumi, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā - 195; nodarbināti -145. No tiem, īpatsvars, kuri strādā Transporta un uzglabāšanas sektorā ir 6,9%.

Programmu grupā, 525. Mašīnzinības, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā - 2749; nodarbināti - 1896. No tiem, īpatsvars, kuri strādā Transports un uzglabāšanas sektorā - 9,3%.

Augstākās izglītības monitoringa dati⁵⁹

Programmu grupā, 840. Transporta pakalpojumi, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā - 1032; nodarbināti - 781. No tiem, īpatsvars, kuri strādā Transports un uzglabāšanas sektorā - 27,5%.

Programmu grupā, 525. Mašīnzinības, absolventu skaits, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju, šajos gados kopā - 1583; nodarbināti -1339. No tiem, īpatsvars, kuri strādā Transporta un uzglabāšanas sektorā - 37,9%

Ierobežojumi. Pēdējie aktuālie dati pieejami par 2020. gada absolventiem.

3. Publiskie ieguldījumi pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I)

2019. gada bāzes vērtība publiskajos ieguldījumos pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I) – 7,4%. Plānotā vērtība 2023. gadā – 8%.

Pamatojoties uz IZM sniegto informāciju 18.03.2024. (izgūts no Eurostat datubāzes⁶⁰) par publiskiem ieguldījumiem pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai 2021. gadā kopā sastādīja 111 528 milj. EUR, valdības sektorā – 5 582 milj. EUR, kas sastāda 5,01% no kopējā īpatsvara.

Ierobežojumi. Jaunākie dati pieejami par 2021. gadu, pamatojoties uz IZM sniegto informāciju 18.03.2024.. Informācija par publiskiem ieguldījumiem pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I) netiek uzkrāta, jo tā nav skaidri identificējama RIS3 nozare.

4. Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā

2020. gada bāzes vērtība iekļauts "Atbilst", kas nozīmē, ka Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā. Pamatojoties uz SM interneta vietnē iekļauto informāciju⁶¹

5. Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā

2020. gada bāzes vērtība, kur kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā bija 51%, plānotā vērtība 2023. gadā ir 53%.

⁵⁸ 2018.-2021. gada profesionālā izglītības iestāžu absolventi, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju (kodi 32; 32a; 33; 35a; 35b - sk. izglītības klasifikāciju, MK not.322), un attiecībā uz 2022.monitoringa gadu, datu avots IZM

⁵⁹ 2017.-2021. gada augstākās izglītības iestāžu absolventi, kuri ieguvuši profesionālo kvalifikāciju (kodi 41; 42; 44,46,47, 48;49,50- sk. izglītības klasifikāciju, MK not.322), un attiecībā uz 2022.monitoringa gadu, datu avots IZM

⁶⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rd_e_gerdsc_custom_10435999/default/table?lang=en

⁶¹ <https://www.sam.gov.lv/lv/jurnieciba>

Pamatojoties uz LJA sniegto informāciju uz 28.03.2024. kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā 2023. gadā 56%.

6. Jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars

2020. gada bāzes vērtība, kur jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars bija 0%, plānotā vērtība 2023. gadā bija 20%.

Pamatojoties uz LJA sniegto informāciju uz 28.03.2024. jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars 2023. gadā bija 23%