

## 6. Pielikums – Forma F6 “Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums”

Tabulā zemāk apkopota informācija par TAP2027 īstenošanā iesaistītajām institūcijām un sniegts novērtējums par īstenojamajām aktivitātēm un to ietekmi uz mērķa un rezultātu sasniegšanu.

Tabula 1. Iesaistīto institūciju aktivitāšu novērtējums

| Institūcija | TAP2027 pasākums       | Izvērtējums  |
|-------------|------------------------|--|
| SM          | visi                   | <p>SM kā par transporta nozari atbildīgā valsts pārvaldes iestāde ir tieši vai netieši iesaistīta visu TAP2027 iekļauto pasākumu īstenošanā.</p> <p>SM loma faktiskajā pasākumu īstenošanā ir bijusi dažāda – no pasākumu koordinēšanas, pārraudzīšanas, līdz tiešai izpildei. Būtu vērts apdomāt, kā kopējo sistēmu pilnveidot, stiprinot SM lomu, bet vienlaikus nesarežģījot / nebirokratizējot pasākumu izpildi. SM loma būtu vērtējama kā nozares koordinējošā institūcija, kuras primārais uzdevums būtu kopējā nozares prioritāšu definēšana, īstenošanai nepieciešamo pasākumu definēšana kopā ar nozari, atbilstoša finansējuma nodrošināšana sadarbībā ar FM un atbilstošas uzraudzības nodrošināšana, vērtējot sasniegtā progresu, vienlaikus analizējot faktorus, kas ietekmē virzību uz izvirzīto mērķi un, ņemot vērā, mainīgos apstākļus, situācijas analīze un pasākumu pielāgošana, kā arī paveiktā lietderības, efektivitātes izvērtēšana un ietekmes noteikšana atbilstošos gadījumos.</p> <p>Ir izstrādāts indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2023. g.-2027. g. projekts, kura mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras apkopi, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu. Plāna darbības perioda beigās ir jābūt nodrošinātai ilgtspējīgai dzelzceļa infrastruktūrai, kas ir harmoniski iekļāvusies Eiropas Savienības vienotajā dzelzceļa telpā un spēj kvalitatīvi apmierināt visu esošo un nākotnes lietotāju prasības<sup>1</sup>.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Indikatīvā plāna projektā nav iekļauti kravu pārvadājumu dati par 2023. gadu. 2023. gadā notika krass kravu pārvadājumu kritums Krievijas iebrukuma Ukrainā dēļ. Līdz ar to, ir nepieciešams pārskatīt un grozīt plāna projektu, ņemot vērā kravu pārvadājumu datus par 2023. gadu. Piemēram, kravu pārvadājumu apjoms 2023. gadā ir 15,636 milj. tonnas, kas ir par 5,952 milj. tonnām jeb 27,6% mazāk nekā 2022. gadā<sup>2</sup>. Ņemot vērā arī datus par iepriekšējiem gadiem:</p> <p>2020. gads: 24,113 milj. t.<sup>3</sup><br/> 2021. gads: 21,963 milj. t.<sup>4</sup><br/> 2022. gads: 21,588 milj. t.<sup>5</sup></p> <p>Ir skaidri redzams, ka būtiskākais kravu kritums ir noticis 2023. gadā un tas nozīmē, ka plāna projekts ir jāpārskata un jāaktualizē, ņemot vērā 2023. gada datus.</p> |
| airBaltic   | 2.2.1., 5.1.5., 3.1.1. | <p>airBaltic noteikta, kā atbildīgā institūcija, dažādu TAP2027 pasākumu īstenošanai. airBaltic veic dažādu jaunu galamērķu plānošanu un nodrošina tranzīta pakalpojumus, galvenokārt, pasažieriem, kuri no Ziemeļeiropas lido uz Dienvideiropu. 2023. gadā airBaltic apkalpoja 80 galamērķus, un veica lidojumus 126 maršrutos no Rīgas, Tallinas, Viļņas, Tamperes un Grankanārijas. Tas ir ievērojams pieaugums salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika apkalpoti 74 galamērķi un 103 maršruti<sup>19</sup>. Papildus tiek attīstītas jaunas bāzes.</p> <p>2023. gada decembrī airBaltic atklāja sezonas bāzi Grankanārijā, kas savieno to ar desmit galamērķiem Ziemeļvalstīs un Baltijas valstīs. Lai mazinātu degvielas patēriņu negatīvo ietekmi, airBaltic koncentrējās uz vairākiem pasākumiem: pastāvīgu lidojumu efektivitātes uzlabošanu, ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanu, pāreju uz elektroauto parku un CO<sub>2</sub> emisiju kompensēšanu. Galvenie izaicinājumi saistās ar pakalpojumu sadārdzināšanos, ilgtspējas</p>   |

<sup>1</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/a195bb76-b636-430a-8049-7a692a2374f2](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/a195bb76-b636-430a-8049-7a692a2374f2)

<sup>2</sup> [https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz\\_koncerna\\_neauditets\\_konsolidets\\_gada\\_parskats\\_2023.pdf](https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz_koncerna_neauditets_konsolidets_gada_parskats_2023.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDZ\\_KONCERNS\\_2020.gada\\_parskats%20Final.pdf](https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDZ_KONCERNS_2020.gada_parskats%20Final.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDZ%20KONCERNS%202021.gada%20p%C4%81rskats\\_0.pdf](https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDZ%20KONCERNS%202021.gada%20p%C4%81rskats_0.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz\\_koncerna\\_konsolidets\\_gada\\_parskats\\_2022.pdf](https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz_koncerna_konsolidets_gada_parskats_2022.pdf)

|             |  |   |
|-------------|--|---|
|             |  | <p>izmaksām, zaļo kursa mērķiem. Papildus, lai samazinātu enerģijas patēriņu un kompensētu autotransporta radītās oglekļa dioksīda emisijas, 2021. gada beigās airBaltic uzsāka pakāpenisku pāreju uz sauszemes elektroauto parku.</p> <p>2023. gadā turpinājās autoparka atjaunināšana, aizstājot sešus transportlīdzekļus ar elektroauto (2022. gadā – 21), kā arī tika izbūvētas vēl četras uzlādes stacijas (2022. gadā – 18). airBaltic ir iegādājusies 29 elektroauto, kas tiek izmantoti tehniskajām, sauszemes operāciju, vadības un administrācijas vajadzībām. Peronā un biroju autostāvvietās ir uzstādītas 29 uzlādes stacijas.</p> <p>airBaltic meitas uzņēmums airBaltic Training ir vadošais aviācijas mācību centrs Baltijas reģionā, kas specializējas pilotu, salona apkalpes un tehniskās apkopes personāla apmācībā. 2018. gadā Sabiedrība uzsāka integrētu aviokompāniju transporta pilotu kursu ar zīmolu airBaltic Pilot Academy. 2023. gadā airBaltic Pilotu akadēmijā apmācības turpināja 127 studenti no 12 dažādām valstīm. Pārskata gadā Pilotu akadēmijai pievienojās 58 jauni kadeti. 2023. gada beigās Pilotu akadēmiju pabeidza 21 kadets, pievienojās airBaltic un sāka savu profesionālo karjeru aviācijā. 2020. gadā airBaltic mācību centrs sadarbojās ar Profesionālās izglītības kompetences centru Liepājas Valsts tehnikumu, lai izveidotu jaunu izglītības programmu gaisa kuģu mehāniķiem. Tā rezultātā 2022. gadā tika uzsāktas divas mācību programmas. Atbilstoši intervijā paustajam, uzņēmuma kapacitāte, ņemot vērā, pieejamo lidlauku skaitu Latvijā, kur iespējami mācību lidojumi, un citus apstākļus, uzņēmuma kapacitāte ir līdz 50 pilotiem gadā. Galvenie izaicinājumi pilotu un atbalsta personāla izglītošanā saistās ar pieejamo infrastruktūras kapacitāti. Tāpat ar izglītības nepieejamību augsto studiju maksu dēļ, kas pastāv attiecībā uz augstas klases nozares profesionālu sagatavošanu.</p> |
| <b>ATD</b>  | 1.1.2., 1.1.3., 1.3.1., 1.3.3., 1.3.4., 1.3.5., 4.1.2. | <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>ATD kopā ar LDz ir jāuzsāk dzelzceļa un elektriskās infrastruktūras pielāgošana jauniem BEMU vilcieniem. Ir jāizveido uzlādes salas un uzlādes stacijas jauno vilcienu maršrutu galapunktos. Citi izaicinājumi saistīti ar vienotās biļetes ieviešanu un mobilitātes punktu tālāku attīstību.</p>   |
| <b>CAA</b>  | 2.3.4., 5.1.5.   | <p>CAA realizējusi pasākumu “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveide”<sup>6</sup>. CAA darbības stratēģijā 2022.-2027. gadam iekļauta prioritāte “Sekmēt drošu un integrētu bezpilota gaisa kuģu operāciju īstenošanu Latvijas Republikas gaisa telpā, kā arī nodrošināt sekmīgu ES un nacionāla bezpilota gaisa kuģu jomas regulējuma ieviešanu un piemērošanu”<sup>7</sup>. CAA veic pilotu mācību organizāciju sertificēšanu un uzraudzību, eksāmenu un lidojumu prasmes pārbaudes<sup>8</sup>.</p>   |
| <b>CSDD</b> | 4.1.2., 4.3.1., 4.3.2., 4.4.1, 4.4.2.                  | <p>CSDD ir atbildīga par ceļu satiksmes drošības jautājumiem, autotransporta reģistrāciju, tehnisko pārbaudžu infrastruktūras nodrošināšanu, vadītāju kvalifikācijas eksāmenu norisi u.c.</p> <p>CSDD bija uzticēts īstenot ETL uzlādes tīkla izveidi ES fondu finansēta specifiskā atbalsta mērķa ietvaros 2014.–2020. gada plānošanas periodā. Projekts ir pabeigts, un šobrīd izveidotais ETL tīkls darbojas. Ieteicams turpināt iesāktās aktivitātes – piemēram, mērķtiecīgas informatīvās kampaņas autosatiksmes dalībnieku izglītošanai, tehniskās apskates infrastruktūras modernizēšanu un paplašināšanu.</p>   |
| <b>EDZL</b> | 1.1.3., 2.1.1., 2.1.2., 2.1.3.                         | <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Uzsākta reģionālo staciju projektēšana, bet nav skaidrs reģionālo staciju izveidei nepieciešamā finansējuma apjoms, finansējuma avoti, izbūves termiņi, kā arī cita informācija saistība ar reģionālo staciju izbūvi. 2024. gada aprīlī EDZL lauza līgumu ar reģionālo staciju projektētāju, tādējādi vēl vairāk var aizkavēties reģionālo staciju projektēšana un izbūve.</p> <p>EDZL ir atbildīga par Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināla biznesa plāna izstrādi.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Uz izvērtējuma brīdi nebija pieejama informācija par plānoto biznesa modeli Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas terminālim, ņemot vērā kravu plūsmas samazinājumu Krievijas un Baltkrievijas virzienā, nepieciešamā finansējuma apjomu, finansēšanas avotiem, operatoru, pārvaldības modeli un plānotajiem būvniecības termiņiem.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p>  |

<sup>6</sup> <https://www.caa.gov.lv/lv/projekts/bezpilota-gaisa-kugu-parvaldibas-un-uzraudzibas-sistemas-izveide>

<sup>7</sup> <https://www.caa.gov.lv/lv/media/1633/download?attachment>

<sup>8</sup> <https://www.caa.gov.lv/lv>

|                      |   |   |
|----------------------|---|---|
|                      |   | <p>Rail Baltica turpmākā īstenošana noritēs atbilstoši MK 11.06.2024., izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu" (23-TA-3176) un pieņemtajam MK lēmumam, ka Projekts realizējams kārtās, katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinot ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus..</p>   |
| <b>LatRailNet</b>    | 4.5.5.  | <p>LatRailNet izstrādājis konceptuālu dokumentu "Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu pārvadājumos". LatRailNet piedāvā izveidot kopējo ceļu (auto un dzelzceļu) infrastruktūras uzturēšanas fondu un no tā finansēt projektus, kas atbilst valsts prioritātēm.</p> <p><b>Izaicinājumi</b><br/>Jānodrošina, ka starp dzelzceļa un autotransporta pārvadājumiem ir piemērojami līdzvērtīgi vai pat vienādi konkurences apstākļi, lai veicinātu kravu pārvadājumus pa dzelzceļu.</p>   |
| <b>LDz</b>           | 1.1.1., 1.1.4.,<br>4.1.2., 4.1.3.,<br>4.5.1., 4.5.4.,<br>4.7.1. | <p>Elektrificēti 251 km (14 %) no kopējā (1831,5 km (LDz tīkla pārskatā ir 1779 km)) dzelzceļa līniju garuma. Līdz 2026. gada beigām plānots uzlabot rādītāju līdz – 15% no kopējā tīkla jeb 273 km. Ir elektrificētas līnijas: Rīga – Jelgava, Rīga – Aizkraukle, Rīga – Tukums II, Rīga – Skulte. Lai arī šīs līnijas ir elektrificētas, tās tika elektrificētas 20. gs. 50-60. gados.</p> <p><b>Izaicinājumi</b><br/>Ir nepieciešama 20. gs. 50-60. gados elektrificēto līniju kontakttīkla nomaiņa un elektrifikācijas modernizācija un atbilstošs finansējums.</p>   |
| <b>LGS</b>           | 2.3.1., 2.3.2.,<br>2.3.3., 2.3.4.,<br>2.3.5.                    | <p>Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) 2. panta 4. punktu, "aeronavigācijas pakalpojumi" ir gaisa satiksmes pakalpojumi, kas ir: saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi; meteoroloģiskie pakalpojumi, kas vajadzīgi aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei. Attiecīgi LGS pamatdarbības veids ir aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, kas paredz gaisa kuģu vadību un lidojumu koordinēšanu Latvijas Republikas gaisa telpā, gan civilajām, gan militārajām vajadzībām.</p> <p>LGS sniedz aeronavigācijas pakalpojumus Latvijas Republikas gaisa telpā virs sauszemes teritorijas, tās iekšējiem ūdeņiem un teritoriālajiem Baltijas jūras ūdeņiem. Atbilstoši Eiropas aeronavigācijas plānā noteiktajam šī gaisa telpa ir Rīgas lidojumu informācijas rajons (Rīgas LIR). Gaisa telpas lietotājiem LGS sniedz gaisa satiksmes vadības (GSV), meteoroloģijas (MET), sakaru, navigācijas un novērošanas (CNS) un aeronavigācijas informācijas (AIS) pakalpojumus terminālī un maršrutā (<i>en-route</i>).</p> <p>Tehniskā un sistēmu savienojamības nodrošināšana notiek ciešā sadarbība ar kaimiņvalstīm, ievērojot ES regulas (datu pārvaldība) un citus ES pieņemtos lēmumus, piemēram, saistībā ar sistēmas versiju maiņu.</p> <p>Tiek veikta LGS koncepcijas izstrāde dronu attīstībai (Dronu stratēģija 2.0 viedai un ilgtspējīgai bezpilota gaisa kuģu ekosistēmai Eiropā), papildus sadarbojoties ar Valsts policiju, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un citām organizācijām, kuras izmanto dronus darbā.</p> <p>Projekta attīstība tieši saistīta ar Rīgas lidostu. Maršrutu struktūras ir izstrādātas tā, lai tās uzlabotu lidojumu drošumu un efektivitāti, optimizējot ielidošanas un izlidošanas mijiedarbību, horizontālo un vertikālo gaisa trašu izvietošanu, samazinot degvielas patēriņu un trokšņu līmeni, minimizējot radio komunikāciju starp gaisa satiksmes vadības centru un lidmašīnas apkalpi, un iespēju robežās nodrošinātu lidojuma nepārtrauktību.</p> |
| <b>Rīgas lidosta</b> | 2.2.2., 2.2.3.,<br>2.2.4., 4.7.1.                               | <p>Lidosta kā viens no valsts aviācijas nozares struktūras galvenajiem elementiem ir lielākais gaisa satiksmes centrs Baltijas valstīs, kas nodrošina regulāras pasažieru aviosatiksmes, kravas un pasta apkalpošanu gaisa kuģiem, kas veic lidojumus uz Eiropas un citām pasaules valstu pilsētām, tādējādi nodrošinot Latvijas valsts starptautisko sasniedzamību.</p> <p>Saskaņā ar likumu "Par aviāciju" valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks ir stratēģiski svarīgs civilās aviācijas infrastruktūras attīstībai un sabiedrības interešu nodrošināšanai vajadzīgs lidlauks, kurā tiek nodrošināti nepieciešamie augstas kvalitātes un drošības standarti.</p>   |

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
|                       |  | <p>Atbilstoši 2011. gada 5. jūlija Ministru kabineta noteikumu Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un lidlauka teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu” 1.punktam, Lidostas lidlaukam ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss.</p> <p>Rīgas lidosta attīstības plānus veido, pamatojoties uz stratēģiskajiem plānošanas dokumentiem, kur viens no būtiskākajiem ir lidosta “Rīga” attīstības plāns 2012. - 2036. gadam, kam veikts arī stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums. Attīstības plānā iezīmēta nākotnes attīstība saistībā ar lidostas paplašināšanos, t.sk. attiecībā uz kravu infrastruktūru. Rīgas lidosta veikusi dažādas aktivitātes “Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā “Rīga” pasākuma ietvaros, piemēram, rentgena aparātūras nomaīņu drošības kontroles zonā, pasažieru pārvadāšanas autobusu elektrifikācija, atbalsta infrastruktūras atjaunošana.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Attīstībai nepieciešamo zemju pārvaldība un ar to saistītie jautājumi, kā arī ģeopolitiskie riski, kas nozīmīgi ietekmē Rīgas lidostas attīstību un darbību.</p>   |
| <b>LVC</b>            | 1.2.1., 1.2.2., 1.3.2., 1.3.3., 2.1.5., 2.5.1., 2.5.2., 2.5.3., 4.1.2., 4.2.1., 4.7.1. | <p>LVC līdzatbildībā ir uzdevumi saistībā ar TEN-T ceļu tīkla attīstību, valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu pārbūvi un attīstību, transporta nozares informācijas punkta izveidi, satiksmes datu nodrošināšanu, infrastruktūras projektu velosipēdu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai īstenošanu. Daļa pasākumu tiek īstenoti sadarbībā ar VARAM, plānošanas reģioniem u.c. institūcijām.</p> <p>LVC ir sekmīgi spējusi īstenot pasākumu izpildi pieejamā finansējuma ietvaros.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Galvenais izaicinājums ir finansējuma trūkums valsts autoceļu attīstības nodrošināšanai un kvalitātes uzturēšanai (piemēram, pārbūve uz melno segumu, ceļu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī pārbūve, tiltu pārbūve, gājēju un velosipēdu infrastruktūras attīstība). Nepieaugot autoceļu uzturēšanai un attīstībai pieejamajam finansējuma apjomam, var pasliktināt kopējo autoceļu stāvokli valstī.</p> <p>Tāpat konstatēts, ka daļa valsts reģionālo autoceļu pēc būtības neatbilst valsts reģionālo autoceļu statusam. Lai šādu situāciju novērstu, nepieciešams vērtēt šo autoceļu turpmāko attīstību un uzturēšanu. No valsts līdzsvarotās attīstības un drošības viedokļa ir svarīgi saglabāt apdzīvojama struktūru visā valstī, tādēļ svarīgi ņemt vērā arī iedzīvotāju iespējas sasniegt darba vietas un pakalpojumus, kā arī komersantu nepieciešamību piekļūt transporta loģistikas infrastruktūras objektiem.</p> <p><b>Ieteikums</b></p> <p>Turpināt attīstīt privātās un publiskās partnerības projektus autoceļu būvniecībā. Veikt datus balstītu pētījumu par iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām un paradumiem, t.sk. valsts un pašvaldības autoceļu izmantošanu nokļūšanai darba vietās, pakalpojumu saņemšanas vietās un transporta loģistikas infrastruktūras objektiem.</p> <p>Sagatavot valsts autoceļu attīstības redzējumu, kurā kompleksi analizēta autoceļu attīstība un finansējuma nodrošināšana, un ES mēroga mērķiem (TEN-T), sabiedriskā pakalpojuma (izglītība, veselības aprūpe, kultūras iestādes) nodrošināšanas nepieciešamību, it īpaši multimobilitātes kontekstā (nodrošinot savienojumus ar dzelzceļu). Šāds redzējums varētu būt pamats pamatnostādņu pēc 2027. gada izstrādei.</p> |
| <b>Ostu pārvaldes</b> | 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3., 3.2.4., 3.2.5., 3.2.6., 4.6.2.                                 | <p>VBP ES fondu 2014. - 2020. gada plānošanas periodā realizējusi projektu “Ventspils brīvdabas hidrobūvju remonts” (projekts pabeigts 2023. gadā). Papildus nepieciešams īstenot darbus saistībā ar dziļumu uzturēšanu ostā (kopējās projekta izmaksas 14,85 milj. EUR bez PVN, projekta realizēšanas laiks līdz 2026. gadam) un smilšu un sanešu uzkrāšanas kompensācijas kabatas izveidi (sākotnējā padziļināšana). VBP meklē finansējumu šī projekta realizēšanai (nepieciešamais finansējums projekta realizācijai 3 milj. EUR). Arī RBP ir nepietiekams finansējums hidrotehnisko būvju rekonstrukcijai. Liepājas speciālās ekonomiskās zona realizējusi projektus, kas saistās ar ostas teritorijas piestātnes nr. 46 pārbūvi un paredzējusi dažādus citus attīstības projektus, ko plāno īstenot līdz 2028. gadam. Arī mazās ostas īstenojušas dažādus projektus, piemēram, saistībā ar elektrifikācijas uzlabošanu, inženierkomunikāciju izbūvi.</p>  |

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
|                 |  | <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Vajadzību apjoms ir daudz lielāks, nekā pieejamais finansējums, tāpēc tiek meklēti dažādi finansēšanas modeļi ostu attīstībai.</p> <p>Galvenie izaicinājumi saistās ar būtisku kravu apjoma samazinājumu un nākotnes tirgus neprognozējamību, tāpēc ostu pārvaldes meklē citus tirgus virzienus, kā, piemēram, pārtikas kravu attīstību, prāmju pietārtību attīstību. Būtisks izaicinājums ir komercdarbības attīstības uzlabošana ostu teritorijās, lai tās attīstītu par industriālajiem rajoniem, tādejādi būtiska iesaiste ir nepieciešama arī no pašvaldībām un komersantiem, lai teritorijai varētu piesaistīt finansējumu infrastruktūras attīstībai.</p>   |
| <b>PV</b>       | 1.3.4., 4.1.2., 4.5.2., 4.5.3.         | <p>Nepieciešams ieviest regulārajam intervāla grafikam maksimāli pietuvinātu kustības grafiku, ievērojot Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas caurlaidības spēju un pārējās dzelzceļa infrastruktūras pieejamo jaudu.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Plāns ir ieviest šo sistēmu līdz 2025. gada pirmajam ceturksnim. Šobrīd notiek darbs pie vienotas biļetes ieviešanas, un ir izaicinājumi ar dažādu biļešu sistēmu salāgošanu.</p> <p>Turpinās ES fondu 2014. - 2020. gada plānošanas perioda projekta "Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadāšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde"<sup>9</sup> īstenošana. Kopumā ir pasūtīti 32 Škoda 16EV elektrovilcieni un 2024. gada marta vidū pasažierus pārvadāja 16 jaunie elektrovilcieni. 2024. gadā ir plāns piegādāt pilnībā visus elektrovilcienus, bet pirms to ieviešanas satiksmē notiks to testēšana.</p> <p>Pilnvērtīgai pakalpojumu pasūtītāja mērķu izpildei nepieciešams papildus ritošais sastāvs. Šobrīd ATD veic BEMU vilcienu iepirkumu.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Plāns bija BEMU vilcienus nopirkt līdz 2026. gadam, bet šobrīd plāns ir koriģēts - BEMU vilcieni tiks nodoti ekspluatācijā 2029. gadā. Plānots iepirkt 16 BEMU vilcienus, bet nepieciešami apmēram 40.</p>  |
| <b>RB Rail</b>  | 2.1.1., 2.1.4., 2.1.5.                 | <p>Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidē Latvijā ir iesaistītas SM, RB Rail (t.sk. RB Rail Latvijas filiāle) un EDZL.</p> <p>30.09.2016. Līgumshēma nosaka principiālo pienākumu un uzdevumu sadali starp iesaistītajām pusēm trīs Baltijas valstīs. Likums "Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic / Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi"<sup>10</sup> nosaka valdības līguma ieviešanas principus un RB Rail kā projekta koordinātoru. Saskaņā ar likumu izbūvētā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra pieder valstij. RB Rail darbību uzsāka 2014. gada beigās. RB Rail uzdevumi saistīti ar trases projektēšanu un projekta aktivitāšu koordinēšanu, bet EDZL uzdevumi saistīti ar nekustamā īpašuma atsavināšanu, būvniecību un infrastruktūras pārvaldības modeļa izveidi.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>Rail Baltica turpmākā īstenošana noritēs atbilstoši MK 11.06.2024., izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu" (23-TA-3176) un pieņemtajam MK lēmumam, ka Projekts realizējams kārtās, katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinot ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.</p> |
| <b>VSIA LJA</b> | 3.1.2., 4.6.1., 4.6.2., 5.1.3., 5.1.4. | <p>VSIA LJA veic Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 6. pantā noteiktās funkcijas.</p> <p>Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā uzdoto un SM un LJA noslēgtā deleģēšanas līguma prasībām, LJA nodrošina SKLOIS uzturēšanu. Sadarbojoties ar SM, tiek veikta jaunu investīciju projektu un ikdienas attīstības projektu realizācija.</p> <p>Laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam LJA ieviesusi un atjaunojuši 23 elektroniskās navigācijas kartes (t.sk. 11 ieviestas vai atjaunotas 2023. gadā).</p>   |

<sup>9</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/pasazieru-vilciens-un-skoda-vagonka-vienojas-istenot-jauno-elektrovilcienu-piegadi-lidz-vasaras-beigam>

<sup>10</sup> <https://likumi.lv/ta/id/292029-par-igaunijas-republikas-valdibas-latvijas-republikas-valdibas-un-lietuvas-republikas-valdibas-ligumu-par-irail-balticrail-balticai-dzelzcela-savienojuma-izveidi>



|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
|                    |   | <p>2023. gadā iegādāts daudzfunkcionālais hidrogrāfisko mērījumu aparātūras komplekss. LJA veic dažādus nozares popularizēšanas pasākumus.</p> <p><b>Izaicinājumi</b></p> <p>VSIA LJA nav pieejami līdzekļi, lai realizētu finansiāli ietilpīgus investīciju projektus, kas var būt nepieciešami atsevišķu valsts deleģēto pienākumu realizēšanai, tādējādi būtu jāparedz publiskais vai ES fondu finansējums..</p>  |
| <b>CSP</b>         | 4.1.2.  | <p><b>Ieteikums</b></p> <p>Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta tīkla attīstību, kā arī turpinātu izprast iedzīvotāju mobilitātes paradumus, nepieciešams, lai CSP īsteno regulāras iedzīvotāju mobilitātes aptaujas (kā 2017. un 2021. gadā). Veikto aptauju rezultāti sniedz pieņemt politikas plānošanā.</p>  |
| <b>EM</b>          | 2.1.2., 2.1.3., 3.2.6., 4.1.2., 4.3.1., 4.3.2., 4.3.3., 4.3.4.  | <p>EM kā par ekonomikas attīstību atbildīgā valsts pārvaldes iestāde, bijusi iesaistīta atsevišķu TAP2027 pasākumu īstenošanā. EM loma būtu stiprināma it īpaši tādās jomās kā ražošanas teritoriju attīstība (kopā ar ostu pārvaldēm, plānošanas reģioniem, VARAM), pētniecības un inovāciju attīstībā (kopā ar IZM, universitātēm, zinātniskām institūcijām), atsevišķu TAP2027 iekļauto uzdevumu ekonomiskās lietderības analizē.</p> <p><b>Ieteikumi</b></p> <p>EM kopā ar VARAM izstrādāt skaidru redzējumu par industriālo teritoriju attīstību ostās un reģionālajos centros, attiecīgi nodrošinot nepieciešamos autoceļu un dzelzceļa savienojumu iespējamību ar šīm teritorijām (iesaistāma arī SM (LDZ, EDZL, LVC)).</p> |
| <b>FM</b>          | 4.3.2., 4.3.3.  | <p>FM iesaiste ir pamatojama ar nepieciešamību nodrošināt finansējuma pieejamību ar alternatīvajām degvielām darbināto transportlīdzekļu pieejamība veicināšanā. Tai pašā laikā atbilstoša finansējuma pieejamības nodrošināšana ir tikpat būtiska arī citu TAP2027 iekļauto pasākumu īstenošanā.</p> <p><b>Ieteikumi</b></p> <p>FM kopā ar SM sagatavot priekšlikumus iespējamiem nodokļu atvieglojumiem ar alternatīvo degvielu darbināmu transportlīdzekļu iegādes sekmēšanai privātpersonām un komersantiem (transporta loģistika, sabiedriskais transports).</p>  |
| <b>leM</b>         | 1.3.5., 4.1.1   | <p>leM kā līdzatbildīgās institūcijas noteikšana abos TAP2027 pasākumos nešķiet pamatota – nav skaidrs, kāds tieši ir leM devums attiecīgo pasākumu izpildē, līdz ar to būtu apsverama leM neiekļaušana šo pasākumu īstenošanā.</p> <p>Tā vietā būtu nepieciešams leM un AM iesaiste militārās mobilitātes plāna izstrādē kopā ar SM un ostu pārvaldēm un plānošanas reģioniem (līdzatbildīgi VARAM un EM).</p>  |
| <b>IZM</b>         | 4.1.1., 4.1.2., 5.1.3.  | <p>IZM loma būtu stiprināma inovāciju un pētniecības potenciāla izmantošanā dažādu transporta nozares izaicinājumu risināšanā, sadarbojoties IZM, SM, universitātēm un zinātniskām institūcijām.</p>   |
| <b>KAD</b>         | 4.6.2.  | <p>Krasta apsardzes dienests atbilstoši Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā un citos ārējos normatīvajos aktos noteiktajai kompetencei ir kontrolējošā institūcija jūrā, lai kontrolētu starptautiskajos un nacionālajos normatīvajos aktos noteikto prasību izpildi Latvijas ūdeņos.</p>  |
| <b>KEM</b>         | 4.3.1., 4.3.2.  | <p>KEM iesaiste nepieciešama TAP2027 pasākumos, lai izpildītu ES regulējuma prasības klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, t.sk. alternatīvo degvielu uzlādes tīklu attīstībā, bezemisiju transportlīdzekļu pieejamības sekmēšanā, transporta infrastruktūras drošības stiprināšanai mainīgajos klimatiskajos apstākļos. Atbildīgi par NEKP virzību.</p>   |
| <b>LIAA</b>        | 4.1.2.  | <p>LIAA loma nav skaidra. LIAA atbildība drīzāk būtu nevis mikromobilitātes attīstības veicināšana, bet transporta loģistikas nozares popularizēšana starptautiskajos tirgos un ārvalstu investīciju piesaiste rūpnieciskajām teritorijām ostās un reģionālajos centros (sadarbībā ar ostu pārvaldēm, EM, plānošanas reģioniem, pašvaldībām).</p>  |
| <b>LM</b>          | 1.3.5.  | <p>LM ieskatā būtu nepieciešams identificēt transporta lietotāju grupu vajadzības transporta patēriņā un transporta pasākumus plānot atbilstoši šo grupu vajadzībām. Iedzīvotāju grupas, kurām saņemami braukšanas maksas pakalpojumi, būtu jādefinē kopīgi ATD un LM – pašreizējā braukšanas maksas atvieglojumu politika ne vienmēr ir pamatota.</p>   |
| <b>Pašvaldības</b> | 1.1.2., 1.1.3., 1.2.3., 1.3.1., 1.3.4., 1.3.5., 2.1.1., 2.4.1., | <p>Bez pašvaldību iesaistes nav iespējama daudzu pasākumu īstenošana. Tās ir būtisks politikas veidotāju sadarbības partneris.</p>   |

|                           |   |  |
|---------------------------|---|--|
|                           | 3.2.5., 4.1.2.,<br>4.2.1., 4.2.2.,<br>4.3.1., 4.3.3.  |  |
| <b>Plānošanas reģioni</b> | 1.1.2., 1.1.3.,<br>1.2.2., 1.2.3.,<br>1.3.1., 1.3.4.,<br>2.1.1., 4.1.2.,<br>4.2.1.  | Līdzīgi kā pašvaldības, arī plānošanas reģioni būtisks politikas veidotāju sadarbības partneris.   |
| <b>VARAM</b>              | 1.1.3., 1.2.2.,<br>1.2.3., 2.1.1.,<br>2.1.2., 3.2.6.,<br>4.1.1., 4.1.2.,<br>4.2.1., 4.2.2.,<br>4.3.1., 4.3.2.,<br>4.3.3., 4.3.4.,<br>4.6.2., 5.1.2. | Sadarbība ar VARAM izpaužas kopējās attīstības un reģionālās attīstības veicināšanas kontekstā. Transporta nozarē, autosatiksmes jomā VARAM bijusi kā atbildīgā institūcija par reģionālo un vietējās nozīmes autoceļu attīstību reģionālās reformas kontekstā.<br><b>Izaicinājumi</b><br>Nepieciešama daudz plašāka VARAM, EM, SM, plānošanas reģionu un pašvaldību sadarbība. Nepieciešama sadarbība ar VARAM 3.1.2. pasākuma realizācijā. |
| <b>VDzA</b>               | 4.5.4.  |  |
| <b>VID</b>                | 4.6.2.  | VID ir tieši iesaistīta Latvijas starptautisko saistību izpildē (flotes degvielas piegādātāju reģistrs) un līdz ar to IMSAS audita pasākumā. VID loma transporta loģistikas attīstības jomā būtu tikai jāpalielina, piemēram, piesaistot nozares digitalizēšanas pasākumos.  |
| <b>VM</b>                 | 4.1.1.  | VM iesaistāma, analizējot transporta drošības nodrošināšanas jomā nepieciešamās darbības.  |
| <b>VVD</b>                | 4.6.2.  | VVD nodrošina uzraugošo funkciju piesārņojuma kontrolei un radītai ietekmei uz vidi. VVD iesaistīts IMSAS auditā atbilstoši Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumam.  |

Datu avots: TAP2027, CSE COE