

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam

Saturs

Saturs.....	2
Saīsinājumi.....	3
Kopsavilkums.....	6
Transporta politikas mērķis.....	9
Transporta politikas pamatprincipi	11
Transporta politikas teritoriālā perspektīva.....	13
Transporta politikas rezultāti	22
Rīcības virzieni un veicamie uzdevumi	27
Pārskatu sniegšanas un novērtēšanas kārtība	54

PIELIKUMI

- 1.pielikums. Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi
- 2.pielikums. Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem
- 3.pielikums. Sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti
- 4.pielikums. Pamatnostādņu īstenošanas ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu

Saīsinājumi

5G	<i>Fifth generation</i> jeb piektā mobilo sakaru standartu paaudze
AER	Atjaunīgie energoresursi
AiM	Aizsardzības ministrija
AirBaltic	A/S “Air Baltic Corporation”
ANO	Apvienotā Nāciju Organizācija
AS	Akciju sabiedrība
ATD	VSIA “Autotransporta direkcija”
BJR	Baltijas jūras reģions
CAA	VA Civilās aviācijas aģentūra
CEF	<i>The Connecting Europe Facility</i> - Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
Climate-ADAPT	Eiropas Pielāgošanās platforma klimata pārmaiņām
CNG	<i>Compressed natural gas</i> -saspiestā dabasgāze
Covid- 19	Elpceļu infekcijas slimība
C-Roads	Eiropas Savienības dalībvalstu un autoceļu operatoru kopīga iniciatīva S-ITS pakalpojumu testēšanai un īstenošanai
CSDD	VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
DESI	Digitālās ekonomikas un sabiedrības indekss
EDZL	SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas”
EK	Eiropas Komisija
EM	Ekonomikas ministrija
EMSA	<i>European Maritime Safety Agency</i> - Eiropas Jūras drošības aģentūra
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma
ES	Eiropas Savienība
ESSBJR	Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionam
ETL	Elektrotansporthidzēklis
ETSI	Eiropas Telesakaru standartu institūts
Euro NCAP	<i>The European New Car Assessment Programme</i> - Eiropas Jauno automobiļu novērtēšanas programma
EUROSTAT	Eiropas Savienības Statistikas birojs
GKI	Globālās konkurētspējas indekss
HELCOM	Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību
IeM	Iekšlietu ministrija
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IMO	<i>International Maritime Organization</i> - Starptautiskā Jūrniecības organizācija
IMSAS	<i>IMO Member State Audits Scheme</i> – IMO dalībvalsts audits
IZM	Izglītības ministrija
Jūrnieku reģistrs	VAS “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistrs
KAD	Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests
KEPS2030	Eiropadomes 2014. gada 24. oktobra secinājumi “Klimata un enerģētikas politikas satvars laikposmam līdz 2030. gadam”
LAU	VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”

LDz	VAS "Latvijas dzelzceļš"
LGS	VAS "Latvijas gaisa satiksme"
LIAA	Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra
LIAS2030	Latvijas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030.gadam
Lidosta "Rīga"	VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga""
LIFE	EK finanšu instruments vides un klimata jomā, ar mērķi veicināt, aktualizēt, attīstīt un īstenot ES vides un klimata politiku, līdzfinansējot projektus
LKI	Latvijas kvalifikāciju ietvarstruktūra
LNG	<i>Liquefied natural gas</i> - sašķidrinātā dabasgāze
LPG	<i>Liquefied petroleum gas</i> - sašķidrinātā naftas gāze
LVC	VAS "Latvijas Valsts ceļi"
LR	Latvijas Republika
LRIT	<i>Long-range identification and tracking</i> - kuģu tāldarbības identifikācijas un uzraudzības sistēma
MK	Ministru kabinets
NACE	Uzņēmumu darbības veidu katalogs
NAP2027	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam
NEKP2030	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam
ne-ETS	Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ES neiekļautie uzņēmumi (tausaimniecības nozares)
NMPD	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests
PBN	<i>Performance Based Navigation</i> - augstas precizitātes navigācijas sistēma
PMoU	<i>Paris Memorandum of Understanding</i> - Parīzes saprašanās memorands
PPP	Publiskā un privātā partnerība
PV	a/s "Pasažieru vilciens"
P&I	Pētniecība un inovācijas
RIS	<i>River information services</i> - upju informācijas pakalpojumi
(S)-ITS	(Sadarbīgas) Intelektiskās transporta sistēmas
SM	Satiksmes ministrija
SEG	Siltumnīcefekta gāzes (oglekļa dioksīds (CO ₂), metāns (CH ₄), vienvērtīgā, slāpekļa oksīds (N ₂ O), fluorogļūdeņraži (HFC), perfluorogļūdeņraži (PFC), sēra heksafluorīds (SF ₆))
SESAR	Eiropas Gaisa satiksmes vadības sistēma
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SKLOIS	Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma
SSN	<i>SafeSeaNet</i> - Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma
SUMP	<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> - Ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāns
TAP2020	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam
TAP2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam
TEN-T	Trans-Eiropas Transporta tīkls
TEU	<i>Twenty foot equivalent unit</i> – divdesmit pēdu ekvivalenta vienība (konteinerkuģu ietilpības mērvienība)
TNGIBB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
UVVIS	Uzņēmuma vienotās vadības informācijas sistēma
VA	Valsts aģentūra
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

VAS	Valsts akciju sabiedrība
VAS LJA	VAS “Latvijas Jūras administrācija”
VASAB	Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai – 11 BJR valstu starpvaldību sadarbība telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos
VDzA	Valsts dzelzceļa administrācija
VDzTI	Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VM	Veselības ministrija
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību
VUGD	Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienests
VVD	Valsts vides dienests
ZIZIMM	Zemes izmantošana, zemes izmantošanas maiņa un mežsaimniecība

Kopsavilkums

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam (turpmāk – TAP2027) ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, un tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmei, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā.

TAP2027 izstrādātas, ņemot vērā:

- ES Transporta Balto grāmatu Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu¹
- ES politikās definētos mērķus attiecībā uz klimata pārmaiņām, drošību/drošumu un digitalizācijas sniegto iespēju izmantošanu, kas kardināli maina pieeju transporta politikas plānošanā²;
- Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam (turpmāk – TAP2020) starpposma izvērtējumu³;
- 2018.gadā veikto aptauju⁴ par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbību rezultātu analīzi.

TAP2027 ir saskaņotas ar LIAS2030⁵ un NAP2027⁶ noteiktajām prioritātēm, rīcības virzieniem un uzdevumiem, kā arī citiem nacionāla līmeņa politikas dokumentiem – Reģionālās politikas

¹ Eiropas Komisija, 2011. Baltā grāmata: ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. COM(2011) 144.

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

²Eiropas Komisija, 2019. Komisijas dienesta darba dokuments: ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz “nulles vīziju”. SWD(2019) 283 *final*.

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/LV/1-2013-216-LV-F1-1.Pdf>; Eiropas Komisija. 2030 *climate & energy framework*. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_lv; Eiropas Komisija, 2016. Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos. COM(2016) 766 *final*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0766&from=LV>; Eiropas Komisija, 2016. Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģija. COM(2016) 501 *final*.

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&format=PDF, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>; European Commission, 2019. *Communication From the Commission to The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions: The European Green Deal*. COM(2019) 640 *final*. https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal_en

³ LR Satiksmes Ministrija, 2017. Informatīvais ziņojums: Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam starpposma izvērtējums. <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084>

⁴ Aptauja nosūtīta 22 adresātiem (Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions, Kurzemes plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Latvijas Loģistikas asociācija, Baltijas asociāciju - Transports un loģistika, Latvijas Ostu asociācija, Latvijas mazo ostu asociāciju, Latvijas Ceļinieku asociācija, Latvijas Riteņbraucēju apvienība, Latvijas Auto, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, Latvijas Aviācijas asociācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Ārvalstu investoru padome), saņemot 20 atbildes.

⁵ Latvijas Republikas Saeima, 2010. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_6.pdf

⁶ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam.

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

pamatnostādnēm 2021.-2027. gadam⁷, Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam⁸ un NEKP2030⁹.

Vienlaikus ar minētajiem dokumentiem ir analizēta esošā situācija transporta nozarē, kā rezultātā ir noteikti galvenie izaicinājumi transporta politikā līdz 2027.gadam (1.pielikums).

Transporta politikas sasaiste ar LIAS2030, NAP2027 un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un ES politikas plānošanas dokumentiem norādīta 2.pielikumā, 3.pielikumā apkopoti sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti, bet 4.pielikumā sniegts pamatnostādņu īstenošanas ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu.

TAP2027 noteikti šādi sasniedzamie politikas rezultāti:

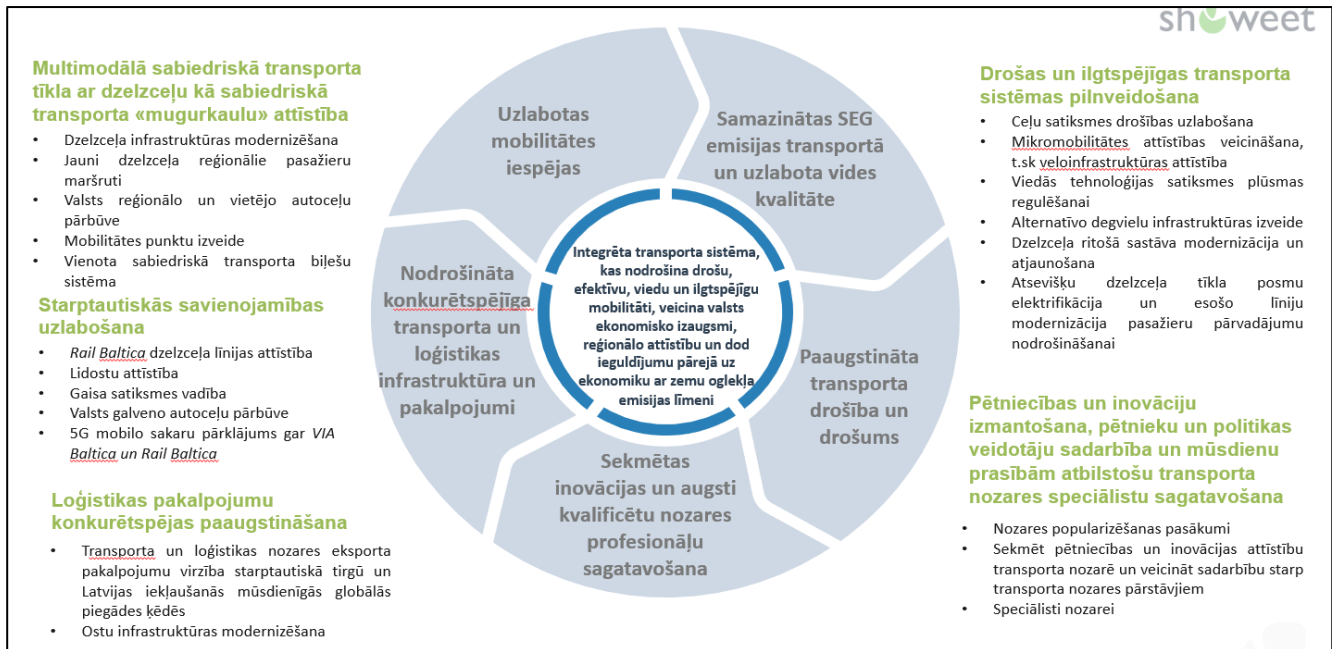
- Uzlabotas mobilitātes iespējas;
- Samazinātas SEG emisijas transportā un uzlabota vides kvalitāte;
- Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi;
- Paaugstināta transporta drošība un drošums;
- Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Katram politikas rezultātam ir identificēti atbilstoši rezultātīvie rādītāji. Lai sasniegtu izvirzīto politikas mērķi un rezultātus, ir noteikti veicamie uzdevumi un pasākumi (1.attēls). Uzdevumi vērsti uz to, lai uzlabotu drošu, ērtu, pieejamu, uzticamu mobilitāti cilvēkiem un kravām, kā arī attīstītu energoefektīvus, komodālus pārvadājumus un efektīvus, gudrus, ilgtspējīgus risinājumus transporta un loģistikas pakalpojumu attīstībai, ietverot attiecīgas infrastruktūras attīstību. Vienlaikus infrastruktūras attīstības plānošana jāveic saskaņā ar Eiropas Savienības militārās mobilitātes prasībām.

⁷Ministru kabineta rīkojums Nr. 587 (26.11.2019. (prot. Nr. 54 63. §))Par Reģionālās politikas pamatnostādnēm 2021.-2027. gadam. Likumi.lv- Latvijas Republikas tiesību akti. <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

⁸LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2019. Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030.gadam. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40467308&mode=mk&date=2019-07-16>

⁹LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2019. Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40480261&mode=mk&date=2020-01-28>



1.attēls. TAP2027 mērķis, politikas rezultāti un rīcības virzieni to sasniegšanai

Lai īstenotu TAP2027 ietvertos uzdevumus, plānots izmantot gan valsts, pašvaldību budžeta finansējumu un nacionālo līdzfinansējumu ES struktūrfondu finansējumu projektiem, gan piesaistīt ES finanšu vai citu finansējuma avotu līdzekļus un privāto kapitālu, atkarībā no pasākuma rakstura.

Transporta politikas mērķis

Transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni.

Mērķis noteikts saskaņā ar vienu no *Eiropas zaļā kursa*¹⁰ elementiem – **paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.**

Eiropas Zaļā kursa mērķis ir līdz 2050. gadam kļūt par pasaulē pirmo klimatneitrālo kontinentu. Tas ir gan mūslaiku lielākais izaicinājums, gan arī izdevība.

Transports rada ceturtdaļu ES siltumnīcefekta gāzu emisiju, un to apjoms aizvien palielinās. Lai panāktu klimatneitralitāti, līdz 2050. gadam **transporta radītās emisijas jāsamazina par 90 %**. Virzību uz to sekmēs NEKP2030 noteiktie emisiju samazinošie pasākumi, kas vairumā plānoti enerģētikas un transporta sektoros, paredzot līdz 2030. gadam SEG emisijas samazināt par 6% ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā neiekļautajās darbībās, salīdzinot ar 2005. gada līmeni. Gan autotransportam, gan dzelzceļam, aviācijai un ūdens transportam būs jādod ieguldījums emisiju samazināšanā. Ilgtspējīgs transports nozīmē to, ka transporta lietotāju vajadzības tiek liktas pirmajā vietā, piedāvājot tiem izmaksu ziņā pieņemamākas, pieejamākas, veselīgākas un tīrākas pašreizējo mobilitātes paradumu alternatīvas. Tāpat viena no transporta lietotāju vajadzībām ir pārvietošanās ātrums.

Tomēr ambiciozie ES klimata mērķi līdz 2050.gadam ir jāsalāgo ar Latvijas ekonomikas konkurētspēju, izvērtējot visu rīcību sekas. 2021.-2027.gada periodā uz ES ilgtermiņa mērķa sasniegšanu būtu jāvirzās ar tādām iniciatīvām kā mobilitātes punktu attīstība, pāreja uz mazāk piesārņojošiem un energoefektīvākiem transporta veidiem, veicinot alternatīvo degvielu transportlīdzekļu īpatsvara, sabiedriskā transporta lietotāju skaita, kā arī mikromobilitātes rīku izmantotāju un gājēju skaita palielināšanos, vienlaikus uzlabojot attiecīgo infrastruktūru.

Viens no *Eiropas Zaļā kursa* uzstādījumiem ir, ka **multimodālajam transportam** ir vajadzīgs spēcīgs stimuls, kas uzlabotu transporta sistēmas efektivitāti. Eiropas līmeņa prioritāte būs būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem.

Latvijā nav kuģojamu iekšējo ūdensceļu ES izpratnē, bet dzelzceļa transports ir viens no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan drošības, gan ekoloģiskajā ziņā, veidojot pamatu Latvijas transporta un loģistikas pakalpojumu eksportam un citu tautsaimniecības nozaru efektīvai darbībai. No valsts kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms ir apmēram puse. Jāatzīmē gan, ka iekšzemes dzelzceļa pārvadājumi ir tikai ap 7 – 12 %. Iekšzemes pārvadājumos, samazinot infrastruktūras maksas atšķirības starp auto un vilcienu pārvadājumiem, ir jāveicina tādu pārvadājumu modeli, kas nodrošina lielāku kravu apjomu un lielāku cilvēku daudzuma nogādāšanu līdz galamērķim, izmantojot visefektīvāko transportlīdzekļa veidu (vai to kombināciju), tādējādi atslogojot autoceļus, samazinot autoceļu uzturēšanas izmaksas, veicinot reģionālo attīstību un nodrošinot videi draudzīgāku un drošāku transportēšanu. Galvenais 2021.-2027.gada mērķis Latvijai būtu turpināt *Rail Baltica* projekta īstenošanu, kā arī ieguldīt 1520 mm sliežu platumā dzelzceļa

¹⁰European Commission, 2019. *Communication From the Commission to The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions: The European Green Deal*. COM(2019) 640 final. https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal_en

infrastruktūras attīstībā un modernizācijā, līdz ar to izmantojot iespēju kļūt par reģiona galveno Eiropas sliežu platuma (1435 mm) un 1520 mm sliežu krustpunktu un tādējādi – vienu no reģiona nozīmīgākajiem transporta mezgliem, vienlaikus uzlabojot transporta sistēmas efektivitāti valsts iekšienē. Neturpinot ieguldījumus 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūras attīstībā, nav iespējams būtiski uzlabot sabiedriskā transporta konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu. Galvenokārt ar to domājot tieši iespēju pārvietoties ātrāk un komfortablāk nekā ar vieglo auto. Tas būs iespējams gan efektīvizējot sabiedriskā transporta nodrošinājumu un pieejamību, gan arī pildot TAP2027 definētos uzdevumus par ieguldījumiem dzelzceļa un ritošā sastāva infrastruktūrā. Tāpat teritorijās, caur kurām virzīsies *Rail Baltica* dzelzceļa līnija, nākotnē tiks nodrošināti ātri savienojumi.

Būtiski ir attīstīt pārrobežu transporta savienojumus, nodrošinot **sasniedzamību**. Kā risinājumi minami transporta plūsmas “šauro vietu” (*bottleneck*) un trūkstošo savienojumu izbūve, lai pilnvērtīgi integrētos TEN-T tīklā, tajā skaitā prioritāri īstenojot *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas attīstību.

Eiropas Zaļais kurss norāda, ka arvien lielāka nozīme būs **automatizētai un satiklotai multimodālai mobilitātei**, kā arī viedām satiksmes vadības sistēmām, ko nodrošinās digitalizācijas risinājumu ieviešana. ES transporta sistēmu un infrastruktūru plānots sagatavot jauniem ilgtspējīgas mobilitātes pakalpojumiem, kas var samazināt sastrēgumus un piesārņojumu, jo īpaši pilsētu teritorijās.

Arī šajā kontekstā Latvijā būs svarīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība ar dzelzceļu kā tās mugurkaulu, mobilitātes punktu attīstība, vienlaikus veicinot iedzīvotāju mikromobilitātes (velosipēdi, arī skrejriteņi, līdzsvara un balansa riteni u.c. rīki, pārvietošanās ar kājām) īpatsvara pieaugumu kopējā mobilitātē. Tāpat svarīga būs digitalizācijas sniegto iespēju izmantošana gan transporta organizēšanā, gan satiksmes drošības uzlabošanā. Liela nozīme būs jāpievērš mobilitātes jautājumu ilgtspējīgai risināšanai Rīgā un tās metropoles areālā, kur koncentrējas 1,25 milj. jeb aptuveni 65 % Latvijas iedzīvotāju un tā teritorijā tiek radītas aptuveni 3/4 Latvijas ekonomisko vērtību¹¹. Vienlaikus arī visā pārējā valsts teritorijā jāattīsta ilgtspējīgi, inovatīvi transporta risinājumi. Jauni mobilitātes risinājumi, kā autoparku koplietošana vai mobilitāte kā pakalpojums (*Mobility as a Service* - MaaS) iniciatīvas ir sistēmiski jāattīsta un jāpilnveido.

Eiropas Zaļais kurss norāda, ka **transporta izmaksām būtu jāatspoguļo tā ietekme uz vidi un veselību**, ka būtu jāizbeidz subsidēt fosilās degvielas.

Līdztekus ES būtu **jāpaātrina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana**. Līdz 2025. gadam būs vajadzīgs aptuveni viens miljons publiski pieejamu uzlādes un degvielas uzpildes staciju, kas apkalpos 13 miljonus bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, kuri gaidāmi uz Eiropas autoceļiem. Arī Latvijā ir jāturpina darbs pie alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšanas un šo degvielu izmantošanas popularizēšanas.

Zaļā kursa mērķu īstenošanā izšķirīga nozīme ir **jaunām tehnoloģijām, ilgtspējīgiem risinājumiem un inovācijai**. Lai nezaudētu savas konkurences priekšrocības tīro tehnoloģiju jomā, ES ir plaši jāizvērs jaunu tehnoloģiju ieviešana un demonstrējumi visās nozarēs, tai skaitā arī transportā

Arī Latvijā ir jāveicina valsts, uzņēmēju un pētnieku sadarbība dažādu viedo transporta un mobilitātes risinājumu izveidē un ieviešanā gan pilsētvidē, gan arī pārējā teritorijā.

¹¹ Rīgas plānošanas reģions, 2020. Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai. http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/06/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans_Web-1.pdf

Transporta politikas pamatprincipi

Transporta politikas veidošana tiek īstenota ievērojot cilvēku mobilitātes vajadzības (droša un ātra pārvietošanās) un ekonomiskās pamatotības sabalansētību, vienlaikus nodrošinot valsts teritorijas līdzsvarotu un ilgtspējīgu attīstību. Ilgtspēja, interešu saskaņotība, sabiedrības līdzdalība, teritoriju attīstība un pieejamās finansiālās iespējas ir galvenie principi, uz kuriem ir balstīta transporta politika. Transporta politika ir izstrādāta arī saskaņā ar NAP2027, kas ir vērsts uz Ilgtermiņa konceptuālā dokumenta “Latvijas izaugsmes modelis: cilvēks pirmajā vietā” īstenošanu, kas nosaka uz cilvēku centrētu Latvijas izaugsmi.

Transporta nozares **ilgtspējīga attīstība** nozīmē cilvēku mobilitātes vajadzību nodrošināšanu un transporta nozares konkurētspējas paaugstināšanu, tajā pašā laikā neradot draudus nākamo paaudžu vajadzību nodrošināšanā, sabalansējot šī brīža sociālekonomiskās vajadzības ar ierobežotajiem dabas un cilvēku resursiem. Ilgtspējīgas attīstības ietvaros nozīmīga loma ir:

- **vides un ekonomisko faktoru sabalansētībai**, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu un transporta līdzekļu izvēli, kas veicina klimata neitralitātes nodrošināšanu;
- **digitalizācijai, inovācijām un pētniecībai**, kas ne tikai nodrošina plašākas un ērtākas mobilitātes iespējas un Latvijas transporta nozares konkurētspēju starptautiskā līmenī, bet arī veicina transporta nozares negatīvās ietekmes uz klimatu mazināšanos;
- **pieejamībai**, nodrošinot informācijas un infrastruktūras pieejamību visiem transporta infrastruktūras un pakalpojumu lietotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa;
- **drošībai un drošumam**, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus;
- **konkurētspējīgai infrastruktūrai**, kas veicina valsts kopējo ekonomisko izaugsmi.

Interešu saskaņotība un sabiedrības līdzdalība ir būtiski aspekti, kas jāņem vērā, izstrādājot jebkuras nozares politiku. Latvijas transporta attīstības politika ir izstrādāta saskaņā ar ieinteresētajām pusēm starptautiskā, reģionālā, kā arī nacionālā līmenī, tādējādi nodrošinot interešu saskaņotību un izstrādātās nozares politikas legimititāti. Šī principa ietvaros nozīmīga loma ir:

- **koordinētībai** gan nacionālā, gan starptautiskā līmenī, kā arī **sinerģijai** ar citām nozarēm, lai pilnvērtīgāk izmantotu valsts izdevīgo ģeopolitisko novietojumu, transporta un loģistikas infrastruktūru,
- **pēctecībai**, kas nozīmē secīgu, loģiski pamatotu projektu izvirzīšanu un īstenošanu, vienlaikus nodrošinot efektīvu un ar citām nozarēm saskaņotu infrastruktūras finansēšanu īstermiņā un ilgtermiņā,
- **caurskatāmībai**, kas nozīmē skaidri noteiktus mērķus un atbildību, kā arī konsultācijas ar iedzīvotājiem un nozares pārstāvjiem,
- **sociālajai atbildībai**, kas nozīmē visu sabiedrības daļu vajadzību ievērošanu,
- **subsidiaritātei**, kas nozīmē pēc iespējas iedzīvotājiem tuvinātu lēmumu pieņemšanas procesu; lēmumu pieņemšanu tajā līmenī, kur tas ir visefektīvāk.

Finansiālās iespējas ir būtisks ierobežojošs transporta politikas mērķu īstenošanas faktors, kas uzliek par pienākumu līdzsvarot politikas mērķu un to īstenošanai pieejamos resursus. Ir nepieciešams ievērot finansiālās iespējas, izvairoties no nesasniedzamu politikas mērķu izvirzīšanas, kā arī stimulējot optimālāko risinājumu meklēšanu, kas ļautu vislabāk sasniegt politikas mērķus un nodrošinātu iespējami mazāku resursu patēriņu.

Teritoriju attīstības principa ievērošana transporta nozarē nozīmē sasniedzamības un mobilitātes iespēju uzlabošanu visiem Latvijas iedzīvotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā vai veselības stāvokļa. Šajā sakarā transporta nozarē ir būtiski nodrošināt transporta infrastruktūru līdzsvarotai valsts un tās teritoriju attīstībai un cilvēku labklājības nodrošināšanai.

Transporta politikas teritoriālā perspektīva

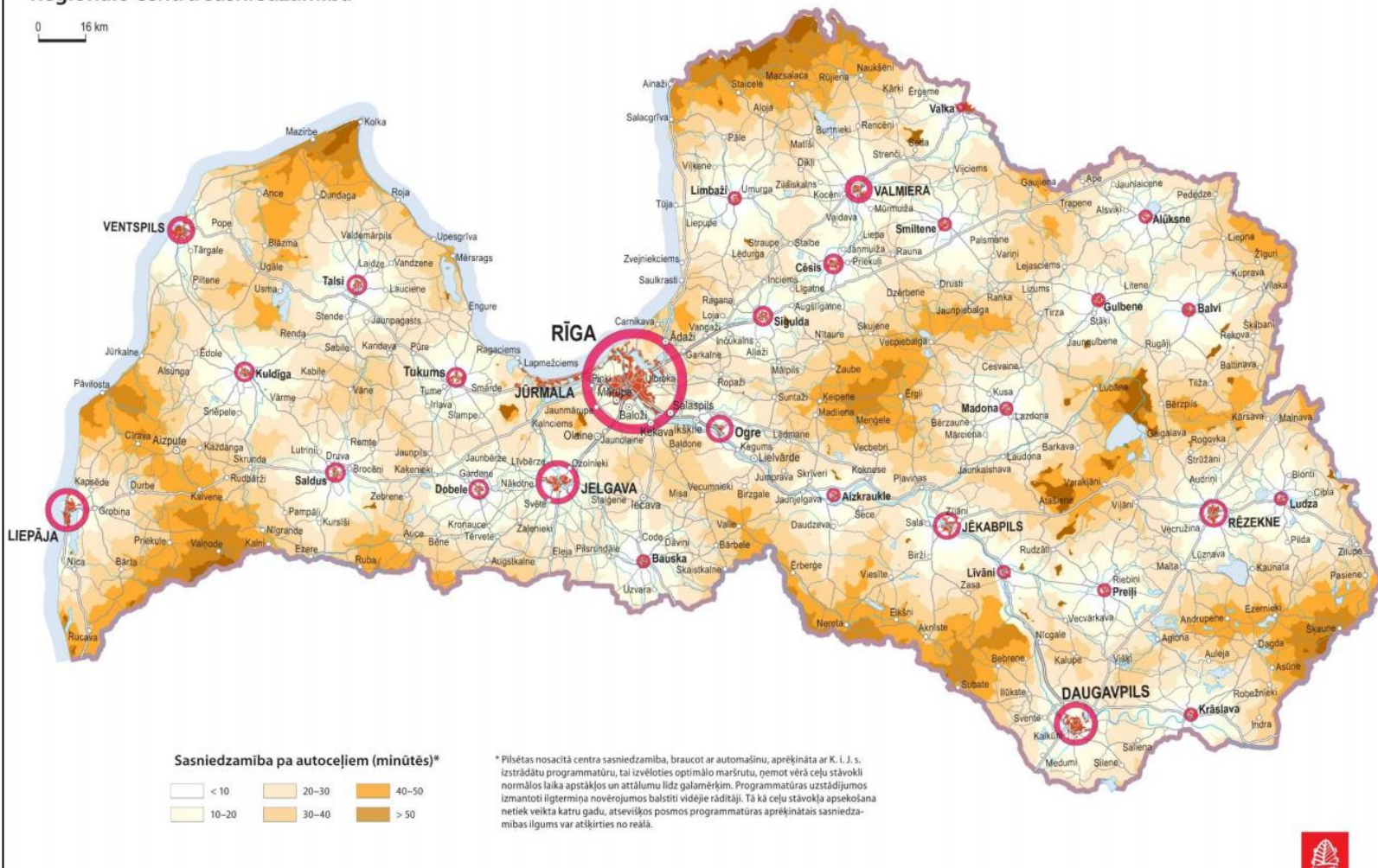
Transporta attīstība ir cieši saistīta ar reģionālo politiku un attīstību. Uz Latvijas transporta politikas teritoriālo perspektīvu var raudzīties no divām pusēm – Latvija kā ES dalībvalsts un reģionālā attīstība Latvijā. Latvijas transporta nozares un saistītās infrastruktūras attīstībā nozīmīga loma ir ES Kohēzijas politikai, kas ir uzskatāma par galveno ES investīciju politiku, atbalstot dalībvalstu un to reģionu harmonizētu attīstību. Publicētajā Kopējās fondu regulas priekšlikumā 2021. – 2027. gada plānošanas periodam EK ir noteikusi ieguldījumu priekšnosacījumus (*enabling conditions*) un saskaņā ar LR Finanšu ministrijas informatīvā ziņojuma “Par Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas Sociālā fonda plus un Kohēzijas fonda ieviešanu 2021.-2027.gadā”¹² pielikumu LR Satiksmes ministrija transporta nozarē ir atbildīga par ieguldījumu priekšnosacījuma “Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī” izpildi. Minētā ieguldījuma priekšnosacījuma izpildi nodrošina visaptveroša transporta plānošana, kas balstās pastāvošās un plānotās infrastruktūras multimodālā kartējumā līdz 2030.gadam un transporta investīciju novērtēšanas metodikā, kas pamatota ar plānotās infrastruktūras ekonomisko novērtējumu, pieprasījuma analīzi un satiksmes modelēšanu.

Kohēzijas politikas ietvaros tiek īstenots ES strukturālo un investīciju fondu mērķis „Eiropas teritoriālā sadarbība”- jeb plašāk pazīstams kā *Interreg*, kur ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Eiropas Kaimiņattiecību instrumenta atbalstu tiek īstenotas vairākas pārrobežu sadarbības programmas. Šo programmu ietvaros valstis sadarbojoties īsteno projektus kopēju jautājumu risināšanā, attīstot reģionu potenciālu kādā noteiktā jomā, tajā skaitā ilgtspējas veicināšanā, mobilitātes nodrošināšanā, inovāciju attīstībā un pielietošanā, pilsētvides attīstībā, kā arī citās jomās. Ar Latvijas partneru dalību ES daudzgadu budžeta 2014.-2020.gadam ietvaros ir īstenoti, kā arī šobrīd vēl norisinās vairāki pārrobežu sadarbības projekti. Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas ietvaros īpaši izceļami ir jau noslēgušies projekti - *NSB CoRe* un *TENTacle*- ar prioritāro mērķi pastiprināt reģionālo mobilitāti, pievienot sekundāros un terciāros transporta mezglus, tostarp multimodālos mezglus, TEN-T infrastruktūrai. Šo projektu nozīme atzīta arī reģionālā līmenī un tie bija ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam Transporta politikas jomas (*Policy Area Transport*) paraugprojekti (*flagship*), kuros uzsāktās aktivitātes būtu attīstāmas arī turpmāk.

TAP2027 jāsniedz iespējas un nosacījumi, lai katrs no Latvijas reģioniem izmantotu transporta infrastruktūru savas teritorijas attīstībai un cilvēku labklājības nodrošināšanai. Starptautiskā un reģionālā sasniedzamība, kā arī mobilitātes iespējas ir viens no aspektiem, kas akcentē LIAS2030 telpiskās attīstības perspektīvu. Arī TAP2027 koncentrējas uz sasniedzamības un mobilitātes iespēju uzlabošanu visiem Latvijas iedzīvotājiem, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā vai veselības stāvokļa. Novērtējot reģionālo centru sasniedzamību, secināts, ka 98 % Latvijas iedzīvotāju 40 minūšu laikā ir sasniedzami reģionālie attīstības centri (*2.attēls*). Teritoriālās sasniedzamības uzlabošana tiek paredzēta veicot ieguldījumus autoceļu kvalitātes paaugstināšanā, par pamatu izvirzot drošu pārvietošanos. Tāpat TAP2027 uzdevumi paredz dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju vilcienu ātruma paaugstināšanai atsevišķās dzelzceļa līnijās. Būtiski, lai arī valsti apmeklējušajiem tūristiem ir nodrošināts serviss un iespējas brīvi pārvietoties. Tāpat TAP2027 ir jārada kopīgi saskares punkti ar reģionālās attīstības plānošanas dokumentiem.

¹²LR Finanšu ministrija, 2019. Informatīvais ziņojums: Par Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas Sociālā fonda plus un Kohēzijas fonda ieviešanu 2021. – 2027. gadā Latvijā. <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473729>

Reģionālo centru sasniedzamība



Avots: SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta”

2.attēls. Reģionālo centru sasniedzamības novērtējums (2019)

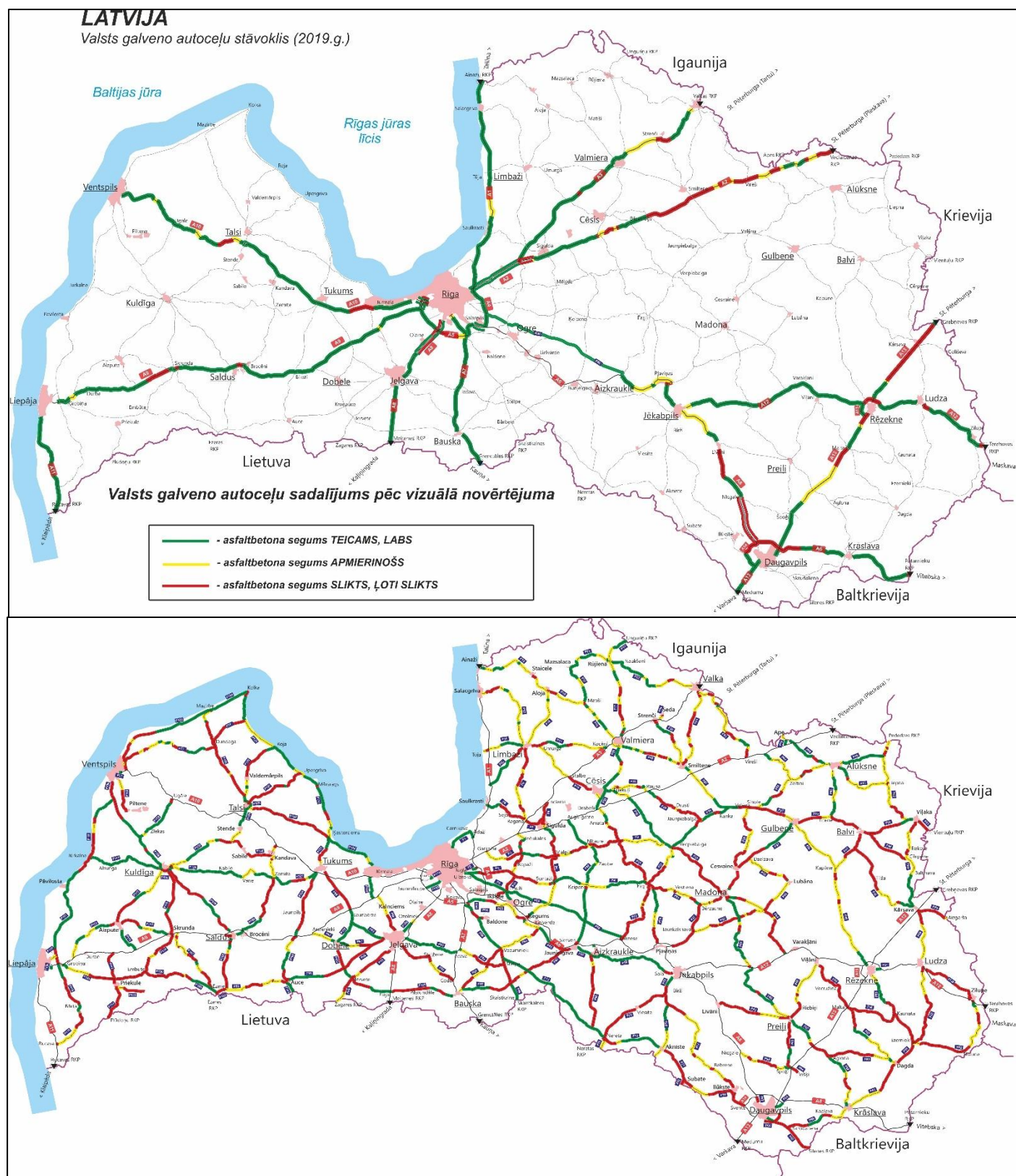
NAP2027¹³ reģionālā attīstība ir noteikta kā viens no stratēģiskajiem mērķiem. Reģionālās politikas pamatnostādņēs 2021.-2027.gadam¹⁴ ir noteikti vairāki uzdevumi, t.sk. mobilitātes uzlabošanai, kuros daļa pasākumu ir veicami visas valsts mērogā, bet daļa pasākumu atstājami plānošanas reģionu un pašvaldību pārziņā. Tikai valsts pārvaldes institūcijām, plānošanas reģioniem un pašvaldībām sadarbojoties un savas darbības koordinējot, iespējams sasniegt definētos mērķus. Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027.gadam kā vienu no uzdevumiem izvirza reģionālās sasniedzamības nodrošināšanu, kas jārisina izstrādājot un ieviešot TAP2027. Ņemot to vērā, TAP2027 uzdevumi paredz būvdarbus uz valsts autoceļiem, papildus veicot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvi un atjaunošanu administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, kas reģionu iedzīvotājiem nodrošinās mobilitātes iespējas attīstības centru sasniegšanai. Pateicoties mērķtiecīgiem

¹³ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam.

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

¹⁴ Ministru kabineta rīkojums Nr. 587 (26.11.2019. (prot. Nr. 54 63. §)) Par Reģionālās politikas pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam. Likumi.lv- Latvijas Republikas tiesību akti. <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

ieguldījumiem valsts galveno autoceļu attīstībā, tajos situācija uzlabojas, tomēr reģionālo un vietējo valsts ceļu stāvvokļa uzlabošana ir lēnāka (*3.attēls*).



Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi"

3.attēls. Ar asfaltbetonu klāto valsts galveno (*augšpusē*) un reģionālo autoceļu stāvoklis pēc vizuālā novērtējuma (2019)

Jāatzīmē, ka ieguldījumi valsts autoceļu tīklā saskaņā ar TAP2027 uzdevumiem būs solis ceļā uz efektīvu valsts ceļu tīklu, kas atbalsta gan iedzīvotāju mobilitāti, gan nodrošina tranzīta infrastruktūru, un ir veidota saskaņā ar drošības standartiem. Ir uzsākts darbs pie Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģijas 2020-2040, kas paredz veidot ātrgaitas valsts ceļu "mugurkaulu" starp lielākajām Latvijas pilsētām un arī attīstīt reģionālo autoceļu tīklu (4.attēls). Stratēģijas mērķi ir panākt lai Rīga no jebkuras vietas Latvijā ir sasniedzama ne ilgāk kā divu stundu laikā, savukārt Rīgas aglomerācijā apvedceļu varētu sasniegt pusstundas laikā.



Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi"

4.attēls. Reģionālo ceļu tīkla attīstība atbilstoši plānotajam ātrgaitas ceļu izvietojumam periodā no 2020. līdz 2040. gadam

LIAS2030 kā viena no nacionālo interešu telpām ir definēts Rīgas metropoles areāls. Kā tiek norādīts Rīgas metropoles areāla rīcības plānā¹⁵, tieši transports rada priekšnosacījumus citu metropoles areāla funkciju pilnvērtīgai nodrošināšanai. Jau pašlaik Rīgai un tās apkārtnē ir izstrādāti virkne plānošanas dokumentu (plašāk skatīt 2.pielikumā), kuros izvirzīti mērķi un uzdevumi transporta jautājumu risināšanai reģionā.

Arī TAP2027 rīcības aptver virkni no pasākumiem, kas svarīgi Rīgas un tās metropoles areāla attīstībai. Valsts ekonomikas attīstībā un investīciju piesaistei arī turpmāk liela nozīme būs ātrai valsts sasniedzamības nodrošināšanai, līdz ar to arī šajā plānošanas periodā aktuāla būs Rīgas kā nozīmīga Eiropas gaisa satiksmes centra attīstībai.

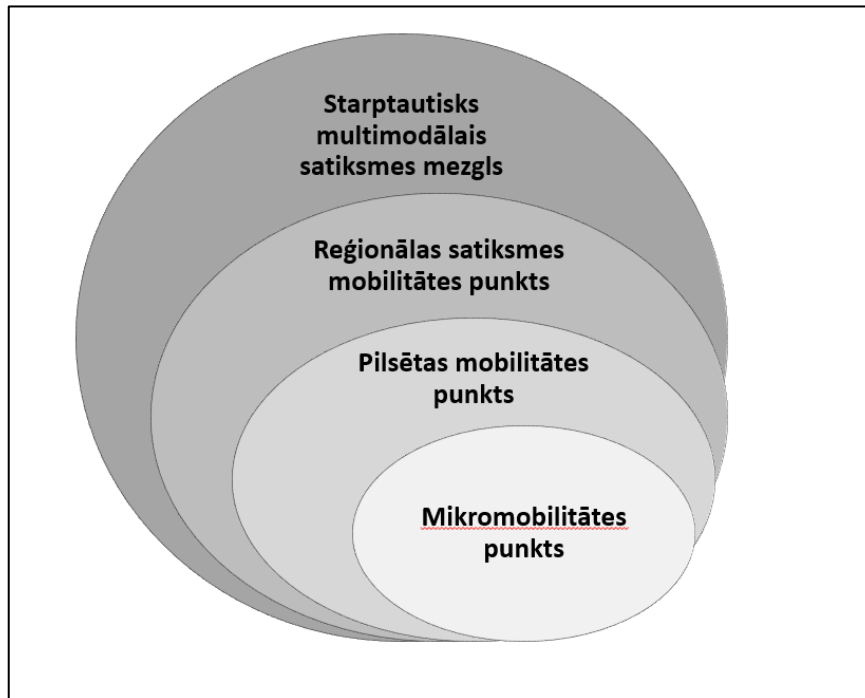
Projekts, kas visnozīmīgāk ietekmēs Rīgas pilsētas attīstību, ir Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnija *Rail Baltica*. Tā realizēšana nodrošinās starptautiska multimodāla satiksmes mezgla izveidi Rīgā, intermodāla kravu pārkraušanas termināla attīstību Salaspilī, kā arī būs pamats reģionu attīstībai, jo *Rail Baltica* ietvaros tiek plānota līdz 17 reģionālo staciju – mobilitātes punktu attīstība, aptverot 12 pašvaldības. Lai nodrošinātu *Rail Baltica* infrastruktūras pilnvērtīgu izmantošanu, kā arī

¹⁵ Rīgas plānošanas reģions, 2020. Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai. <http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/01/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans.pdf>

balstoties uz *Rail Baltica* Vilcienu kustības plāna secinājumiem, 2020.gadā nacionālā, Baltijas valstu un ES partneru starpā ir panākta vienošanās par reģionālai satiksmei nepieciešamās infrastruktūras plānošanas un projektēšanas darbu veikšanu *Rail Baltica* projekta ietvaros. Balstoties uz *Rail Baltica* ietvaros izstrādājama transporta pieprasījuma modeļa datiem, Latvijas teritorijā tiks noteikts precīzs attīstāmo reģionālo staciju skaits, noteiktas staciju attīstības prioritārās kategorijas, veikta staciju iekļaušana teritoriju plānošanas dokumentos, kā arī projektēšana, savukārt būvniecības izmaksas plānojamās un sedzamas ārpus Eiropas savienošanas instrumenta līdzekļiem. TAP2027 paredz sekmēt *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas integrēšanu esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta tīklā. Priekšnosacījums *Rail Baltica* un pārējās dzelzceļa infrastruktūras attīstības rezultātā sniegtās reģionālās savienojamības uzlabošanai ir integrēts sabiedriskais transports valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta tīklā.

Detalizētai transporta un mobilitātes jautājumu risināšanai Rīgas metropoles areāla (Rīgas aglomerācijas) teritorijā paredzēts izstrādāt ieguldījumu novērtējumu CO₂ izmešu samazināšanai un pārejai uz zaļo ekonomiku. Ātru un efektīvu Rīgas metropoles areāla ārējo un iekšējo sasniedzamību nodrošinās virzība uz oglekļa mazieltīpīgas transporta sistēmas izveidi ar uzsvāru uz dzelzceļa attīstību, pieejamu sabiedrisko transportu, drošu un kvalitatīvu autoceļu infrastruktūru. Rīgas pilsētā un metropoles areāla teritorijā jāveido mobilitātes punktu tīkls. Būtiski ir izmantot iespējas, ko sniegs *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūve, to integrējot un sasaistot ar Rīgas metropoles areāla transporta infrastruktūru.

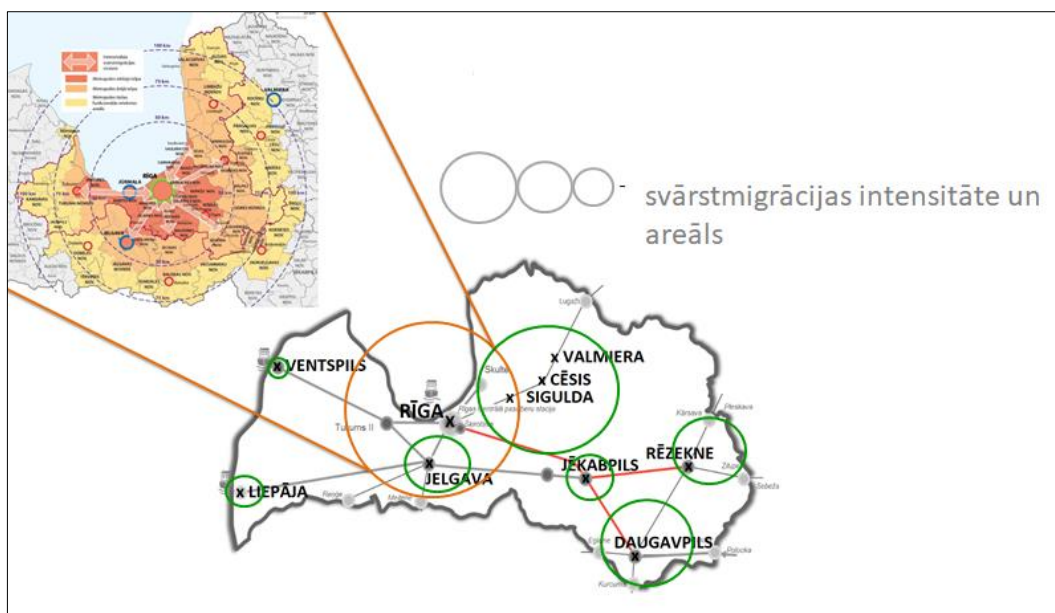
TAP2027 iekļauts uzdevums par mobilitātes punktu attīstību visā Latvijas teritorijā, bet īpaši aktuāli minētā uzdevuma risinājumi ir Rīgas pilsētas un metropoles areāla teritorijā. Taču neatkarīgi no mobilitātes punkta atrašanās vietas, tā galvenais uzdevums ir ikvienam nodrošināt ērtus un integrētus dažāda transporta veida savienojumus vienkopus, lai pēc iespējas mazinātos nepieciešamība pēc privātā autotransporta izmantošanas. Svarīgi lai pirms jebkura mobilitātes punkta izveides tiktu veikts detāls novērtējums, meklējot iespējami labāko novietojumu, vērtējot iedzīvotāju un pašvaldības vajadzības, kā arī teritorijas turpmākās attīstības iespējas. Mobilitātes punktu iedalījumu iespējams balstīt uz esošo un plānoto transporta tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem. Atbilstoši satiksmes līmenim var tikt izdalīti Starptautiski multimodālie satiksmes mezgli, kas nodrošina starptautisko satiksmi, Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti, kuri nodrošina starppilsētu satiksmi, Pilsētas mobilitātes punkti, kas balstās uz pilsētas sabiedriskā transporta tīklu, un Mikromobilitātes punkti, kuri nodrošina iespēju nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam, t.sk. līdz tuvākajam mobilitātes punktam, kā arī nodrošina atbalsta infrastruktūru “pirmajam” un “pēdējam” kilometram (5.attēls). Papildus mobilitātes pamatfunkcijām mobilitātes punktos jāparedz arī komforta, vides pieejamības un pakalpojumu nodrošinājums.



Avots: SIA „IELA inženieri”, iesaistoties biedrībai „Baltijas Vides forums” ekspertiem, INTERREG projekta „Ilgtermiņīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās” (SUMBA)” ietvaros. Pieejams: https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2020/09/Mobilitates_punktu_plans_SUMBA-1.pdf

5.attēls. Mobilitātes punktu kategorijas

Vairākos punktos TAP2027 virzieni sakrīt ar plānošanas reģionu ilgtspējīgas attīstības stratēģijām līdz 2030.gadam. Reģionālās attīstības nodrošināšanai ir būtiski ieguldīt sabiedriskā transporta attīstībā, tādējādi radot iespējas reģionu cilvēkiem būt mobiliem, reizē samazinot transporta radīto negatīvo ietekmi uz vidi. Arī TAP2027 nosaka multimodāla sabiedriskā transporta tīkla izveidi, galveno lomu tajā piešķirot dzelzceļam. Prioritāri multimodāls transports attīstāms Rīgas metropoles areālā, kur notiek ievērojamākā cilvēku svārstmigrācija (6.attēls).

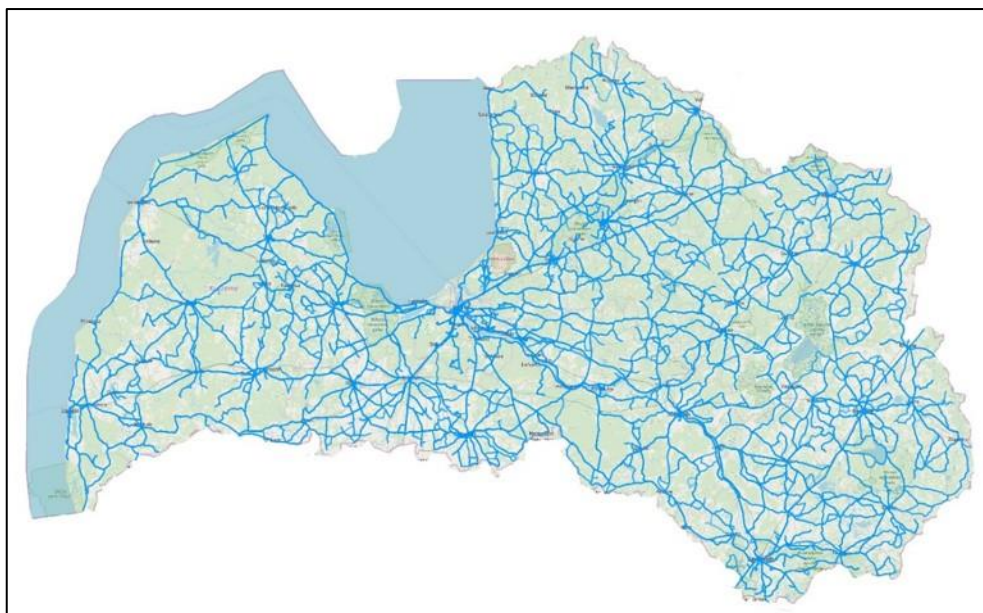


Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020) un a/s “Pasažieru vilciens” dati
6.attēls. Svārstmigrācija un potenciālo mobilitātes punktu teritorijas

Vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešana un mobilitātes punktu izveide paaugstinās sabiedriskā transporta popularitāti un radīs iespējas reģionos dzīvojošajiem cilvēkiem būt mobiliem. Ātri un precīzi sabiedriskā transporta pakalpojumi ir nozīmīgi iedzīvotāju mobilitātes un ekonomiskās nevienlīdzības samazināšanā starp reģioniem, kas vienlaikus palīdz visas valsts līdzsvarotā attīstībā. Informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”¹⁶ norādīts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstībai un efektīvāku resursu izmantošanai, nepieciešams veicināt iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu. Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), kas atrodas reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, paredzēta iespēja veidot maršrutos, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti bez maksas. Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls sākot ar 2021.gadu tiks veidots tā, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, pārvadājumi pamatā tiks nodrošināti ar vilcieniem, savukārt pārvadājumi ar autobusiem tiks veikti vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Tādējādi tiks palielināts pārvadājumu piedāvājums ar vilcieniem – gan uzlabojot kustības grafiku (biežāki un regulārāki pārvadājumi), gan ieviešot ekspresvilcienus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūru augstākiem kustības ātrumiem.

Secināts, ka pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību (7.attēls).

¹⁶ LR Satiksmes ministrija, 2019. Informatīvais ziņojums: Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04>



Avots: SIA „PricewaterhouseCoopers”. Reģionālās nozīmes maršrutu tīkla 2021.-2030.gadam projekta izvērtēšana
7.attēls. Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu tīkls

No 2022. gada pasažieru pārvadājumus plānots veikt arī ar jaunajiem elektrovilcieniem. Šajā laikā, ieviešot regulāro intervāla grafiku, tiek plānots būtisks vilcienu pārvadājumu apjoma pieaugums, kas atsevišķās līnijās varētu sasniegt pat 50% pieaugumu. No 2025.gada paredzēts uzsākt reģionālo vilcienu parka atjaunošanu, vēl papildus nodrošinot pārvadājumu pieaugumu.

Tāpat TAP2027 paredz Mikromobilitātes plāna izstrādāšanu, kas ļaus īstenot risinājumus iespējām droši pārvietoties ar kājām, velosipēdu vai citiem mikromobilitātes rīkiem. No reģionālās attīstības skatu punkta būtiski ir ieguldījumi infrastruktūras attīstībā, kā arī pilnveidot normatīvo regulējumu satiksmes drošībai un rīcībai ar mikromobilitātes transportlīdzekļiem.

TAP2027 iekļauts uzdevums par pilsētu infrastruktūras sasaisti ar TEN-T, plānojot paredzēt nacionālās un reģionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstību, kas nodrošina atsevišķu pilsētu daļu efektīvu savstarpējo sasaisti un sasaisti ar TEN-T tīklu, alternatīvu kravas ceļu izbūvi, pārbūvi vai modernizāciju. Nepieciešams pilsētu mobilitātes jautājumus integrēt kopējā transporta sistēmā. Ir jāveicina un jāattīsta dialogs ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, lai TAP2027 iezīmētie virzieni un uzdevumi sniegtu ieguldījumu pilsētu mobilitātes uzlabošanā. Jau tagad paredzams, ka ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā, jaunu reģionālo dzelzceļa maršrutu izveidošana, *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūve, mobilitātes punktu izveide, alternatīvo degvielu popularitātes pieaugums un mikromobilitātes jautājumu risinājumi pozitīvi ietekmēs mobilitāti pilsētu teritorijās. Nākotnē to vēl vairāk uzlabos *Rail Baltica* reģionālo staciju izveide, kuru sākotnējā attīstība tiks īstenota uzsākot lokālplānojumu izstrādi attiecīgā novada teritorijā, lai nostiprinātu reģionālās stacijas pamatizvietojumu un to funkcionēšanai nepieciešamo teritoriju, kā arī, lai izvērtētu sabiedriskā transporta integrāciju reģionālās nozīmes mobilitātes punkta apjomā. Nenoliedzami arī plānošanas reģioniem un pašvaldībām ir jāiesaistās šo jautājumu risināšanā, sākot ar visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanu, ievērojot ilgtspējīgas mobilitātes plānošanas (SUMP) vadlīnijas¹⁷.

¹⁷ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Transporta politikas rezultāti

1. politikas rezultāts (1.PR) Uzlabotas mobilitātes iespējas (Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam; Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam; Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par Ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu; Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam; Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam; ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu; Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos; Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību; Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija; Aviācijas stratēģija Eiropai)					
Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos	%	2018	7,38	8	12
2. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā	milj. pas/km	2018	1641,2	1728,4	1794,2
2.1.reģionālās nozīmes autobusu maršrutos			1058,7	1030,2	949,4
2.2.reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos			582,5	640,2	887,9
3. Apkalpoto pasažieru skaita pieaugums Lidostā "Rīga"	%	2019	0 (7,9 milj.)	-10 (7,1 milj.)	11 (8,8 milj.)
4. Lidojumu maršrutu skaits no lidostas "Rīga" (vasara/ziema)	skaits	2019	106/76	110/80	110/80
5. 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība gar VIA Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem	km	2020	0	0	202,5 (Via Baltica) +265 (Rail Baltica)
6. Nacionālajā satiksmes datu piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaits (atbilstoši ITS Direktīvai un no tās izrietošajām regulām)	skaits	2019	0	20	30
7. Velosipēdistu īpatsvars, kas brauc katru vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā	%	2019	6,4	8	10

8. Interneta vietnēs pārdotās biļetes iekšzemes pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos	%	2018	3,4	25	56
8.1. reģionālās nozīmes autobusu maršrutos	%		1,2	2,5	40 ^{1 2}
8.2. reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos	%		6,9	40	60
8.3. vienotās biļetes braucieniem ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā ²	skaits	2021	*	*	*
9. Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas vides pieejamības prasības	skaits	2019	27	73	>73 ³

¹ tikai valsts dotētajos reģionālās nozīmes autobusu maršrutos

² ja tiek izveidota vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma

³ ja projekta realizācijai tiks piešķirts publiskais finansējums. Neiekļaujot *Rail Baltica*

* indikatora dati bāzes gada un mērķa vērtības norādīšanai uz šo brīdi nav pieejami, jo paredzams, ka vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma tiks izveidota 2021.gadā

2. politikas rezultāts (2.PR) Samazinātas SEG emisijas transportā un uzlabota vides kvalitāte (Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam; Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par Ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu; Latvijas Enerģētikas ilgtermiņa stratēģija 2030 – konkurētspējīga enerģētika sabiedrībai; Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam; ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu; Klimata un enerģētikas satvars laikposmam līdz 2030. gadam; Stratēģija SEG emisiju mazināšanai no kuģiem; ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam)

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu ¹⁸	%	2017	0	2025.g – 9,9 %	2030.g – 16,9 %
2. ETL lieljaudas uzlādes punkti, t.sk. privāto investoru attīstītie un publiski pieejamie	skaits	2019	82	151	240
3. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā	%	2019	0,1	0,5	2,0
4. Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts	skaits	2019	5	5	3 ¹

¹⁸ https://www4.unfccc.int/sites/SubmissionsStaging/NationalReports/Documents/97042351_Latvia-BR4-2-LATVIA_BR4_27122019.pdf

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 ²	29,462 ²
5.2. diennakts trokšņa rādītāju (L_{dvn} >55dB (A)) Lidostas “Rīga” ietekmētajā teritorijā	km ²	2016	26,6	26,6 ²	26,6 ²
5.2. robežlielumu L_{nakts} dzelzceļa līniju tuvumā	km ²	2016	3,367	3,367 ^{2 3}	3,367 ^{2 3}

¹ ja tiks piešķirts publiskais finansējums

² rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

³ netiek paredzēta *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas ietekme

3. politikas rezultāts (3.PR) Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi

(Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam; Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam; Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par Ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu; Jūras plānojums Latvijas Republikas iekšējiem jūras ūdeņiem, teritoriālajai jūrai un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņiem līdz 2030. gadam; Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai; Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam; Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam; ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu; Aviācijas stratēģija Eiropai)

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Transporta infrastruktūras indekss (<i>Pasaules Ekonomikas Foruma globālais konkurētspējas indekss</i>)	vieta/punkti	2019	52/57,3	52/58,0	52/58,5
2. Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī	%	2019	72	75	80
3. Apkalpoto kravu apjoma pieaugums Lidostā “Rīga”, salīdzinot ar bāzes gadu	%	2019	0 (27 265 t)	21 (33 000 t)	56 (48 000 t)
4. Kravu apgrozījums Latvijas ostās	milj.t	2019	62,4	45	47
5. Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos	milj.t.	2019	41,5	26,5	28,5
6. Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums (TEU)					
5.1. ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2019	-0,9	+4	+4

5.2. pārvadājumos ar dzelzceļu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2019	(474 451 / 470 075) +4 (64 029/ 66 738)	+4	+4
7. Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos, kas veikti ar dzelzceļa transportu un autotransportu	%	2019	12	15	20
8. Apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	%	2018	+59 (341,22/ 542,41)	+10	+10
9. Elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma	%	2019	13,4	13,4	24,2 ¹

¹ ieskaitot *Rail Baltica* dzelzceļa līniju

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

(Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam; Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam; Latvijas Ziņojums Apvienoto Nāciju Organizācijai par Ilgtspējīgas attīstības mērķu ieviešanu; ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu; Aviācijas stratēģija Eiropai; ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.-2030. gadam – turpmākie pasākumi ceļā uz “Nulles vīziju”(Komisijas darba dokuments); ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam)

Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu	%	2020	0	10	35
2. Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu	%	2020	0	10	35
3. Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni	punkti	2019	95 (Eiropā 90.punkti)	≥95	≥95
4. Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits	skaits/milj. vkm	2019	1,58	1,1	1
5. Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes saprašanas memoranda par ostas	atbilst/neatbilst	2019	atbilst	atbilst	atbilst

valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā					
6. Ir izpildīti Latvijas IMSAS audita secinājumos ietvertie norādījumi	ir/nav izpildīti	2019	*	*	ir izpildīti
7. Jauno un atjaunoto jūras navigācijas karšu skaits	skaits	2019	3 + 1 karšu komplekts	8	10 + 1 karšu komplekts

*Indikatora dati bāzes gada un mērķa vērtības norādīšanai uz šo brīdi nav pieejami, jo paredzams, ka IMSAS audits notiks 2022.gadā

5. politikas rezultāts (5.PR) Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana					
Rezultatīvais rādītājs (RR)	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Transporta un loģistikas nozarē nodarbināto īpatsvars no kopējā nodarbināto skaita	%	2019	8,2	9,5	10
2. Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits	skaits	2019	1394	1500	1600
3. Profesionālo kvalifikāciju ieguvušo personu, kuras strādā nozarē, īpatsvars	%	2022	*	*	*
4. Publiskie ieguldījumi pētniecībā un inovācijā transporta un loģistikas nozares attīstīšanai (% no kopējiem ieguldījumiem P&I)	%	2019	7,4	8	10
5. Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā	atbilst	2019	atbilst	atbilst	atbilst
6. Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā	%	2019	51	52	53
7. Jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars	%	2019	0	20	40

*Plānots, ka indikatora dati bāzes gada un mērķa vērtības norādīšanai būs pieejami ar 2022.gadu

Rīcības virzieni un veicamie uzdevumi

1.rīcības virziens	Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība				
Nr.p.k.	Uzdevums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultātīvo rādītāju
1.1.	DZELZCEĻŠ				
1.1.1.	Infrastruktūra				
1.1.1.1.	Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī attīstīt pārvietošanās ātrumu	31.12.2027.	LDz	SM	1.PR (1.RR, 2.RR, 9.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 5.RR, 6.RR, 7.RR, 9.RR) 4.PR (4.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā -Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas vides pieejamības prasības - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss

					-Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos -Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums dzelzceļā - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos - Elektrificēto un modernizēto dzelzceļa līniju garums -Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits
1.1.1.2.	Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	31.12.2027.	ATD	SM	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums
1.1.1.3.	Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	31.12.2027.	SM	EDZL, ATD, VARAM, pašvaldības, plānošanas reģioni	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) -Dzelzceļa pasažieru

					īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss
1.1.2.	Digitalizācija				
1.1.2.1.	Atjaunot datu pārraides pamattīklu un paplašināt funkcijas, nodrošinot vilcienu kustības vadību un citus dzelzceļa tehnoloģiskos procesus dzelzceļa stacijās, parkos, posmos un citos objektos	31.12.2027.	LDz	SM	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 5.RR, 6.RR, 7.RR) 4.PR (4.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos -Konteinerkravu apgrozījuma

					pieaugums dzelzceļā - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos -Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits
1.2.	AUTOCEĻI (Reģionālā sasniedzamība)				
1.2.1.	Valsts reģionālie un vietējie autoceļi (piekļuve TEN-T tīklam)				
1.2.1.1.	Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	31.12.2027.	SM	LVC	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
1.2.1.2.	Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	31.12.2027.	VARAM	SM, LVC	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂

					ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
1.3.	SABIEDRISKAIS TRANSPORTS				
1.3.1.	Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls				
1.3.1.1.	Izveidot mobilitātes punktus	21.12.2027.	SM	ATD, plānošanas reģioni, pašvaldības	1.PR (1.RR, 2.RR, 7.RR) 2.PR (1.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā -Velosipēdistu īpatsvars - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums
1.3.2.	Digitalizācija				
1.3.2.1.	Izveidot un uzturēt transporta nozares datu nacionālā (valsts) piekļuves punktu	31.12.2027.	SM	LVC	1.PR (6.RR) - Nacionālajā satiksmes datu piekļuves punktā pieejamo datu kategoriju skaits

1.3.2.2.	Nodrošināt statiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus	31.12.2027.	SM	LVC, ATD	1.PR (2.RR) -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā
1.3.2.3.	Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	31.12.2021.	ATD	SM, pašvaldības PV,	1.PR (2.RR, 8.RR) 2.PR (1.RR) -Interneta vietnēs pārdotās biļetes -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums
1.3.2.4.	Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu	31.12.2021.	ATD	SM, IeM, LM, pašvaldības	1.PR (2.RR) 2.PR (1.RR) -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums

2.rīcības virziens	Starptautiskās savienojamības uzlabošana				
Nr.p.k.	Uzdevums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultātīvo rādītāju
2.1.	TEN-T PĀRROBEŽU PROJEKTS RAIL BALTICA				
2.1.1.	Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	31.12.2026.	SM	RB Rail, EDZL, VARAM, plānošanas reģioni, pašvaldības	1.PR (1.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos

					- Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss
2.1.2.	Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā	31.12.2026.	SM	EDZL, EM, VARAM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss
2.1.3.	Izstrādāt un ieviest Latvijas interesēm atbilstošu <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas un apkopes vietu pārvaldības modeli	31.12.2024.	SM	EDZL, EM	3.PR (1.RR) -Transporta infrastruktūras indekss
2.1.4.	Nodrošināt pasīvo infrastruktūru 5G mobilo sakaru tīka izvēršanai <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas trasē	31.12.2026.	SM	LVRTC, VARAM	1.PR (5.RR) -5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība
2.1.5.	Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu	31.12.2026.	SM	RB Rail, LVC	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 2.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss - Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu

					-Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
2.2.	AVIĀCIJA				
2.2.1.	Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu (tajā skaitā, līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	pastāvīgi	SM	AirBaltic	1.PR (3.RR, 4.RR) 3.PR (3.RR) 4.PR (3.RR) -Apkalpoto pasažieru skaita pieaugums Lidostā "Rīga" -Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" -Apkalpoto kravu apjoma pieaugums Lidostā "Rīga" -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.2.	Gaisa satiksmes vadība				
2.2.2.1.	Nodrošināt jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecību	31.12.2026.	SM	LGS	1.PR (4.RR) 3.PR (1.RR) 4.PR (3.RR) -Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" -Transporta infrastruktūras indekss -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.2.2.	Attīstīt gaisa satiksmes vadības sistēmu un tās atbalsta sistēmas	pastāvīgi	SM	LGS	3.PR (1.RR) 4.PR (3.RR) -Transporta infrastruktūras indekss

					-Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.2.3.	Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu	pastāvīgi	SM	LGS	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) 4.PR (3.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.2.4.	Integrēt bezpilotu gaisa kuģus gaisa satiksmes vadības sistēmā	pastāvīgi	SM	CAA, LGS	4.PR (3.RR) -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.2.5.	Attīstīt uz satelītu tehnoloģiju izmantošanu bāzētas augstas precizitātes navigāciju (PBN)	pastāvīgi	SM	LGS	4.PR (3.RR) -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.3.	Lidosta "Rīga"				
2.2.3.1.	Palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot termināļa 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa staciju	31.12.2027.	SM	Lidosta "Rīga"	1.PR (1.RR, 3.RR, 4.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 3.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Apkalpoto pasažieru skaita pieaugums Lidostā "Rīga" -Lidojumu maršrutu skaits no Lidostas "Rīga" - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂

					ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Apkalpoto kravu apjoma pieaugums Lidostā "Rīga"
2.2.3.2.	Pabeigt īstenot Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga"	31.12.2022.	SM	Lidosta „Rīga”	2.PR (1.RR) 4.PR (6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.2.3.3.	Nodrošināt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru	31.12.2027.	SM	Lidosta „Rīga”	3.PR (1.RR) un (3.RR) -Apkalpoto kravu apjoma pieaugums Lidostā "Rīga"
2.2.4.	Reģionālās lidostas				
2.2.4.1.	Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	31.12.2027.	SM	pašvaldības	3.PR (1.RR) 4.PR (3.RR) -Transporta infrastruktūras indekss -Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis
2.3.	AUTOCEĻI				
2.3.1.	Valsts galvenie autoceļi (TEN-T tīkls)				
2.3.1.1.	Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	31.12.2027.	SM	LVC	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 2.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums

					-Transporta infrastruktūras indekss -Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
2.3.1.2.	Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	31.12.2023.	SM	LVC	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 2.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
2.3.1.3.	Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	31.12.2027.	SM	VARAM, pašvaldības	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR)

					4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
2.3.1.4.	Nodrošināt kravās drošai transportlīdzekļu drošai novietošanai paredzētu stāvlaukumu būvniecību	31.12.2027.	SM	LVC	3.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) -Transporta infrastruktūras indekss -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
2.3.1.5.	Nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājuma izvēršanu gar VIA <i>Baltica</i> transporta koridoru	31.12.2027.	SM	LVRTC	1.PR (5.RR) -5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamība

3.rīcības virziens	Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana				
Nr.p.k.	Uzdevums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju
3.1.	Nodrošināt pastāvīgu situācijas monitoringu un administratīvo šķēršļu identificēšanu tranzīta un loģistikas jomā ciešā sadarbībā ar nozares nevalstiskām organizācijām, kā arī attiecīgu priekšlikumu izstrādi un tālāku virzību Latvijas loģistikas sistēmas un nozares eksporta pakalpojumu (ostu, dzelzceļa, autopārvadājumu, kravu aviācijas, e-komercijas, loģistikas noliktavu pakalpojumu) konkurētspējas paaugstināšanā	pastāvīgi	SM		3.PR (3.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR, 7.RR, 8.RR) -Apkalpoto kravu apjoma pieaugums lidostā "Rīga" -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās un pārvadājumos pa dzelzceļu - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās
3.2.	SKLOIS ietvaros nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus	pastāvīgi	SM		3.PR (1.RR, 4.RR, 6.RR)

					-Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās
3.3.	Nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu <i>VIA LATVIA</i>	pastāvīgi	SM		3.PR (3.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR, 7.RR, 8.RR) -Apkalpoto kravu apjoma pieaugums lidostā "Rīga" -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās un pārvadājumos pa dzelzceļu - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās

3.4.	Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu pietātnes	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās
3.5.	Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas

					uzņēmumos Latvijas ostās
3.6.	Iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus, un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās
3.7.	TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos

					ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās
3.8.	TEN-T pamatīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR, 5.RR, 6.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās -Konteinerkravu apgrozījuma (TEU) pieaugums ostās -Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās
3.9.	Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM, VARAM, ZM, EM	2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 4.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums Latvijas ostās

4.rīcības virziens	Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana				
Nr.p.k.	Uzdevums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju
4.1.	ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANA				
4.1.1.	Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus	31.12.2027.	SM	IeM, IZM, VM, VARAM	2.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu
4.1.2.	Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	31.12.2027.	SM	VARAM, IZM, EM, CSP, CSDD, LVC, LIAA, PV, ATD, LDz, pašvaldības, plānošanas reģioni	1.PR (7.RR) 2.PR (1.RR) -Velosipēdistu īpatsvars - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums
4.1.3.	Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	31.12.2027.	SM	LDz	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 5.RR, 6.RR, 7.RR, 9.RR) 4.PR (4.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos

					-Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss -Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos -Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums dzelzceļā - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milj. tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos - Elektrificēto un modernizēto dzelzceļa līniju garums -Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits
4.2.	PASĀKUMI KLIMATA PĀRMAIŅU SAMAZINĀŠANAI				
4.2.1.	Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	pastāvīgi	SM	LVC, VARAM plānošanas reģioni, pašvaldības	1.PR (2.RR, 7.RR) 2.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā

					-Velosipēdistu īpatsvars - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
4.2.2.	Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	31.12.2027.	SM	VARAM, pašvaldības	2.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo skaita samazinājums pret bāzes gadu
4.2.3.	Alternatīvo degvielu izmantošana				
4.2.3.1.	Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	31.12.2027.	SM, EM, VARAM, pašvaldības	CSDD	2.PR (1.RR, 2.RR, 3.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums - ETL lieljaudas uzlādes punkti, t.sk. privāto investoru attīstītie

					un publiski pieejamie -Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars
4.2.3.2.	Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	pastāvīgi/regulāri	SM	CSDD, VARAM, EM, FM	2.PR (1.RR, 3.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars
4.2.3.3.	Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	31.12.2027.	SM, VARAM	EM	2.PR (1.RR, 3.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars
4.2.3.4.	Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	31.12.2027.	SM	EM, VARAM	2.PR (1.RR, 3.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars
4.3.	TRANSPORTLĪDZEKĻU TEHNISKĀ STĀVOKĻA KONTROLE				
4.3.1.	Veikt publisko iepirkumu par tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas ietvaros visos valsts reģionālajos centros, ievērojot "test only" transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles principu	31.12.2023.	CSDD	SM	2.PR (1.RR) 4.PR (1.RR., 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita

					samazinājums pret bāzes gadu -Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu
4.3.2.	Izvērtēt iespējamās tehniskās risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem	31.12.2025.	CSDD	SM	2.PR (1.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums
4.4.	DZELZCEĻŠ				
4.4.1.	Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	31.12.2027.	LDz	SM	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR, 9.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastrukturās indekss - Elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma
4.4.2.	Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva	31.12.2027.	PV	SM	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR)

	nomaiņa (piemēram, hibrīdvilcieni ar ūdeņraža dzinējiem)				-Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss
4.4.3.	Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	31.12.2023.	PV	SM	1.PR (1.RR, 2.RR) 2.PR (1.RR) 3.PR (1.RR) -Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos -Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā - Kopējais SEG emisiju (kt CO ₂ ekv.) samazinājums -Transporta infrastruktūras indekss
4.4.4.	Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma samācība	31.12.2027.	LDz	SM VDzA	2.PR (4.RR) -Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts
4.4.5.	Līdzsvarota finansēšanas modeļa	31.12.2023.	LatRailNet	SM	2.PR (1.RR)

	nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos				3.PR (2.RR, 8.RR) 4.PR (1.RR, 2.RR) - Kopējais SEG emisiju (kt CO2 ekv.) samazinājums - Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī - Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos - Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums pret bāzes gadu - Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaita samazinājums pret bāzes gadu
--	---	--	--	--	---

4.5. JŪRNICĪBA

4.5.1.	Sagatavot informāciju par kuģu ceļiem un atjaunojot navigācijas karšu pārklājumu, t.sk. izvērtējot iespēju iegādāties hidrogrāfijas kuģi un daudzfunkcionālu hidrogrāfisko mērījumu aparātūras kompleksu	pastāvīgi	VAS LJA	SAM	4.PR (7.RR) -Jauno un atjaunoto jūras navigācijas karšu skaits
4.5.2.	Nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos	pastāvīgi	SM VAS LJA	KAD VVD VID Ostu pārvaldes	4.PR (5.RR, 6.RR) -Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos Parīzes

					saprašanas memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā -Ir izpildīti Latvijas IMSAS audita secinājumos ietvertie norādījumi
--	--	--	--	--	---

4.6. TROKŠŅA PĀRVALDĪBA					
4.6.1.	Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā	pastāvīgi	LVC, LDz, Lidosta "Rīga"	SM	2.PR (5. RR) -Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz diennakts trokšņa rādītāju (L_{vakars} ; $L_{dvn} > 55dB (A)$; L_{nakts})

5.rīcības virziens Pētniecības un inovāciju izmantošana, pētnieku un politikas veidotāju sadarbība un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošana					
Nr.p.k.	Uzdevums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju
5.1.	Piedalīties un organizēt nozares popularizēšanas pasākumus darba spēka un izglītojamo piesaistei (ēnu dienas, karjeras dienas, atvērto durvju dienas)	pastāvīgi/ regulāri	SM, kapitālsabiedrības		5.PR (1.RR, 2.RR, 3.RR) -Transporta un loģistikas nozarē nodarbināto īpatsvars -Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju programmās, t.sk.

					apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits -Profesionālo kvalifikāciju ieguvušo personu, kuras strādā nozārē, īpatsvars
5.2.	Sekmēt pētniecības un inovācijas attīstību transporta nozarē Latvijā un starptautiskā līmenī, veicinot sadarbību starp transporta nozares pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām, un zinātniskajām institūcijām	pastāvīgi/ regulāri	SM		5.PR (4.RR) Publiskie ieguldījumi pētniecībā un inovācijās transporta un loģistikas nozares attīstīšanai no kopējiem ieguldījumiem P&I
5.3.	Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu	pastāvīgi	VAS LJA, SM	IZM	5.PR (5.RR, 6.RR) -Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā -Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā
5.4.	Izvērtēt jūrnieku sertifikātu digitalizēšanas iespēju un izvēlēties optimālo risinājumu	31.12.2027.	VAS LJA	SM	5.PR (7.RR) -Jūrnieku reģistra digitāli sniegto pakalpojumu īpatsvars
5.5.	Veicināt un atbalstīt gaisa kuģu pilotu apmācības	31.12.2027.	SM	CAA, AirBaltic	5.PR (2.RR) -Absolventu skaits ar transporta un loģistikas nozari saistītajās izglītības un studiju

					programmās, t.sk. apmācību izgājušo gaisa kuģu pilotu skaits
--	--	--	--	--	---

Pārskatu sniegšanas un novērtēšanas kārtība

Līdz 2024. gada 1. oktobrim Satiksmes ministrija veic pamatnostādņu īstenošanas starpposma izvērtējumu, kur vērtē sākotnēji izvirzīto mērķu un plānoto rezultātu sasniegšanas pakāpi, kā arī mērķa sasniegšanā ieguldīto līdzekļu izlietojuma pamatotību. Pēc izvērtējuma Satiksmes ministrija sagatavo Informatīvo ziņojumu, ko iesniedz Ministru kabinetā. Ja nepieciešams, iesniedz arī priekšlikumus pamatnostādņu aktualizācijai.