

## 2. Pielikums – Forma F2 “Rīcības virzienu pasākumi”

Tabulās zemāk ir norādīts katra rīcības virziena pasākuma un saistīto uzdevumu izpildes termiņš, atbildīgās institūcijas, līdzatbildīgās institūcijas, izpildes statuss atbildīgo institūciju vērtējums, atbildīgo institūciju sniegtā informācija, kas pamato izpildes statusu, kā arī izvērtētāju vērtējums.

### 1.rīcības virziens – Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība

Nr.p.k.	Uzdevums/pasākums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgās institūcijas	Līdz-atbildīgās institūcijas	Izpildes statuss	Pamatojošā informācija
<b>1.1.</b>	<b>Stiprināt dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā</b>					
1.1.1.	Modernizēt dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru, t.sk. uzlabot piekļūstamību un drošību, kā arī palielināt vilcienu pārvietošanās ātrumu	31.12.2027.	LDz	SM	Turpinās/uzsāks	<p>ES fondu 2014. - 2020. gada plānošanas perioda projektu “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”<sup>1</sup> un “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai”<sup>2</sup> īstenošana turpinās pakāpeniski divos ES fondu plānošanas periodos. Darbu aizkavēšanās dēļ ir ietekmēta TAP2027 rezultātīvo rādītāju sasniegšana. Uz 2023. gada 31. decembri pagaidu ekspluatācijā pieņemtas stacijas un pieturas punkti: – Ozolnieki, Dalbe, Ziemeļblāzma, Bieriņi/ Bēru slimnīca, BA Turība, Tīraine, Jaunolaine, Zemitāni.</p> <p>Tiek izstrādāts normatīvais regulējums dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijai, t.sk. vilcienu ātruma paaugstināšanai, ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 3.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" 3.1.1.3. pasākuma "Eiropas transporta tīklā esošās dzelzceļa infrastruktūras attīstība" ietvaros.</p> <p>Līdz 2025. gada beigām plānots noslēgt būvdarbus 48 stacijās. 2021.-2027.gada plānošanas perioda ietvaros paredzēt turpināt ieguldījumus dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizēšanā un vilcienu kustības ātruma paaugstināšanā.</p>

<sup>1</sup> <https://www.ldz.lv/lv/dzelzcela-pasazieru-infrastrukturas-modernizacija>

<sup>2</sup> <https://www.ldz.lv/lv/dzelzcela-infrastrukturas-modernizacija-vilcienu-kustibas-atruma-paaugstinasanai>

## Izvērtējums

Covid-19 pandēmija ietekmēja pasažieru pārvadājumus, mainījās transporta izmantošanas paradumi un veidi. Sabiedriskais transports zaudēja popularitāti.

ES fondu 2014.-2020. gada plānošanas periodā notika izmaiņas prioritātēs. Tika pārtraukti Austrumu-Rietumu koridora attīstības projekti (piemēram, Austrumu-Rietumu koridora elektrifikācija) un finansējums pārdalīts citiem projektiem. Pasažieru apkalpošanas infrastruktūras projekts palika nemainīgs (stacijas un peroni), lai gan dažādu problēmu dēļ, šis projekts tika sadalīts posmos, un tiek turpināts ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas periodā. Dalīšana posmos skāra pasažieru infrastruktūras projektu (peroni un stacijas) un ātruma palielināšanas projektu līnijās Rīga-Jelgava un Rīga-Aizkraukle. Darbu aizkavēšanās dēļ ir ietekmēta TAP2027 rezultatīvo rādītāju sasniegšana. Staciju un peronu projektā uz 2023. gada 31. decembri pagaidu ekspluatācijā bija nodotas tikai 2 jaunas pieturvietas. Pārējo līniju stacijās un pieturvietās darbus plānots pabeigt 2024. gada 1., 2. un 3. ceturksnī.<sup>3</sup>

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju, Škoda 16EV vilcieni spēj attīstīt ātrumu līdz 160 km/h. Līnijās Rīga-Jelgava un Rīga-Aizkraukle, kur notiek ātruma palielināšanas projekts, maksimālais ieguvums var tikt sasniegts, ja vilciens varēs šķērsot vienlīmeņa pārbrauktuves ar ātrumu vismaz 120 km/h. No avota [2] var secināt, ka šajā projektā notiek pārbrauktuves un gājēju pāreju signalizācijas sistēmu sasaistes izveidošana, lai varētu nodrošināt maksimālu vilcienu kustības ātrumu cauri pārbrauktuvē. Ar šo pasākumu kopumu, provizoriski, Jelgavas līnijā varēs sasniegt ~15 min. laika ietaupījumu. 6 min. ietaupījumu sniegs jaunie Škoda 16EV elektrovilcieni, 4 min. var ietaupīt uz pieturām, jo platāku durvju un pielāgoto peronu dēļ pasažieru apmaiņa notiks ātrāk un 4 min. paaugstinātā kustības ātruma dēļ. Saskaņā ar intervijām, tiek plānots, ka pēc projekta realizācijas Jelgavas līnijā vilcienu kustības grafiks būs ik pa 15 min.

## Priekšlikumi

1. Pārskatīt līnijas Krustpils-Rēzekne vilcienu kustības ātruma paaugstināšanas nepieciešamību. Ņemot vērā iedzīvotāju skaitu Rēzeknē<sup>4</sup>, kas ir ~26 tūkstoši, jēgpilni ir mainīt šo līniju ar līniju Krustpils-Daugavpils, jo Daugavpilī iedzīvotāju skaits ir krietni lielāks ~78 tūkstoši<sup>5</sup>.

2. Izvērtēt līnijas Rīga-Cēsis pagarināšanas iespēju līdz Valmierai. Valmiera ir valstspilsēta ar iedzīvotāju skaitu ~22 tūkstoši<sup>6</sup> un liels reģionālais centrs, un šīs līnijas ātruma paaugstināšana pavērs jaunas attīstības iespējas, kas salāgojamas ar pieejamā (plānotā) ritošā sastāva ātruma īpašībām.

Alternatīvie risinājumi pārskatāmi kompleksi, ņemot vērā gan indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras plāna projektā iezīmēto nozares attīstību, gan ritošā sastāva pieejamību.

Mainoties pasažieru mobilitātes ieradumiem, izvērtēt un orientēt investīcijas uz vairāk noslogotajām dzelzceļa līnijām. Pārskatot projektu tvērumu, novērtēt papildu nepieciešamo finanšu līdzekļu piesaistes iespējas.

## Riski

Neskaidrs finansējuma avots un nepietiekams finansējums ātruma palielināšanas projektam līnijās Rīga – Cēsis, Krustpils – Rēzekne.

1.1.2.	Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrūtus	31.12.2027.	ATD	SM, plānošanas reģioni, pašvaldības	Uzsākts/turpinās	2025. gadā (pēc attiecīgas dzelzceļa infrastruktūras izbūves), plānots nodrošināt regulārus pasažieru pārvadājumus maršrutā Rīga – Bolderāja. 2025. gadā maršrutā paredzēts nobraukums 106 848 vilciena km.  Lietuvas pārvadātājs ir uzsācis starptautiskos pārvadājumus pa dzelzceļu maršrutā Rīga-Viļņa <sup>7</sup> .
--------	--	-------------	-----	-------------------------------------	------------------	--

## Izvērtējums

<sup>3</sup> <https://play.tv3.lv/Zinas/neka-personiga,serial-2502901/18februaris,episode-6951105>

<sup>4</sup> <https://stat.gov.lv/lv/dinamiskais-grafiks/galv-iedzivotaju-skaitis-novados>

<sup>5</sup> <https://stat.gov.lv/lv/dinamiskais-grafiks/galv-iedzivotaju-skaitis-novados>

<sup>6</sup> <https://stat.gov.lv/lv/dinamiskais-grafiks/galv-iedzivotaju-skaitis-novados>

<sup>7</sup> <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/15.12.2023-pasazieru-vilcieni-starp-vilnu-un-rigu-kurses-katru-dienu-parvadajumus-saks-decembra-beigas.a535600/>

Jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu attīstība un ieviešana ir svarīga TAP2027 mērķa sasniegšanai, kas paredz multimodāla sabiedriskā transporta tīklu ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu". ATD sadarbībā ar pašvaldībām, VARAM un plānošanas reģioniem izvērtē maršrutus un prioritizē tos pēc plānoto vai modelēto pārvadājamo pasažieru skaita. Tālāk jau pasākuma izpildē iesaistās dzelzceļa nozare (PV un LDz). ATD jāuzņemas vadošā loma un pēc pasažieru plūsmu modelēšanas vai līdzīgiem aprēķiniem jāizvēlas prioritārie vilcienu maršruti.

Plānotie maršruti:

1. Bolderāja – Rīga maršruts. Jāpabeidz infrastruktūras izbūve (sānu ceļš stacijā Zasulauks, paaugstinātie peroni), lai varētu uzsākt pasažieru pārvadājumus. Ja LDz pabeigs infrastruktūras pielāgošanu, tad PV ir gatavs sākt pārvadājumus.

2. Siguldas maršruts. Attīstāms kopā ar jauniem BEMU vilcieniem un nepieciešamo infrastruktūru (elektrifikācijas salas).

Pēc 2027. gada attīstīt jaunus / atjaunot bijušos vilcienu maršrutus:

1. Cēsis (Valmiera) virziens.

2. Ventspils / Madonas / Dobeles virziens.

### Priekšlikumi

Mainīt pasākuma redakciju, nekonzentrējoties tikai uz jauniem maršrutiem un norādot, ka arī esošajos maršrutos notiek uzlabojumi – "Attīstīt jaunus un pilnveidot esošos maršrutos (...)"

Attīstot jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutos, izvērtēt iedzīvotāju blīvumu maršrutos esošajās teritorijās. Par prioritāriem jauniem maršrutiem izvēlēties tos, kuri savieno pilsētas ar augstu iedzīvotāju skaitu un blīvi apdzīvotus reģionus, kas piekļaujas dzelzceļa līnijai ar pilsētām, galvaspilsētu, reģionāliem centriem, un, kur šādai rīcībai ir ekonomiskais pamatojums – ieguldījumi, ieskaitot nepieciešamo valsts atbalstu ir vismaz līdzsvarā ar ekonomiskajiem ieguvumiem.

### Riski

Risks nesasniegt pietiekamu pārvadāto pasažieru skaitu.

Minētajās līnijās vai to daļās nepieciešams modernizēt izvēlēto maršruta infrastruktūru (sliežu ceļš, signalizācija, elektrifikācija) un pielāgot pasažieru vajadzībām (peroni, apziņošanas sistēmas). Šie pasākumi prasa ievērojamu finansējumu. Saskaņā ar LDz sniegto informāciju LDz pašu finansējums ir nepietiekams, un projekti jāplāno no ES fondu 2028.–2034. gada plānošanas perioda līdzekļiem, kas ir ārpus esošā TAP2027 īstenošanas termiņa.

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	Uzsākts/turpinās	SM dotā deleģējuma ietvaros, EDZL 2022. gada 4. novembrī noslēdza līgumu ar personu apvienību "Rere Ineco" par <i>Rail Baltica</i> reģionālo staciju Latvijā būvprojektu izstrādi (līguma Nr.4.2.IL/2022-4). <sup>8</sup> Š.g. aprīlī līgums laužts. Līguma laušana saistīta ar viena uzņēmumu apvienības dalībnieka maksātnespēju un otra nevēlēšanos pārņemt saistības. <sup>9</sup>  Kopš 2021. gada <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa infrastruktūras turpmākas attīstības ietvaros tiek nodrošināta <i>Rail Baltica</i> būvprojekta risinājumu nostiprināšana pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes procesos.  EDZL, kā <i>Rail Baltica</i> infrastruktūras pārvaldības pagaidu funkciju veicējs, ir koordinējis <i>Rail Baltica</i>
--------	--	-------------	----	---	------------------	--

<sup>8</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/simboliska-pasakuma-uzsakta-rail-baltica-regionalo-mobilitates-punktu-projektesana>

<sup>9</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/eiropas-dzelzcela-linijas-lauz-ligumu-ar-rail-baltica-regionalo-mobilitates-punktu-projektetaju>

						<p>dzelzceļa infrastruktūras risinājumu integrāciju visu pašvaldību teritorijas plānošanas un attīstības dokumentu izstrādē un to ietvaros arī sniedzis attiecīgos nosacījumus katrai no pašvaldībām, kas tiek skarta ar Rail Baltica infrastruktūru. Minēto procesu ietvaros sniegti nosacījumi gan Attīstības programmu un Ilgtspējīgās attīstības stratēģiju izstrādei, gan jauno Teritorijas plānojumu izstrādei. Nosacījumos kā galvenais nosacījums norādīta nepieciešamība nodrošināt jauno piebraucamo ceļu un satiksmes savienojumu, kas saistīti ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūvi, to integrēšanu novada transporta organizācijas shēmā un Transporta attīstības plānā.</p> <p>Tāpat uzsvērts, ka attiecīgās pašvaldības Transporta attīstības plānā ir iekļaujami un attēlojami risinājumi no attiecīgā novada stratēģiskā mobilitātes redzējuma, kurā no pašvaldības puses būtu jau laicīgi izvērtēti un ietverti pamatoti priekšlikumi par multimodāla sabiedriskā transporta tīkla sistēmisku attīstību un ar to saistītās mikromobilitātes infrastruktūras izveidi saistībā ar plānoto Rail Baltica reģionālo staciju īstenošanu, liekot uzsvāru uz Rail Baltica dzelzceļu, kā sabiedriskā transporta mugurkaulu.</p>
--	--	--	--	--	--	--

### Izvērtējums

Rail Baltica reģionālo staciju izbūve ir nacionālā atbildība un reģionālās stacijas nav iekļautas kā globālā Rail Baltica projekta sastāvdaļa. Saskaņā ar interviju rezultātiem ir uzsākta reģionālo staciju projektēšana, bet nav skaidrs reģionālo staciju izveidei nepieciešamā finansējuma apjoms, finansējuma avoti (intervijās tek norādīts uz ESIF, bet ES fondu 2028.–2034. gads plānošanas periods vēl nav uzsācies un finansējums, visticamāk, nebūs pieejams līdz 2030. gadam), izbūves termiņi, kā arī cita informācija saistība ar reģionālo staciju izbūvi.

No intervijām nebija skaidri uzdotie uzdevumi un atbildības VARAM, pašvaldībām un plānošanas reģioniem saistībā ar reģionālo staciju izbūvi, kā arī plānošanas dokumenti vai sadarbības līgumi, kur uzdevumi un plānotie rezultāti būtu atrunāti.

### Priekšlikumi

**Saglabāt kā atsevišķu pasākumu, jo svarīgi reģionālās attīstības un sasniedzamības kontekstā.**

Mainīt pasākuma formulējumu uz “Projektēt un uzsākt izbūvi Rail Baltica reģionālajām stacijām un pieturas punktiem...”, jo pasākumu šādā redakcijā nebūs iespējams īstenot līdz 31.12.2027., kā arī ne visur nepieciešamas stacijas ar maksimālo servisa nodrošinājumu (viens no Rail Baltica projekta sadārdzinājuma iemesliem). Precizēt līdzatbildīgās institūcijas, izvērtējot, kādi uzdevumi un atbildības attiecas uz VARAM, pašvaldībām un plānošanas reģioniem un kādos dokumentos ir noteiktas šīs atbildības.

Tāpat vērtēt, vai pasākuma izpildē iesaistāmas pašvaldības un LVC, lai ietvertu arī jaunu autoceļu/veloceļu izveidi (kur tas nepieciešams), nodrošinot reģionālo staciju savienojumu ar reģionālo autobusu maršrutu tīklu. Tādā gadījumā paplašināms arī pasākuma tvērums.

### Riski

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju Rail Baltica jaunais izmaksu un izdevumu aprēķins ietver lielāko ieņēmumu daļu no pasažieru, nevis kravu pārvadājumiem. Pasažieru pārvadājumi veidotos no starptautiskajiem un vietējiem pasažieru pārvadājumiem, bet pie neskaidriem reģionālo staciju projektēšanas un būvniecības termiņiem, kā arī neskaidrībām attiecībā uz finansējumu, var tikt ietekmēta reģionālo staciju savlaicīga būvniecība un projekta mērķu sasniegšana.

2024. gada aprīlī EDZL lauza līgumu<sup>10</sup> ar reģionālo staciju projektētāju, tādējādi vēl vairāk var aizkavēties reģionālo staciju projektēšana un izbūve.

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 tiks realizējams kārtās. Katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

1.1.4.	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	Uzsākts/turpinās	Turpinās projekta "Sadarbīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs" <sup>11</sup> izpilde, plānojot tā pabeigšanu līdz 2024. gada beigām.
--------	--	-------------	-----	----	------------------	--

## Izvērtējums

Katra LDz realizējamā projekta ietvaros tiek ieguldītas investīcijas pasažieru apziņošanas sistēmā, signalizācijas sistēmā un datu pārraides pamattīklā, tādējādi paplašinot funkcijas, nodrošinot vilcienu kustības vadības uzlabošanu un citu dzelzceļa tehnoloģisko procesu modernizāciju dzelzceļa stacijās, parkos, posmos, u.c.

Projekta "Sadarbīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs" mērķis ir nomainīt šobrīd ekspluatācijā esošo automatizēto pārvadājumu operatīvās vadības sistēmu (APOVS) ar jaunu sistēmu un Komisijas Regula (ES) Nr. 1305/2014 (2014. gada 11. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu. Projekta ietvaros paredzēta jauna tehnoloģiskā modeļa ieviešana Latvijas un Igaunijas valstu dzelzceļos atbilstoši ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tiesiskajiem aktiem. Projekts ietver esošo procesu analīzi, biznesa procesu un datu modelēšanu, tehnisko un funkcionālo specifikāciju izstrādi un jaunas sistēmas ieviešanu, lai vienlaikus izpildītu kravas/pasažieru pārvadājumu savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (TAF un TAP SITS) prasības un nodrošinātu sadarbīgu telemātiku kravas un pasažieru pārvadājumiem.

Viena no projekta aktivitātēm ir operatīvās pārvadājumu vadības sistēmas (OPVS) ieviešana LDz, kas tiks izmantots kā prototips analogiskai ER sistēmai. Projekts ietver funkcionalitāti, kas nepieciešama Rail Freight Corridor North Sea – Baltic (RFC8):

- infrastruktūras informācijas izgūšana;
- jaudas plānošana, koordinēšana un sadale;
- infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana;
- vilcienu kustības informācija.<sup>12</sup>

2023. gada maijā pabeigts līguma 1. posms, kura ietvaros saskaņoti jaudas piešķiršanas izmantošanas gadījumi, pārbaudīti un pieņemti testa scenāriji, kā arī izveidots un testēts OPVS prototips (testēšanas vide) ar testa datiem. Vienlaikus 2023. gada 2.ceturksnī pabeigts iepirkums Igaunijas dzelzceļam "VJS integrācija ar TAF/TAP TSI formātu Eiropas dzelzceļa ziņojumiem". 2023. gada 6. jūnijā noslēgts līgums ar iepirkuma konkursa uzvarētāju - Igaunijas uzņēmumu Solita OÜ un Somijas uzņēmumu Solita Oy.

Pakalpojumu līguma pilnīga izpilde plānota līdz 2024. gada 27. septembrim.

## Priekšlikums

Turpināt pasākuma ieviešanu

<sup>10</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/eiropas-dzelzcelu-linijas-lauz-ligumu-ar-rail-baltica-reģionalo-mobilitates-punktu-projektetaju>

<sup>11</sup> <https://www.ldz.lv/lv/EISI-CEF-projekti>

<sup>12</sup> <https://www.ldz.lv/lv/EISI-CEF-projekti>

1.2.	Uzlabot reģionālo sasniedzamību un piekļuvi TEN-T autoceļiem					
1.2.1.	Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	31.12.2027.	SM	LVC	Uzsākts/turpinās	<p>Līdz 2022. gada beigām turpināta ES fondu 2014.-2020. g. plānošanas perioda projektu īstenošana, pārbūvējot 354,42 km valsts reģionālo autoceļu.</p> <p>Pasākuma izpildes veikta vidēja termiņa budžeta piešķirtā finansējuma ietvaros un par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021. gadā papildu piešķirto finansējumu 55 000 000 EUR saskaņā ar MK 22.03.2021. rīkojumu Nr. 182 "Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"<sup>13</sup>;</li> <li>• 2021. gadā papildu piešķirto finansējumu 100 000 000 EUR saskaņā ar MK 09.04.2021. rīkojumu Nr. 237 "Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"<sup>14</sup>;</li> <li>• 2022. gadā papildu piešķirto finansējumu 57 700 000 EUR saskaņā ar MK 24.09.2021. sēdes protokola Nr.63 1.§ 2.punktu<sup>15</sup> Satiksmes ministrijas PP "Valsts reģionālo autoceļu pārbūve un atjaunošana";</li> <li>• 2022. gadā papildu piešķirto finansējumu 23 788 934 EUR saskaņā ar MK 24.05.2022. Nr. 349 "Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta programmas "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem"<sup>16</sup>.</li> </ul> <p>Rīcības īstenošanai finansējums ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanas ietvaros no 2021. gada nav piešķirts.</p> <p>No Eiropas Savienības tika piesaistīts līdzfinansējums Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena "Reģionālā politika" 3.1.1.r. reformas "Administratīvi teritoriālā reforma" 3.1.1.1.i. investīcijas "Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana" ietvaros.</p>

### Izvērtējums

**Pasākums tiek īstenots atbilstoši pieejamajam finansējumam, taču tas nav pietiekams mērķu (RR) sasniegšanai.**

Nepieciešamība nodrošināt savienojamību ar TEN-T tīklu izriet no nacionālās rīcībpolitikas uzstādījumiem, kas paredz sekmēt reģionālo attīstību. Uzdevums turpina 2014.-2020. gada Kohēzijas politikas plānošanas perioda ES fondu līdzekļu ieguldījumus 6.3.1. specifiskajā atbalsta mērķi "Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti", kurā īstenoti 37 projekti.

<sup>13</sup> <https://likumi.lv/ta/id/321836-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-02-00-00-lidzekli-neparedzetiem-gadijumiem>

<sup>14</sup> <https://likumi.lv/ta/id/322356-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-lidzekli-neparedzetiem-gadijumiem>

<sup>15</sup> <https://likumi.lv/ta/id/326389-ministru-kabineta-arkartas-sedes-protokols>

<sup>16</sup> <https://likumi.lv/ta/id/332681-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-lidzekli-neparedzetiem-gadijumiem>

09.08.2022. MK izskatītajā informatīvajā ziņojumā "Par Valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014.–2023. gadam izpildi, valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģiju līdz 2027. gadam, kā arī valsts autoceļu tīkla izvērtējumu" (protokols Nr. Nr.39/70.§) minēts pieejamais un papildus nepieciešamais finansējums līdz 2027. gadam, lai realizētu valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģiju; Šajā informatīvajā ziņojumā ieskicēti vairāki būtiski konstatējumi saistībā ar valsts autoceļiem – aptuveni puse valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu ir sliktā stāvoklī un ka valsts autoceļu tīkla pilnīgai atjaunošanai nepieciešami 3,2 miljardi EUR (2021. gada cenās), savukārt ikgadējiem uzturēšanas darbiem, ieskaitot mērķdotācijas pašvaldībām, būtu nepieciešami 888,0 milj. EUR gadā (2021. gada cenās). Savukārt 2024. gadā pieejamais finansējums bija iezīmēts 658,20 milj. EUR. Attiecīgi šāda finansējuma pieejamība primāri nodrošina autoceļu uzturēšanu, savukārt attīstībai nav pietiekama.

Šajā informatīvajā ziņojumā secināts, ka pēc visu 5 462 km valsts reģionālo autoceļu atbilstības izvērtējuma, 2 500 km jeb 45,7% neatbilst valsts reģionālā autoceļa statusam. No šiem 2 500 km autoceļu, kas neatbilst reģionālā autoceļa statusam, 601 km jeb 24,1% atbilst valsts vietējā autoceļa statusam, savukārt pārējie 1 898 km tam neatbilst. Tāpat arī, veicot visu 12 839 km valsts vietējo autoceļu atbilstības izvērtējumu, secināts, ka 11 604 km jeb 90,4% neatbilst valsts vietējā autoceļa statusam. Attiecīgi, nepieaugot autoceļu būvniecībai pieejamajam finansējumam, kā arī ņemot vērā demogrāfiskās tendences valstī, t.i., gan samazinoties kopējam iedzīvotāju skaitam, gan to telpiskajam izvietojumam, kā arī ilgtermiņa prognozēm, kas paredz līdz pat 30% iedzīvotāju skaita samazināšanos Latvijā līdz 2100. gadam, attiecībā uz autoceļiem ilgāka termiņa perspektīvā būs jāvērtē, vai daļa pašreizējo reģionālo un vietējo autoceļu saglabājami šādā statusā un kādā mērā veicama to turpmāka uzturēšana un attīstība.

Ekonomikas ministrijas sagatavotais informatīvais ziņojums "Par Latvijas ekonomikas attīstību", kas pieņemts MK 30.04.2024. arī uzsver gan reģionāli sabalansētu izaugsmi, gan klimata pārmaiņas un ieguldījumus zaļajā infrastruktūrā, gan modernu infrastruktūru, kas ietver attīstītu transporta infrastruktūru un plaši pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu mobilitāti kā būtiskākos rīcības virzienus Latvijas ekonomikas konkurētspējas stiprināšana un izaugsmē līdz 2035. gadam. Tas ieskicē trīs galvenos virzienus transporta koridoru attīstībai - Rīga – Liepāja, Rīga – Daugavpils, Rīga – Alūksne.

#### Priekšlikumi

1. Reģionālā sasniedzamība un piekļuve TEN-T pamattīklam jāskata kopsakarībā ar kopējo autoceļu kvalitāti (un satiksmes drošību kopumā).
2. Lai nodrošinātu valsts autoceļu stāvokļa uzlabošanu, ir jārod iespējas palielināt autoceļu atjaunošanai un pārbūvei pieejamo valsts budžeta finansējumu.
3. Valsts reģionālās attīstības sekmēšanai, autoceļu tīkla attīstība kopumā plānojama, lai nodrošinātu iedzīvotāju piekļuvi darba vietām un pakalpojumu saņemšanas vietām (apdzīvojuma struktūras ietvarā), kā arī komersantu piekļuvi transporta infrastruktūras objektiem – dzelzceļam, kravu pārkraušanas termināliem, ostām, lidostai, ņemot vērā industriālo zonu un rūpniecisko un ražošanas teritoriju atrašanās vietas.
4. Lai sekmētu vienotu redzējumu par kopējo autoceļu attīstību, kas tai skaitā varētu sekmēt finansējuma piesaisti autoceļu atjaunošanai un pārbūvei, vērts apsvērt vienota autoceļu attīstības redzējuma izstrādi. Tajā būtu jāiekļauj gan valsts autoceļu, tostarp galveno, reģionālo un vietējo autoceļu, attīstības perspektīva.

#### Riski

Neatbilstošas kvalitātes reģionālie autoceļi ietekmē dzīves kvalitāti un uzņēmējdarbības attīstības iespējas reģionos. Nepietiekams finansējums pasākuma izpildei, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.

1.2.2.	Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	31.12.2027.	VARAM, plānošanas reģioni	SM, LVC	Uzsākts/turpinās	Pasākums īstenots par piešķirto finansējumu saskaņā ar: • MK 09.04.2021. rīkojums Nr. 237 "Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem" <sup>17</sup> , • MK 22.03.2021. rīkojums Nr. 182 "Par finanšu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem" <sup>18</sup> , • MK 14.12.2021. sēdē izskatīto Informatīvo ziņojumu "Par finanšu līdzekļu apguvi un nepieciešamo finansējumu valsts reģionālo un vietējo autoceļu
--------	---	-------------	---------------------------	---------	------------------	---

<sup>17</sup> <https://likumi.lv/ta/id/322356-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-lidzekli-neparedzetiem-gadjumiem>

<sup>18</sup> <https://likumi.lv/ta/id/321836-par-finansu-lidzeklu-pieskirsanu-no-valsts-budzeta-programmas-02-00-00-lidzekli-neparedzetiem-gadjumiem>

						<p>pārbūvei un atjaunošanai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā" (protokols Nr.80/60§)<sup>19</sup>. Tāpat piesaistot Eiropas Savienības līdzfinansējumu Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformas un investīciju virziena "Reģionālā politika" 3.1.1.r. reformas "Administratīvi teritoriālā reforma" 3.1.1.1.i. investīcijas "Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana" ietvaros.</p>
--	--	--	--	--	--	---

### Izvērtējums

Pasākums vērtējams kopējās autoceļu infrastruktūras problemātikas (kvalitāte un drošība) ietvarā, tomēr ir tikai daļēji atbilstošs galveno problēmjautājumu risināšanā, jo fokusējas uz administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu, kas paredz nodrošināt pakalpojumu pieejamību novadu administratīvajos centros. Pasākums tikai daļēji saistāms ar rīcības virziena mērķi un tikai daļēji (varētu teikt arī nosacīti) saistāms ar izvirzītajiem rezultatīvajiem rādītājiem (t.i., nav konkrēta rezultatīvā rādītāja, kas aplūko, piemēram, pakalpojumu sasniedzamību, noteiktu reģionālo centru sasniedzamību u.c. ar privātajiem transportlīdzekļiem un sabiedrisko transportu). Investīcijas pasākumam noteiktas saskaņā ar Reģionālās politikas pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam, kur viens no galvenajiem tematiskajiem atbalsta virzieniem reģionālās politikas mērķa sasniegšanai ir mobilitātes uzlabošana pakalpojumu sasniedzamībai, tai skaitā paredzot B.2.3. uzdevumu "Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā".

Ar Atveseļošanās un noturības mehānisma finansējumu 3.1. reformas un investīciju virziena ""Reģionālā politika"" 3.1.1.r. reformas ""Administratīvi teritoriālā reforma"" 3.1.1.1.i. investīcijās ""Valsts reģionālo un vietējo autoceļu tīkla uzlabošana"" indikatīvi paredzēta 35 ceļu posmu pārbūve un atjaunošana 243,76 km kopgarumā (pamatsarakstā). Rezerves sarakstā iekļauts vēl 41 posms 256,5 km kopgarumā.

Valsts vietējie autoceļi atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 3. panta trešajā daļā noteiktajai definīcijai novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus.

### Priekšlikumi

Būtu ieteicams vērtēt, cik lielā mērā pārbūvētie autoceļu posmi sekmējuši iedzīvotāju iespējas sasniegt pakalpojumus. Atsevišķi būtu jāaplūko, kādas ir iedzīvotāju demogrāfiskās tendences pārbūvēto autoceļu posmu maršrutā atrodošajās apdzīvotajās vietās un kā citu nozaru reformas (īpaši veselības, izglītības un kultūras) mainījušas pakalpojumu pieejamību un attiecīgi iedzīvotāju pārvietošanās nepieciešamību.

No reģionālās sasniedzamības viedokļa autoceļu attīstības jautājums ir būtisks. Tai pašā laikā, plānojot valsts reģionālo attīstību un pakalpojumu sasniedzamību, ir svarīgi nodrošināt, ka tas tiek darīts vienotā ietvarā, līdzdarbojoties vismaz Satiksmes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Zemkopības ministrijas, plānošanas reģionu un pašvaldību pārstāvjiem. No reģionālās attīstības perspektīvas kā kritēriju attīstībai iekļaujama reģionālās mobilitātes nepieciešamību – nokļūšanu pakalpojumu saņemšanas vietā (ņemot vērā pakalpojumu pieejamību veikto un plānoto nozaru reformu rezultātā) pēc iespējas lielākam iedzīvotāju skaitam attiecīgajā teritorijā (kas var nebūt arī administratīvi teritoriāla vienība, bet funkcionāla teritoriāla vienība). Arī sabiedriskais transports plānojams atbilstoši. Tāpat pasākums skatāms kopskatā ar piekļuvi transporta loģistikas objektiem – ostām, dzelzceļiem, aviosatiksmei, vērtējot uzņēmējdarbības (darba vietu) pieejamību attiecīgajā apdzīvotajā vietā. Nozīmīgi ņemt vērā pašvaldības attīstības plānus un iedzīvotāju pārvietošanās paradumus, piemēram, ja kādā no apdzīvotajām teritorijām atrodas vai plānoti ražošanas vai pakalpojumu saņemšanas uzņēmumi, kam nepieciešama loģistikas pakalpojumu izmantošana. Lielāka uzmanība pievēršana tieši mobilitātes punktu izveidei un piekļuves dzelzceļam nodrošināšanai, plānojot turpmākus reģionālo un vietējo autoceļu pārbūves darbus administratīvi teritoriālās reformas kontekstā.

### Riski

Neatbilstošas kvalitātes vietējie autoceļi ietekmē dzīves kvalitāti un uzņēmējdarbības attīstības iespējas reģionos.

**Nepietiekams finansējums pasākuma izpildei, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.**

<sup>19</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/fac3e450-70dc-4edb-87fa-b90fb70b94e1](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/fac3e450-70dc-4edb-87fa-b90fb70b94e1)



1.2.3.	Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	31.12.2027.	SM	VARAM, plānošanas reģioni, pašvaldības	Uzsākts/turpinās	2021.-2027. g. plānošanas periodā finansējums pilsētu infrastruktūras sasaistei ar TEN-T tīklu paredzēts ES fondu pasākuma 3.1.1.5. "Nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība" ietvaros, pašlaik izstrādājot normatīvo regulējumu pasākuma īstenošanai.
--------	---	-------------	----	---	------------------	--

### Izvērtējums

Pasākums tiek īstenots atbilstoši pieejamajam finansējumam, un to pamato nepieciešamība izpildīt TEN-T regulējuma prasības.

Paredzētais 2021.–2027. gada Kohēzijas politikas plānošanas perioda ES fondu atbalsta pasākums 3.1.1.5. turpina 2014.–2020. gada Kohēzijas politikas perioda ES fondu atbalsta specifisko atbalsta mērķi 6.1.4. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu, kurā tika īstenoti 9 projekti – Jēkabpilī, Valmierā (2), Liepājā (2), Daugavpilī, Ventspilī, Jelgavā un Rēzeknē. Īstenotos projektus noteica pašvaldību attīstības programmas, to nozīmīgums reģionālajā līmenī netika vērtēts. Paredzams, ka arī 2021.–2027. gada ES fondu plānošanas periodā šāds finansējums būs pieejams, taču arī tas pilnībā nenosegs visas atbilstošās infrastruktūras izveides vajadzības.

### Priekšlikumi

Pasākuma izpildi skatot reģionālās sasniedzamības griezumā ieteicams to vērtēt, ieviešot papildus rezultātīvo rādītāju – transporta loģistikas objektu (ostu, "sausu ostu" un citu intermodālo un kombinēto terminālu ar piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai (kas ļautu nodrošināt kravu pārkraušanu uz/no dzelzceļa), lidostām, kas nodrošina kravu pārvadājumus) sasniedzamība (X minūtēs) no katra 9+21 attīstības centra.

Īstenojot projektus, īpaša vērība jāpievērš kravas autotransporta kustībai pa pilsētu maģistrālajām ielām, lai sasniegtu transporta loģistikas objektus. Tāpat jāpievērš uzmanība satiksmes drošības jautājumiem pārbūvētajos, atjaunotajos vai izbūvētajos ceļu posmos pilsētās, nodrošinot atsevišķas gājēju un velotransporta pieslēguma vietas valsts autoceļu tīklam (kur tas ir pamatoti nepieciešams), savukārt gājēju un veloceļu izbūve pilsētu teritorijās būtu ieteicama visos pārbūvētajos vai atjaunotajos ceļu posmos.

Svarīgi nodrošināt, lai pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu atbilstu gan pašvaldības attīstības programmām, gan kopējam valsts autoceļu politikas redzējumam.

**Pasākuma tvērumu būtu ieteicams aktualizēt, ņemot vērā, ka ir stājusies spēkā jauna TEN-T regula, lielāku uzsvāru liekot uz to, lai nodrošinātu ne tikai iedzīvotāju piekļuvi TEN-T tīklam, bet arī piekļuvi transporta loģistikas infrastruktūras objektiem.**

1.3.	<b>Attīstīt sabiedriskā transporta pakalpojumus un nodrošināt nozares atvērto datu pieejamību</b>					
1.3.1.	Izveidot mobilitātes punktus	31.12.2027.	SM	ATD, plānošanas reģioni, pašvaldības	Uzsākts/turpinās	<p>Finansējums mobilitātes punktu izveidei paredzēts ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda 2.3.1.2.pasākuma "Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls" ietvaros, pašlaik izstrādājot normatīvo regulējumu pasākuma īstenošanai.</p> <p>ANM ietvaros paredzēts finansējums 8 mobilitātes punktu izveidei (Rīgā (6), Carnikavā, Saulkrastos). 16.01.2024. apstiprināti MK noteikumi Nr.51 "Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" reformu un investīciju virziena 1.1. "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.2.i. investīcijas "Videi draudzīgi</p>

					<p>uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi"<sup>20</sup>. Ir noslēgusies projektu atlase, notiek projektu īstenošana.</p> <p>Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta sistēmas zaļināšanas reformas mērķis ir mazināt transporta radīto negatīvo ietekmi uz galvaspilsētas vides kvalitāti un veidot iedzīvotāju vajadzībām atbilstošus integrētus sabiedriskā transporta pakalpojumus.</p> <p>Rīgā un Pierīgā dzelzceļa stacijas tiks modernizētas, lai nodrošinātu iedzīvotājiem vairāku pakalpojumu pieejamību vienuviet. Stacijās ar paplašinātu funkcionalitāti jeb "Stacijās 2.0" tiks veidota infrastruktūra, kur pasažieri ērti varēs pārsēties no privātā transporta sabiedriskajā, bezmaksas stāvvietā atstāt savu auto vai velosipēdu un turpināt ceļu ar vilcienu, pilsētas vai reģionālo autobusu. Tādējādi tiks nodrošināta dzelzceļa sasaiste ar pilsētas sabiedrisko transportu, velo un gājēju infrastruktūru un citiem risinājumiem, kas veicina ilgtspējīgu mobilitāti.<sup>21</sup></p>
--	--	--	--	--	--

## Izvērtējums

Pasākums izriet no ES klimatneitralitātes politikas, kas paredz klimatneitrāla transporta attīstību un tam ir pieejams ES finanšu līdzekļu finansējums.

ANM plānotās investīcijas varētu tikt uzskatītas par pilotprojektu šāda veida mobilitātes risinājumu attīstīšanā pilsētvidē Latvijā. To, vai tās veicinās iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu, rādīs laiks. Tomēr, lai tas notiktu nepieciešams veicināt sabiedriskā transporta pievilcību un pieejamību iedzīvotāju vidū.

Eiropas un arī visas pasaules prakse rāda, ka tieši blīvi apdzīvotās teritorijās iedzīvotāji labprātāk izvēlas sabiedrisko transportu, jo tas ļauj ietaupīt ceļā pavadīto laiku. Ar priekšnosacījumu, ka sabiedriskais transports ir pieejams un pievilcīgs (t.sk. drošs un uzticams). Kā labos piemērus var minēt Kopenhāgenu, Amsterdamu un teju visas pilsētas Ziemeļeiropas valstīs. Latvijas iedzīvotāju pārvietošanās paradumi rāda, ka ar sabiedrisko transportu ikdienā pārvietojas mazāks skaits iedzīvotāju nekā ar privāto autotransportu, līdz ar to šāda uzdevuma esamība ir atbilstoša šīs proporcijas maiņai. Arī aizvien pieaugošā zaļā domāšana veicina pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta, multimobilitātes risinājumiem. Neskatoties uz to, ir vairāki būtiski apdraudējumi šādu projektu sekmīgai īstenošanai. Vispirms katram no projektiem jābūt atbilstošam attiecīgās vietas un teritorijas kopējām vajadzībām (viens standarta risinājums nederēs). Minimāli – drošs gājēju un velosipēdistu ceļš līdz sabiedriskā transporta mezglam (mobilitātes punktam) un droša velosipēdu mazo mobilitātes rīku novietne, kā arī atbilstoši aprīkota un droša autostāvvietā pietiekamam transportlīdzekļu skaitam. Nākamais solis – nomas velosipēdu attīstība (labs piemērs ir Somijas pilsētas, kur velosipēdi integrēti pašvaldību sabiedriskajā transporta tīklā). Viedtālruna lietotne, kas ļauj plānot sabiedriskā transporta un mobilitātes (iešanas, velo braukšanas) iespējas, tās kombinējot, būtu labs un vēlams papildinājums šāda pakalpojuma veicināšanai ar iespēju, piemēram, iegādāties sabiedriskā transporta biļeti, iznomāt velosipēdu, rezervēt autostāvvietu u.tml.

<sup>20</sup> <https://m.likumi.lv/ta/id/349171-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-plana-1-komponentes-klimata-parmainas-un-vides-ilgtspēja-reformu-un-investīciju-virziena-11-emisiju-samazināšana-transporta-sektora-111r-reformas-rīgas-metropoles-areala-transporta-sistēmas-zalinasana-1112i-investīcijas-videi-draudzīgi-uzlabojumi-rīgas-pilsētas-sabiedriskā-transporta-sistēma-1112i2-un-1112i3-saistīto-pasākumu-īstenošanas-noteikumi>

<sup>21</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=8V8\\_AeLL7CA](https://www.youtube.com/watch?v=8V8_AeLL7CA)

## Priekšlikumi

Nodrošināt mobilitātes punktu sinerģiju ar transporta nozares attīstības projektiem, piemēram, dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju.

## Riski

Parasti lielos projektos, kur ir daudz iesaistīto pušu, pastāv liels risks, ka tiks neizpildītas kādu ieinteresēto pušu vai lietotāju prasības / nepieciešamības. Kā minēts, tad šajā projektā ir vismaz 5 ieinteresētās puses, un šis skaits arī veido risku pasākuma pilnvērtīgai izpildei.

1.3.2.	Izveidot un uzturēt transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu	31.12.2027.	SM	LVC	Uzsākts/ turpinās	2023. gada decembrī, ar ES fondu līdzfinansējumu, izstrādāta un nodota lietošanai Nacionālās piekļuves punkta platforma "Transports. Mobilitāte" (NPP platforma), nodrošinot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/40/ES "par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem" un ar to saistīto Regulu Nr.886/2013, Nr.885/2013, Nr.2022/670 un Nr. 2017/1926 prasību izpildi, nodrošinot efektīvu satiksmes, autoceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu (tostarp arī minēto Regulu ietvaros neklasificēto datu) pieejamību, datu apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un to atjaunināšanu atbilstoši šajās regulās noteiktajiem standartiem. ITS direktīva NPP definē kā "valsts piekļuves punkts" ir dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts, nodrošinot piekļuvi ITS direktīvā un saistītajās regulās noteiktajiem datiem un pakalpojumiem (servisiem): vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimuma pakalpojums, reāllaika satiksmes informācijas pakalpojums, ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojums, drošu stāvvietu kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem pakalpojums, tādējādi sniedzot iespēju attīstīt intelektisko transporta sistēmu (ITS) lietotnes un pakalpojumus, tādējādi veicinātu satiksmes, ceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu pieejamību, attiecīgi radot ITS infrastruktūras pamatu Latvijā un nodrošinātu esošu un jaunieviestu digitālo pakalpojumu integrāciju transporta sistēmā. NPP platformā tīmekļa vietnē <a href="http://www.transportdata.gov.lv">www.transportdata.gov.lv</a> sākotnēji pieejamas vairāk nekā 22 datu kategorijas un 36 datu kopas par valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, kā arī karšu pārlūkā tiek atrādīti LVC aktuālie transporta, satiksmes un mobilitātes dati, t.sk. satiksmes notikumi, ierobežojumi, apdraudējumi, braukšanas apstākļi, stāvlaukumi u.c. dati.
--------	---	-------------	----	-----	----------------------	--

## Izvērtējums

Pasākums izriet no ITS direktīvas un saistīto deleģēto regulu nosacījumiem, kas obligāti ievērojami visām ES dalībvalstīm, lai sasniegtus kopējos ES izvirzītos ilgtspējīga transporta, viedās mobilitātes un sadarbīgas datu telpas mērķus. Transporta digitalizācijai ir svarīga loma transporta darbību un satiksmes plūsmu pārvaldības efektivitātes paaugstināšanā. Efektivitātes pieaugums ir uzsvērts digitālā vienotā tirgus stratēģijas kontekstā, kur brīva datu plūsma tiek uzskatīta par ES izaugsmes, darbavietu un konkurētspējas veicinātāju. Turklāt digitalizācijas loma kravu novirzīšanas atbalstīšanā ir atzīta arī Enerģētikas savienības stratēģijā un nesen pieņemtajā zemas emisijas mobilitātes stratēģijā. Turklāt digitalizācija sniedz daudzas priekšrocības arī pašiem ceļotājiem, attīstot uz lietotāju vērstus pakalpojumus.

NPP ITS direktīvas un saistīto deleģēto regulu tvērumā tiek noteikts kā ITS digitalizācijas stūrakmens un tiek definēts kā dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts, nodrošinot piekļuvi ITS direktīvā un saistītajās regulās noteiktajiem datiem un pakalpojumiem (servisiem). Lai sasniegtu kopējos NPP tvērumam noteiktos mērķus Eiropas transporta telpā, Latvijā izveidotā NPP platforma tiek attīstīta var vienotu, digitālu transporta datu arhitektūru, kas ietver gan atvērtus transporta datu standartus, gan drošu transporta datu ekosistēmu, savukārt datu servisu nodrošināšanā jāiesaistās visiem datu turētājiem, kas ietver gan autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotājus, transporta iestādes, pārvaldītājus, infrastruktūru pārvaldītājus vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzējus u.c. juridiskas personas konkrētās dalībvalsts teritorijā

Izveidotajā NPP platformā, kuras uzturēšana deleģēta LVC kā NPP operatora, ir iespējams publicēt visus deleģētajās regulās noteiktos statistiskos un dinamiskos datu veidus noteiktajās specifikācijās un metadatu standartā, līdz ar to nepieciešams organizēt darbības vai pasākumus datu devēju piesaistei, lai NPP platformā būtu pieejami regulās noteikti datu veidi noteiktajos termiņos un apjomos.

Ieguvums – datu lietotājiem, piemēram, komercpakalpojumu sniedzējiem, pakalpojumu sniedzējiem, digitālo karšu izstrādātājiem u.c. būs pieejami atvērti, uzticami un kvalitatīvi dati, t.sk. reāllaikā un datorlasāmā formātā, kā arī Latvijas NPP platformā izvietots karšu pārlūks, kurā tiek attēlotas gan atsevišķas statisko, gan dinamisko datu kopas, piemēram., – sniegs, šķērslis, remontdarbi, laika apstākļi un izvada šos mainīgos datus kartē reāllaikā.

## Priekšlikums

2027. gada mērķim, atbilstoši ITS direktīvas 2010/40/EU grozījumiem, noteikt rādītāju publicēto datu kopu skaitu katrā no 4 regulas III. pielikumā minētajiem datu veidiem un ārpus regulas tvēruma publicētās atvērtās datu kopas.

1. ITS direktīva - dati, kas attiecas uz ES mēroga ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumu sniegšanu. 2023. gada vērtība 23 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 27 datu kopas.
2. ITS direktīva - dati par informācijas un rezervēšanas pakalpojumiem saistībā ar drošām un aizsargātām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem. 2023. gada vērtība 1 datu kopa un 2027. gada mērķa vērtība - 1 datu kopa.
3. ITS direktīva - dati par konstatētiem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem notikumiem vai apstākļiem, kas saistīti ar vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu. 2023. gada vērtība 11 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 15 datu kopas.
4. ITS direktīva - statistiskie multimodālo maršrutu dati attiecībā uz ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem. 2023. gada vērtība - 0 datu kopas un 2027. gada mērķa vērtība - 10 datu kopas ATD pārziņā.
5. Ārpus ITS direktīvas nosacījumiem publicētās datu kopas, piemēram, melnie punkti u.c.. 2013. gada vērtība – 1 un 2027. gada mērķa vērtība - 5 datu kopas.

## Riski

Informācija būtu jāsniedz visiem, kas ir infrastruktūras īpašnieki un pakalpojumu sniedzēji (ATD, PV un citas juridiskas personas), bet šobrīd ne visi pakalpojumu sniedzēji iesniedz nepieciešamos datus, tādējādi izveidotajā NPP platformā netiek publicēti visi ES deleģētajās regulās noteikti dati noteiktajā apjomā. Laikietilpīga un resursietilpīga datu devēju īpašumā esošo datu pārstrukturēšana un biznesa sistēmu pielāgošana datu kopu izveidei atbilstoši ES noteiktajiem datu standartiem (DATEX II, NeTeX, SIRI) un izvirzītajām datu kvalitātes prasībām.

1.3.3.	Nodrošināt statistiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus	31.12.2027.	SM	LVC, ATD	Uzsākts/turpinās	NPP platformā nodrošinātas LVC rīcībā esošo statisko un reāllaika (dinamisko) datu publikācijas
--------	---	-------------	----	----------	------------------	---

## Izvērtējums

Nacionālais piekļuves punkts" (NPP) nodrošina piekļuvi ne vien standarta Latvijas transporta datiem, bet arī specializētām datu kopām, kuras ir unikālas un nav atrodamas citur. Starp NPP platformas datiem tiek publicēta pārbaudīta informācija par kritiskiem Latvijas transporta un mobilitātes aspektiem, aktuāliem satiksmes negadījumiem, reālā laika stāvvietu pieejamību un satiksmes apstākļiem uz ceļiem. NPP platformā tiek uzturēti dati, kas satur regulārus atjauninājumus, nodrošinot lietotājiem pieeju visjaunākajai un visprecīzākajai informācijai<sup>22</sup>. Informācija būtu jāsniedz visiem, kas ir ES regulas noteikto datu turētāji, t.sk. infrastruktūras īpašnieki un pakalpojumu sniedzēji (ATD, PV un citas juridiskas personas), bet šobrīd ne visi pakalpojumu sniedzēji iesniedz nepieciešamos datus, tādējādi izveidotajā NPP platformā netiek publicēti visi ES deleģētajās regulās noteikti dati noteiktajā apjomā.

## Priekšlikums

Turpināt pasākuma īstenošanu.

## Riski

Laikietilpīga un resursietilpīga datu devēju īpašumā esošo datu pārstrukturēšana un biznesa sistēmu pielāgošanu datu kopu izveidei atbilstoši ES noteiktajiem datu standartiem (DatexII, NeTEX, SIRI) un izvirzītajām datu kvalitātes prasībām.

1.3.4.	ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	31.12.2021.	ATD	SM, PV, plānošanas reģioni, pašvaldības	Kavējas	<p>Vienoto sabiedriskā transporta biļešu sistēma (VSTBS) izstrādes pirmā kārtā ir izstrādāta un nodota 2022. gada maijā.</p> <p>2022. gada augusts - ieviesti 4 pārvadātāja SIA «Latvijas Sabiedriskais Autobuss» maršruti (aptuveni 150 reisi) autobusiem Ādažu virzienā. 2022. gada decembris - ieviesta Skultes vilciena līnija. 2023. gada maijs - ieviesta Tukuma vilciena līnija. 2022. g. maijs - 2023. g. jūlijs - ir veikti VSTBS papildinājumi (izmaiņu pieprasījumi) atbilstoši vilciena satiksmes un autoostu vajadzībām.</p> <p>2024. gada aprīlī ieviesta vilciena maršrutā Rīga–Sigulda–Valga<sup>23</sup>.</p> <p>VSTBS datu apmaiņai sistēmā izstrādātas 7 saskarnes (lietotāju autorizācijai un paroles maiņai, datu saņemšanai par plānotajiem maršrutiem un reisiem, pārvadātājiem plānoto maršrutu un reisu datu precizējumu un izmaiņu veikšanai, biļešu tirgotājiem, cenotāju informācijas sistēmām, biļešu validācijai un atvērto datu publicēšanai).</p> <p>Identificēti vairāk nekā 20 papildinājumi, kas būtu nepieciešami vai vēlami esošās funkcionalitātes pilnveidei, piemēram: AS «Pasažiera vilciena» reisu pilnvērtīga uzturēšana, diferencējot reisu, kuriem var</p>
--------	---	-------------	-----	---	---------	---

<sup>22</sup> <https://www.transportdata.gov.lv/lv/bui>

<sup>23</sup> <https://www.atd.lv/lv/jaunumi/main%C4%ABsies-atlaides-apm%C4%93rs-elektroniski-ieg%C4%81d%C4%81taj%C4%81m-vilciena-bi%C4%BCEt%C4%93m-dzelzce%C4%Bca-l%C4%ABnij%C4%81-r%C4%ABga>

						tikt mainīta kustība; datu apjoma pārvaldības pilnveide; kustību sarakstu pilnveide - ieviest reisu kavēšanas uzturēšanas funkcionalitāti; kontroles datu saņemšana; inkrementālu reisa pavadrakstu izsniegšana.
<b>Izvērtējums</b> <p>Sistēma šobrīd pilnībā nav ieviesta. 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, un pāreju uz vienotu sistēmu.</p> <p>Vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma, ja tajā papildus integrē arī transporta plānošanas iespējas un papildina ar integrētiem risinājumiem, piemēram, autostāvvietu rezervēšanai un apmaksai mobilitātes punktos, velo novietņu rezervēšanas pakalpojumiem, velosipēdu un mikromobilitātes rīku nomas pakalpojumiem, sniegtu vēl plašāku ieguldījumu sabiedriskā transporta un integrētas multimobilitātes attīstībā.</p> <b>Priekšlikumi</b> <p>Vienotas biļešu platformas izveide noteikti uzskatāma par pirmo soli, taču tā pēc būtības nepārvilinās iedzīvotājus uz sabiedrisko transportu, drīzāk padarīs to iedzīvotāju, kas jau izmanto sabiedrisko transportu, ikdienu ērtāku. Papildus nepieciešams izveidot ne tikai vienotu platformu, bet vienotu biļešu cenu politiku starp visiem transporta veidiem.</p> <p>Izmainīt ieviešanas termiņu uz 01.06.2025.</p>						
1.3.5.	ievieš braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu	31.12.2021.	ATD	SM, IeM, LM, pašvaldības	Kavējas	Braukšanas maksas atvieglojumu (BMA) informācijas sistēmas pilnvērtīgs ieviešanas progress ir saistīts un atkarīgs no VARAM izstrādātās, bet vēl produktīvā lietošanā neieviešātās Atvieglojumu vienotās informācijas sistēmas (AVIS) un Datu izplatīšanas un pārvaldības platformas (DAGR) attīstības un ieviešanas gaitas, jo no platformas DAGR tiks iegūti valsts kompensējamo atvieglojumu datu devēju dati. Lai uzsāktu izstrādes procesu, ir jāveic starpinstitūciju līgumu saskaņošana un noslēgšana, izmantojot VARAM uzturēto Valsts informācijas resursus, sistēmu un sadarbības informācijas sistēmu (VIRIS). Valsts kompensējamo atvieglojumu datu devēju informācijas sistēmas ir jau savietotas ar DAGR un personu dati būs iegūstami vienuviet, kas samazinās administratīvo slogu datu apstrādes nodrošināšanai. BMA IS izstrādes gaitā izveidotie tiešsaistes datu apmaiņas kanāli ar datu devējiem vairs nav izmantojami, jo datu devēji ir attīstījuši savas informācijas sistēmas un valsts kompensējamo personu datu iegūšanai būtu nepieciešams veikt tiešsaistes savienojumu pilnveidošanu. Šāds risinājums nav ilgtspējīgs un racionāli ir veikt savienojumu ar DAGR.
<b>Izvērtējums</b> <p>Sistēma nav ieviesta.</p>						

**Priekšlikumi**

Precizēt pasākuma izpildes termiņu, jo pasākuma izpilde nav notikusi TAP2027 noteiktajā termiņā. Šobrīd saskaņošanas procesā ir sabiedriskā transporta pārvadājumu likumprojekts, kurā iestrādāts termiņš sistēmas ieviešanai - 2026. gada 1. jūlijs.

## 2.rīcības virziens – Starptautiskās savienojamības uzlabošana

Nr.p.k.	Uzdevums/pasākums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgās institūcijas	Līdz – atbildīgās institūcijas	Izpildes statuss	Pamatojošā informācija
<b>2.1.</b>	<b>Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu</b>					
<b>2.1.1.</b>	Attīstīt 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	Uzsākts/turpinās	<p>Īstenots ES fondu 6.1.7.1.pasākums "Ar Rail Baltica projekta saistītās atbalsta infrastruktūras pārbūve", nodrošinot gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskajam transportam drošu un ērtu pārvietošanos Rīgas Centrālās stacijas pieguļošajā teritorijā, veicinot Rīgas Centrālās stacijas multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kā Baltijas mēroga mobilitātes objekta attīstību. Projekta ietvaros pārbūvēti 3 (trīs) krustojumi: 1. Timoteja/Turģeņeva ielas krustojums. 2. Ģenerāļa Radziņa krastmalas, 11. novembra krastmalas un 13. janvāra ielas krustojums. 3. Ģenerāļa Radziņa krastmalas un Puškina ielas krustojums.</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"<sup>24</sup> un pieņemtajam MK lēmumam, ka projektu realizēs kārtās. Katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu.</p> <p>Attiecīgi par Rail Baltica projekta aktivitātēm Rīgas valstspilsētas pašvaldībā tai skaitā to īstenošanas termiņiem, tehniskajiem risinājumiem un izmaksām precīzi būs zināms, kad būs pieņemti visi nepieciešamie lēmumi valdības līmenī par Rail Baltica projekta īstenošanu kārtās ar skaidru tvērumu un finansējuma apmēru.</p> <p>Rail Baltica projekta aktivitātes Rīgas valstspilsētas pašvaldībā ir no Jelgavas ielas līdz Imantai un no Lāčplēša ielas līdz Rīgas robežai (Sēlijas iela). 2020./2021.gadā tehniskās priekšizpētes risinājumi saskaņoti ar Rīgas valstspilsētas pašvaldības departamentiem, nozīmīgākajiem tehnisko noteikumu izdevējiem un NVO. Daļā būvatļauju ir izstrādāti būvprojekti minimālā sastāvā, uz kā pamata ir saņemti</p>

<sup>24</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/182f379e-d3cd-4d51-b620-8954262cf840](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/182f379e-d3cd-4d51-b620-8954262cf840)



					<p>tehniskie noteikumi. Aktualizēto risinājumu būvprojektēšana atsāksies pēc jauna projektēšanas pakalpojuma līguma noslēgšanas.</p> <p>Turpinās Rail Baltica Rīgas Centrālās stacijas būvniecība.<sup>25</sup> Šajā infrastruktūras objektā ietilpst 3 km gara dzelzceļa līnija un Rīgas Centrālās stacijas termināla piemērošana Rail Baltica un pasažieru ērtībām, kā arī tilts pār Daugavu, kam uzsākta pirmā balsta izbūve<sup>26</sup>.</p> <p>2021. gada vasaras beigās sākās Rail Baltica stacijas un saistītās infrastruktūras izbūve lidostā „Rīga”.<sup>27</sup> Projektā paredzēts izbūvēt Rail Baltica pamatrasē no Dzirnīku ielas Mārupē līdz Imantas stacijai Rīgā, 4,5 km garumā, kā arī dzelzceļa staciju Lidostā Rīga, nodrošinot intermodālu transporta punktu. Projekts paredz jaunu piebraucamo ceļu, autostāvvietu un ārtelpas izbūvi.</p> <p>“Turpinās Rail Baltica pamatrasē projektēšana.”<sup>28</sup> Parakstīts Rail Baltica pamatrasē būvniecības līgums par būvdarbu uzsākšanu dienvidu posmā Lietuvas virzienā.<sup>29</sup> Būvniekam būs jānodrošina Rail Baltica dzelzceļa līnijas pamatrasē infrastruktūra aptuveni 230 kilometru garumā – sliežu ceļu apakšbūvju un virsbūvju – izbūve, tai skaitā zemes sagatavošana, uzbērumu, dzelzceļa tiltu, ceļu, ceļa pazemes pāreju, pārvadu izbūve, inženiertehnisko tīklu pārvietošana, sliežu un balasta uzstādīšana. Būvdarbus īsteno posmos, sākotnēji pasūtot pirmās kārtas būvdarbus Bauskas novadā pie lecavas, kur nākotnē atradīsies Rail Baltica infrastruktūras apkopes punkts. Tiek sagatavota būvniecības bāze pirmajiem 13 km trases dienvidu posmā.</p> <p>Notiek infrastruktūras uzturēšanas un apkopes punktu (Skultē un lecavā) projektēšana.<sup>30</sup></p> <p>Veikta plānotās ritošā sastāva apkopes vietas tehniski-ekonomiskā analīze, tajā skaitā arī labākā novietojuma</p>
--	--	--	--	--	--

<sup>25</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/ekspluatacija-nodota-pirma-rail-baltica-rigas-centrala-mezgla-dala>

<sup>26</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/uzsakta-pirma-rail-baltica-tilta-balsta-izbuve-daugava-video>

<sup>27</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/rail-baltica-stacijas-lidosta-riga-buvlaukuma-smalks-darbs-ka-juvelierim-vecriga>

<sup>28</sup> <https://www.railbaltica.org/lv/rail-baltica-piedava-ielukoties-projektesanas-darbu-norise/>

<sup>29</sup> <https://www.railbaltica.org/lv/noslegts-ligums-par-rail-baltica-pamatrases-buvniecibu-latvija/>

<sup>30</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/attista-teritorijas-rail-baltica-infrastrukturas-apkopei>

					<p>analīze un projektēšanas tehniskās specifikācijas pamatprasību sagatavošana.</p> <p>Uz 2024. gada aprīli Rail Baltica dzelzceļa un saistītās infrastruktūras (publisko autoceļu) būvniecībai nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas/iegūšanas procesi uzsākti aptuveni 110 km trases garuma (visi RCS, RIX un DTD4/IMF lecava posmu procesi un atsevišķi procesi DTD1, DTD2, DTD3 posmos). No uzsāktajiem 963 kadastra objektu atsavināšanas/iegūšanas procesiem pabeigti - 36 %. Pārējo nekustamo īpašumu atsavināšana paredzēta pēc iegūstamo platību un robežu identificēšanas projektēšanas gaitā.</p> <p>Atjaunota 2017. gadā veiktā projekta izmaksu un ieguvumu analīze, kas apliecina projekta ekonomiskos ieguvumus. Ar to saistītie plašāki ekonomiskie ieguvumi ietver militāro mobilitāti, vides ilgtspēju, sociālās nevienlīdzības mazināšanu, veidos jaunas tirdzniecības plūsmas un piegādes ķēdes ar Eiropu. Rail Baltica projekta atjaunoto izmaksu un ieguvumu analīzes gala versija ar aprēķiniem par projekta pilno tvērumu kopš 2024. gada 11. jūnija ir publiski pieejama sabiedrībai Rail Baltica mājas lapā (<a href="http://www.railbaltica.org">www.railbaltica.org</a>) dokumentu bibliotēkā zem šādas saites:</p> <p><a href="https://connect.bcg.com/cba-report/">https://connect.bcg.com/cba-report/</a></p> <p>Vienlaikus norit darbs pie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vienošanās par Rail Baltica darbu ieviešanas secību, lai līdz 2030. gadam Baltijas valstis būtu savienotas TEN-T tīklā;</li> <li>- nepieciešamo investīciju apstiprināšanas ar EK un dalībvalstīm visam darbu apjomam un konkrētiem ieviešanas posmiem;</li> <li>- projekta ieviešanas organizācijas uzlabošanas;</li> <li>- projekta ieviešanas laika grafika sinhronizēšanas ar Poliju;</li> <li>- iepirkumiem par dzelzceļa sistēmu projektēšanu (elektrifikācijas apakšsistēmai (ENE)<sup>31</sup>, vadības un signalizācijas iekārtu</li> </ul>
--	--	--	--	--	---

31 <https://www.railbaltica.org/lv/uzsaks-darbs-pie-rail-baltica-elektrifikācijas-apakssistemas-projektesanas-un-buvniecibas-iepirkuma-otra-posma/>

						<p>apakšsistēmai (<i>Control-Command and Signalling – CCS</i>)<sup>32</sup>).</p> <p>Rail Baltica projekta pārmaiņu vadībā ir veikti būtiski uzlabojumi, risinot konstatētos projekta izaicinājumus dažādās jomās. Šīs jomas ietver projekta finansēšanu, ieviešanas grafiku saskaņā ar TEN-T regulas termiņiem, projekta tehniskā apjoma korekcijas, pārvaldību un sadarbību, lomas un atbildību starp Rail Baltica ieviešējorganizācijām Baltijas valstīs, lēmumu pieņemšanu un ziņošanu, kā arī risku vadību.<sup>33</sup> Tāpat jānorāda uz aktivitātēm ārpus Rail Baltica projekta, kas vērstas uz Rīgas transporta infrastruktūras modernizēšanu. Piemēram, turpināta ES fondu 2014.-2020. g. plānošanas perioda 6.1.3.1.pasākuma "Rīgas pilsētas integrētas transporta sistēmas attīstība" īstenošana. Rīgas pilsētā ES fondu ieguldījumi veikti ar mērķi samazināt sastrēgumus uz Rīgas maģistrālajiem pārvadiem un novērst infrastruktūras pārrāvumus esošo pilsētas maģistrālo ielu tīklā. Īstenotie projekti: Salu tilta (1. un 2.kārtas) kompleksa atjaunošana, pārbūve un izbūve, Satiksmes pārvada pār sliežu ceļiem dzelzceļa līnijā Rīga–Skulte ar pievedceļiem izbūve, Austrumu maģistrāles posma Ierīku iela-Vietalvas iela 1.kārtas (posms no Ūnijas ielas līdz Staiceles ielai) un 2.kārtas (posms no Staiceles ielas līdz Vietalvas ielai) izbūve, Satiksmes pārvada pār dzelzceļu pie Brasas stacijas (Brasas tilta) rekonstrukcija.</p> <p>ANM ietvaros īsteno Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšanas reformu, kas paredz investīciju programmu tīrā mobilitātē un infrastruktūrā ar uzsvāri uz dzelzceļa risinājumiem un bezizmešu sabiedrisko transportu (elektroautobusu un elektroautobusu uzlādes staciju iegāde, veloceļu būvniecība). Reformas ietvaros paredzēts izbūvēt videi draudzīgus mobilitātes mezglus (vienu transportmijas (autobuss/elektroautobuss, tramvajs un trolejbuss) punktu, sešus reģionālos un divus vietējos mobilitātes punktus), neatkarīgu ātrgaitas transporta līniju, kas paredzēta sabiedriskajam transportam, un tramvaja un trolejbusa līniju pagarināšanu, lai atbalstītu multimodālā transporta izmantošanu. Ir izstrādāts normatīvais</p>
--	--	--	--	--	--	---

<sup>32</sup> <https://www.railbaltica.org/lv/izsludinats-rail-baltica-vilcienu-vadibas-un-signalizācijas-iekartu-apakssistemas-projektesanas-un-buvniecības-iepirkums/>

<sup>33</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/rail-baltica-komentars-par-igaunijas-latvijas-un-lietuvas-augstako-revizijas-iestazu-zinojumu>

						<p>regulējums minēto investīciju īstenošanai, atsevišķām investīcijām veiktas projektu atlases un uzsākta projektu īstenošana.</p> <p>ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda ietvaros paredzēts finansējums Rīgas pilsētas transporta sistēmas attīstībai 3.1.1.4.pasākuma "Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras attīstība" ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p>
--	--	--	--	--	--	---

### Izvērtējums

Saskaņā ar Ziemeļjūra – Baltijas jūra TEN-T transporta koridora darba plāniem, Rail Baltica ir nozīmīgākais transporta infrastruktūras projekts, kas nodrošinās Baltijas valstu integrāciju Eiropā, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru. Projektam ir ievērojams plānoto investīciju apjoms - 5.8 miljardi EUR visām Baltijas valstīm saskaņā ar EY 2017. gadā veikto izmaksu un ieguvumu aprēķinu<sup>34</sup>. Projekta īstenošanas laikā ir mainījusies ekonomiskā un ģeopolitiskā situācija Baltijas valstīs, tādēļ ir aktualizēta izmaksu un ieguvumu analīze. Saskaņā ar aktualizēto izmaksu un ieguvumu analīzi Rail Baltica pirmās projekta kārtas izmaksas Baltijā var sasniegt 15,3 miljardus eiro; no tiem Latvijā 6,4 miljardi eiro<sup>35</sup>.

TAP2027 ir iekļautas tādas Rail Baltica projekta komponentes kā pārvaldības modeļa izveide, dzelzceļa tilts pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados. Nav vienota pasākuma visam projektam kopumā.

Izvērtējuma periodā veiktas investīcijas gan Rail Baltica projekta ietvaros, gan ārpus Rail Baltica projekta. Investīcijas pamatā finansētas no EISI un ES fondu finanšu līdzekļiem. Īstenotie projekti attiecas uz visiem transporta veidiem un ir saistīti ar Rīgas attīstības plāna īstenošanu. Projekti īstenojami ilgtermiņā un turpināmi arī pēc TAP2027. Integrāciju TEN-T tīklā nodrošina ne tikai Rail Baltica projekts (līdzatbildīgās institūcijas RB Rail un EDZL), bet arī Rīgas pašvaldības (turpmāk – RD) īstenojamie projekti<sup>36</sup>. RD īstenoja projektu ES fondu 2014.–2020. gada plānošanas perioda darbības programmas 6.1.7.1. pasākuma "Ar Rail Baltica projekta saistītās atbalsta infrastruktūras pārbūve" ietvaros.

Saskaņā ar RB Rail sniegto informāciju galvenie izaicinājumi saistīti ar projekta īstenošanu posmos, nepietiekamu finansējumu un sadarbību ar Rīgas valstspilsētu.

### Priekšlikumi

Mainīt pasākuma formulējumu uz "turpināt attīstīt", jo tas nebūs pabeigts līdz šim iezīmētajā termiņā līdz 31.12.2026. Mainīt izpildes termiņu uz 31.12.2027., turpinot projekta attīstību arī nākamajā plānošanas periodā.

Izveidot jaunu, atsevišķu rīcības virzienu - Rail Baltica ieviešana, jo pašlaik TAP2027 definētie pasākumi viennozīmīgi nepārklāj visu projektu kopumā, piemēram, pamatstrāses būvniecību.

### Riski

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 apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

<b>2.1.2.</b>	Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru,	31.12.2026.	SM	EDZL, EM, VARAM	Uzsākts/turpinās	Saņemtas būvatļaujas SILC projektēšanā.  Atbilstoši darbu gaitai SILC būvdarbus ir iespējams uzsākt līdz 31.12.2026. Projekta realizācija un mērķis
---------------	---	-------------	----	-----------------	------------------	---

<sup>34</sup> <https://www.railbaltica.org/rail-baltica-global-cost-benefit-analysis/>

<sup>35</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/rail-baltica-iepastistina-ar-atjaunotas-izmaksu-un-ieguvumu-analizes-rezultatiem>

<sup>36</sup> <https://www.rdpad.lv/rail-baltica-projekti/>

	uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā					atbilstoši esošajam plānam ir provizoriski līdz 2030. gada beigām uzbūvēt SILC, nodot to ekspluatācijā, kā arī attiecīgajā gadā uzsākt tā darbību. Lai sasniegtu šo mērķi līdz 31.12.2024 plānots izstrādāt SILC biznesa un pārvaldības modeli un līdzvērtīgi līdz 31.12.2024 pabeigt projektēšanas darbus. Attiecīgi pēc projektēšanas darbu pabeigšanas un biznesa modeļa izstrādes, līdz 2027. gadam plānots piesaistīt potenciālo SILC operatoru, kā arī no EDZL puses ar SM saskaņot un apstiprināt izstrādāto SILC pārvaldības modeli. Papildus tam, lai SILC uzbūvētu līdz 2030. gada beigām, līdz 2027. gadam ir jānodrošina skarto maģistrālo inženiertīklu (gāzes vads, augstsprieguma elektrolīnija) pārbūve, kura aizņems aptuveni 2 gadus, neskaitot iepirkumus vai esošu līgumu grozījumus.
--	---	--	--	--	--	---

### Izvērtējums

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju EDZL ir atbildīga par SILC biznesa plāna izstrādi. Uz izvērtējuma brīdi nebija pieejama informācija par plānoto biznesa modeli, ņemot vērā kravu plūsmas samazinājumu Krievijas un Baltkrievijas virzienā, neskaidrības par nepieciešamā finansējuma apjomu, finansēšanas avotiem, operatoru, pārvaldības modeli un plānotajiem būvniecības termiņiem. Izvērtējuma laikā netika iegūta informācija par EM un VARAM iesaisti šī pasākuma īstenošanā.

Saskaņā ar RB Rail sniegto informāciju saņemtas būvatļaujas SILC projektēšanā, tajā pašā laikā nav pieejams SILC biznesa modelis.

### Priekšlikumi

Mainīt pasākuma redakciju – “Turpināt Salaspils Intermodālā Loģistikas centra attīstību”. Mainīt pasākuma izpildes termiņu – 31.12.2027. Pārskatīt atbildīgās institūcijas, izvērtējot, vai EM un VARAM ir līdzatbildīgas pasākuma ieviešanā. Gadījumā, ja EM un VARAM ir līdzatbildīgas institūcijas, skaidri definēt to paredzamo iesaisti.

### Riski

Saskaņā ar TEN-T regulas 10. pantu Eiropas transporta koridoru elementi noteikti TEN-T regulas 2. pielikumā, kur Salaspils termināls (25.lpp) ir norādīts kā pamattīkla ceļa un dzelzceļa termināls. Saskaņā ar TEN-T regulas 6. pantu pamattīkls jāizveido līdz 31.12.2030. Pastāv risks, ka attiecībā uz ceļa un dzelzceļa terminālu (Latvijas gadījumā SILC) netiks izpildīta pamattīkla izveides prasība un termināls netiks savlaicīgi uzbūvēts.

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 apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

<b>2.1.3.</b>	Izstrādāt un ieviest Latvijas interesēm atbilstošu <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas un apkāpes vietu pārvaldības modeli	31.12.2026.	SM	EDZL, EM, LDz	Uzsākts/turpinās	Baltijas valstu ekspertu darba grupa (EDG) turpina izstrādāt Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli, kas nodrošinās “vienas pieturas aģentūras” risinājumu piekļuvei Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai un saistītajām apkāpes vietām. EDG darbs ietver visaptverošu rīcības plānu, kas aptver galvenās jomas un funkcijas topošā Rail Baltica dzelzceļa pārvaldībā – piekļuvi, dzelzceļa darbību, drošību, sniegumu un citus kritiskos aspektus. EDG darbu papildinājis Ēnu
---------------	--	-------------	----	---------------	------------------	---

					<p>operatora pakalpojumu atbalsts.<sup>37</sup> Šie pakalpojumi sniedz ilgtermiņa dzelzceļa ekspluatācijas un tehniskās apkopes pieredzi un kompetenci ātrgaitas Eiropas standarta platuma (1435 mm) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā, un palīdz EDG izstrādāt Rail Baltica vajadzībām pielāgotus dzelzceļa ekspluatācijas un uzturēšanas modeļus.</p> <p>Lai īstenotu mērķi nodrošināt ekspluatācijas gatavību un izveidot efektīvu infrastruktūras pārvaldības modeli, EDG ir iesaistījies arī citās darbībās, kas saistītas ar Rail Baltica dzelzceļa turpmāko izmantošanu. Piedaloties Latvijas, Igaunijas, Lietuvas nacionālo ieviešu/infrastruktūras pārvaldītāju un RB Rail ekspertiem, sastādītas vienotas laika līnijas un identificētas veicamās darbības visās Baltijas valstīs, nosakot iesaistītās puses un atbildīgos par uzdevumu veikšanu. Daudzi no uzdevumiem ir veicami ne tikai projekta ieviešējiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, bet arī citiem dzelzceļa (un transporta nozares) sistēmas dalībniekiem, tostarp attiecīgajām valsts institūcijām.</p> <p>Papildus minētajam EDZL ir veicis izpēti attiecībā uz pasažieru apkalpes vietu (RCS un RIX) pārvaldību, kuru rezultātā sniegti priekšlikumi SM.</p>
--	--	--	--	--	--

## Izvērtējums

Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidē Latvijā ir iesaistītas SM, RB Rail (t.sk. RB Rail Latvijas filiāle) un EDZL.

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>38</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.

Vairāki ārējie normatīvie akti nosaka Rail Baltica projekta ieviešanu un saistīto pasākumu realizēšanas kārtību. Piemēram, MK 2016. gada 24. augusta rīkojums Nr. 468<sup>39</sup> "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica", kur Rail Baltica projektam noteikts nacionālā interešu objekta statuss. MK 2016. gada 24. augusta rīkojums Nr.467<sup>40</sup> "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu", kur pieņemts Rail Baltica dzelzceļa trases izvietojums Latvijas teritorijā.

Rail Baltica dzelzceļa līnijas un apkalpes vietu pārvaldības modelis ir atkarīgs no pārvaldāmās infrastruktūras. Saskaņā ar SM Konceptuālo ziņojumu<sup>41</sup> infrastruktūras pārvaldības modeļa izveide ietver trīs posmus:

<sup>37</sup> <https://www.railbaltica.org/lv/izvelets-rail-baltica-dzelzcela-ekspluatācijas-un-parvadajumu-konsultants/>

<sup>38</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>

<sup>39</sup> <https://likumi.lv/ta/id/284347-par-nacionalo-interesu-objekta-statusa-noteikšanu-eiropas-standarta-platuma-pubiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturai-irail-balticai>

<sup>40</sup> <https://likumi.lv/ta/id/284346-par-eiropas-standarta-platuma-pubiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastruktur-linijas-irail-balticai-buvniecibai-paredzetas>

<sup>41</sup> <https://likumi.lv/ta/id/317018-par-konceptualo-zinojumu-par-irail-balticai-pubiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastruktur-parvaldibu>

- lēmums par neatkarīga infrastruktūras pārvaldītāja izveidi, definējot veicamos uzdevumus;
- normatīvo aktu grozījumu projektu sagatavošana, darbības stratēģija, finanšu aprēķini;
- izveidota līgumos un normatīvos aktos balstīta sistēma, kas nosaka kopīgo Baltijas valstu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli, kā arī nacionālā līmeņa kompetenci.

EDZL noteiktās funkcijas tika paplašinātas ar MK 2020. gada 27. augusta rīkojumu Nr. 478 "Par konceptuālo ziņojumu "Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību""<sup>42</sup>, nozīmējot EDZL kā atbildīgo institūciju, kurai tiek noteiktas sākotnējās ar infrastruktūras pārvaldību (IP) saistītās tiesības un pienākumi veidot Rail Baltica IP normatīvo un institucionālo ietvaru. EDZL kā infrastruktūras pārvaldītāja loma noteikta arī uzņēmuma vispārējā stratēģiskajā mērķī. Saskaņā ar MK 2021. gada 19. janvāra rīkojumu Nr. 32 "Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Eiropas dzelzceļa līnijas" vispārējo stratēģisko mērķi"<sup>43</sup> – "EDZL vispārējais stratēģiskais mērķis ir nodrošināt valsts nozīmes stratēģiskās infrastruktūras – Eiropas platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica – izveidi un pārvaldīšanai nepieciešamo aktīvu, pakalpojumu un zināšanu attīstību, veicinot kopīga. Baltijas valstu infrastruktūras pārvaldības modeļa ieviešanu un Rail Baltica integrēšanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā".

Intervijās tika norādīta LDz iespējamā loma un iesaiste attiecībā uz pārvaldības modeļa izveidi.

### Priekšlikumi

Mainīt uzdevuma formulējumu uz "izstrādāt un sākt ieviest", jo pārvaldības modeļa ieviešana prasīs ilgu laika posmu un pārvaldības modelis papildināms un precizējams, ņemot vērā Rail Baltica projekta īstenošanas gaitu un rezultātus. Mainīt izpildes termiņu uz 31.12.2027. Pārskatīt atbildīgās institūcijas, izvērtējot, vai EM ir līdzatbildīgā institūcija.

Apvienot TAP2027 pasākumus par Rail Baltica projektu, nodrošinot visaptverošu projekta iekļaušanu pamatnostādnēs Izvērtēt nepieciešamību norādīt papildus līdzatbildīgo institūciju – Aizsardzības ministrija, ņemot vērā plānoto Rail Baltica projekta lomu militārās mobilitātes nodrošināšanā.

### Riski

Saskaņā ar TEN-T regulu Eiropas platuma sliedes jānodrošina līdz 31.12.2030 (Rail Baltica projekts). Uz izvērtējuma brīdi nav panākta gala vienošanās valstu līmenī par Rail Baltica projekta īstenošanas stratēģiju, piemēram, īstenošana pa posmiem, nepieciešamā finansējuma apjomu, finansējuma avotiem un citu svarīgu ar projekta īstenošanu saistītu informāciju, tādēļ pastāv risks projektu īstenot līdz 2030. gada beigām sākotnēji plānotajā tvērumā. Projekta īstenošanas aizkavēšanās var palielināt nepieciešamā finansējuma apmēru, tādējādi aizkavējot projekta īstenošanas termiņus.

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 projektu realizēs kārtās. Katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

2.1.4.	Nodrošināt pasīvo infrastruktūru 5G mobilo sakaru tīkla izvēršanai <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas trasē	31.12.2027.	SM	LVRTC, RB Rail	Uzsākts/ turpinās	<p>Sagatavots SM priekšlikums pārstrukturizēt ES fondu 1.4.1.2. pasākumam "5G infrastruktūras izbūve, VIA Baltica un Rail Baltica" plānoto finansējumu, pārdalot to uz citiem SM pārziņā esošajiem pasākumiem.</p> <p>Par 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamību gar Via Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem 2023. gadā veikts pētījums "5G Corridor Study for Latvia, Estonia and Lithuania"<sup>44</sup>, kā arī Eiropas Komisijā ir apstiprināts CEF Digital projekts ("5G Northern Europe Transport Corridors" (2022-2025)) attiecībā uz Rail Baltica un Via Baltica aktīvo infrastruktūru.</p>
--------	--	-------------	----	----------------	----------------------	---

<sup>42</sup> <https://likumi.lv/ta/id/317018-par-konceptualo-zinojumu-par-irail-balticai-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturas-parvaldibu>

<sup>43</sup> <https://likumi.lv/ta/id/320366-par-sabiedrības-ar-ierobežotu-atbildību-eiropas-dzelzceļa-līnijas-vispārējo-stratēģisko-merki>

<sup>44</sup> <https://www.vases.lv/en/content/5g-parklajuma-petijums-par-transporta-koridoriem-latvija-igaunija-lietuva-latest-5gs>

						<p>Pasākuma izpilde prognozējama pēc 2027. gada, jo 5G nodrošināšanas pasākumu kopums lielā mērā vēl ir plānošanas fāzē (paredzēts piesaistīt CEF Digital, CEF Transport, ERTMS, Latvijas līdzfinansējumu un projektus plānot īstenot 2027.-2028. g.).</p> <p>2025. gadā plānots uzsākt 5G pasīvās infrastruktūras projektēšanu.</p>
--	--	--	--	--	--	--

### Izvērtējums

Saskaņā ar RB Rail iesniegto informāciju, lai nodrošinātu 3,5 GHz diapazonu gar Rail Baltica trasi būtu nepieciešami papildu torņi (apmēram 15%) un 85% gadījumos varētu tikt izmantot esošā infrastruktūra. 5G pasīvās infrastruktūras iepirkums ir iekļauts infrastruktūras iepirkumā, kas tiks organizēts 2024. gada pirmajā pusē. Pirmajiem trases posmiem būvniecība tiks pabeigta 2027. un 2028. gadā, jo būvdarbi atkarīgi no pamattrases būvniecības. Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju uz 31.12.2027 varētu būt nodrošināti 40% no pasīvās infrastruktūras gar Rail Baltica. Plānotās izmaksas pasīvās infrastruktūras izbūvei ir 22,7 milj. EUR. Plānotā finansējuma avoti ir EISI transports, EISI digitālais, EISI ERTMS un nacionālais finansējums.

RB Rail ņems vērā 2023. gadā īstenotā projekta LATEST-5GS rezultātus saistībā ar dzelzceļa radiosakaru tīkla projektēšanu.

### Priekšlikumi

Grozīt pasākuma formulējumu "uzsākt pasīvās infrastruktūras ieviešanu", ņemot vērā, ka līdz 31.12.2027 tā pilnā apmērā netiks nodrošināta.

Ņemot vērā izmaiņas plānotā finansējuma piesaistē un brīvā tirgus apstākļus pakalpojuma nodrošināšanā, izvērtēt LVRTC lomu pasākuma īstenošanā.

2.1.5.	Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados	31.12.2027.	SM	RB Rail, LVC	Uzsākts/ turpinās	<p>Militārās mobilitātes finansēšanas līgumu ietvaros saņemts atbalsts projektam un tā būvniecības uzsākšanai. Izstrādāti tilta būvprojekta pamatrisinājumi. 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"<sup>45</sup> un pieņemtajam MK lēmumam, ka projektu realizēs kārtās. Katras kārtas tvērumu un tās īstenošanai nepieciešamo finansējumu apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Attiecīgi apvienotā dzelzceļa un autoceļa tilta pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados būvniecībai nepieciešamais finansējums, laika grafiks kā arī potenciāli tvērums var mainīties un būs skaidri zināms, kad būs pieņemti visi nepieciešamie lēmumi valdības līmenī par Rail Baltica projekta īstenošanu kārtās ar skaidru tvērumu un finansējuma apmēru.</p>
--------	--	-------------	----	--------------	----------------------	---

### Izvērtējums

<sup>45</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/182f379e-d3cd-4d51-b620-8954262cf840](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/182f379e-d3cd-4d51-b620-8954262cf840)



Uz izvērtējuma brīdi nebija pieejama informācija par projektam nepieciešamo finansējumu un tā avotiem.

### Priekšlikumi

Mainīt pasākuma formulējumu – “uzsākt apvienotā dzelzceļa un autoceļa tilta pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados būvdarbus”, jo līdz 31.12.2027 būvdarbi nebūs pabeigti.

Līdzatbildīgās institūcijas papildināmas ar EDZL, pārvērtējama LVC loma pasākuma izpildē.

Apvienot TAP2027 pasākumus par Rail Baltica projektu, nodrošinot visaptverošu projekta iekļaušanu pamatnostādņēs. Izvērtēt nepieciešamību norādīt papildus līdzatbildīgo institūciju – Aizsardzības ministrija, ņemot vērā plānoto Rail Baltica projekta lomu militārās mobilitātes nodrošināšanā.

### Riski

**Saistīts ar militārās mobilitātes finansējuma attiecināšanu, ja netiek izbūvēta funkcionējoša autoceļu sadaļa.**

Neskaidrības par projekta īstenošanu, t. sk. saistībā uz tehnisko risinājumu, nepieciešamo finansējuma un finansējuma avotiem, var ietekmēt projekta īstenošanas termiņus un izmaksas.

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 apstiprinās ar atsevišķu MK lēmumu. Paredzams, ka tas izmainīs TAP2027 sākotnēji plānoto pasākumu tvērumu un ieviešanas termiņus.

2.2.	Turpināt attīstīt Rīgu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas aviācijas mezglu					
2.2.1.	Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" (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	Uzsākts/turpinās	<p>airBaltic regulāri un atbilstoši pieprasījumam attīsta un paplašina maršrutu tīklu, kā arī veicina tranzīta plūsmas attīstību Rīgas lidostā. 2023. gadā airBaltic apkalpoja 80 galamērķus, un veica lidojumus 126 maršrutos no Rīgas, Tallinas, Viļņas, Tamperes, un Grankanārijas. Tas ir ievērojams pieaugums salīdzinot ar 2022. gadu, kad tika apkalpoti 74 galamērķi un 103 maršruti. Ņemot vērā lielo pieprasījumu pēc atpūtas ceļojumiem, lielākā daļa no šiem maršrutiem vasaras sezonā bija uz saulaino pludmaļu galamērķiem (Heraklionu, Rodas salu, Nicu, Dubrovniku, Splitu u. c.). Jānorāda, ka 2023. gada decembrī airBaltic atklāja sezonas bāzi Grankanārijā, kas savieno to ar desmit galamērķiem Ziemeļvalstīs un Baltijas valstīs. Grankanārijas bāzes darbība palielina lidmašīnu noslogotību mazāk aktīvajā ziemas sezonā, vienlaikus palielinot airBaltic zīmola atpazīstamību Ziemeļvalstīs.</p> <p>Saistībā ar pasākumiem ietekmei uz vidi mazināšanu, jānorāda, ka 2023. gadā airBaltic turpināja paplašināt Airbus A220-300 gaisa kuģu floti, kam, salīdzinājumā ar iepriekšējās paaudzes lidmašīnām, ir divreiz mazāks trokšņu līmenis, kā arī tas palīdz samazināt CO<sub>2</sub> un NO<sub>x</sub> emisijas attiecīgi par 25% un 50% salīdzinājumā ar iepriekšējās paaudzes gaisa kuģiem un nozares standartiem. Attiecīgi 2023. gada februārī airBaltic</p>

						<p>pabeidza pēdējās Bombardier Q400 NextGen turbopropelleru lidmašīnas nodošanu. airBaltic veic lidojumus ar viena tipa floti, tas ir Airbus A220-30.<sup>46</sup></p> <p>Lai samazinātu nozares ietekmi uz vidi, kā arī sasniegtu Eiropas zaļā kursa uzstādītos mērķus, airBaltic koncentrējās uz vairākiem pasākumiem: pastāvīgu lidojumu efektivitātes uzlabošanu, ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanu, pāreju uz elektroauto parku un CO<sub>2</sub> emisiju kompensēšanu.</p>
--	--	--	--	--	--	---

### Izvērtējums

AS "Air Baltic Corporation" (turpmāk – 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>47</sup>. Papildus tiek attīstītas jaunas bāzes. 2023. gada decembrī airBaltic atklāja sezonas bāzi Grankanārijā, kas savieno to ar desmit galamērķiem Ziemeļvalstīs un Baltijas valstīs. Lai mazinātu ietekmi uz vidi, airBaltic koncentrējās uz vairākiem pasākumiem: pastāvīgu lidojumu efektivitātes uzlabošanu, ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) izmantošanu, pāreju uz elektroauto parku un CO<sub>2</sub> emisiju kompensēšanu. Galvenie izaicinājumi saistās ar pakalpojumu sadārdzināšanos, ilgtspējas 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. 2023. gadā turpinājuši autoparka atjaunināšanu un aizstāja vēl sešus transportlīdzekļus ar elektroauto (2022. gadā – 21), kā arī izbūvēja vēl četras uzlādes stacijas (2022. gadā – 18). Kopumā, airBaltic ir iegādājusies 29 elektroauto, kas tiek izmantoti tehniskajām, sauszemes operāciju, vadības un administrācijas vajadzībām. Peronā un biroju autostāvvietās ir uzstādītas 29 uzlādes stacijas.

### Priekšlikumi

Noteikt Rīgas lidostu kā atbildīgo pasākuma ieviešanā. No pasākuma formulējuma dzēst "[...] (tajā skaitā, līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), [...]". Paredzēt papildu pasākumus, piemēram, Rīgas lidostas popularizēšanu, piedalīšanos dažādās izstādēs u.tml., kā arī Rīgas pilsētas, kā galamērķa popularizēšanu. Ņemot vērā, ka Rīgas lidosta tiešā veidā nevar ietekmēt aviokompāniju plānus, ieteikums mainīt rīcība virzienu nosaukumu "Popularizēt Rīgas lidostu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas tranzīta mezglu, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai".

### Riski

airBaltic ir būtiska ietekme uz Rīgas lidostas attīstību, pamatojoties uz airBaltic kā nacionālās aviokompānijas ar Rīgas lidostas kā bāzes lidostas konceptu, tomēr gaisa satiksmi uz un no Rīgas lidostas izpilda vairākas aviokompānijas, kas ietekmē kopējo apkalpoto pasažieru skaitu, tāpēc būtiski būtu uzsvērt Rīgas lidostas kā infrastruktūras uzturētāja lomu starptautiskās savienojamības veicināšanā.

<b>2.2.2.</b>	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"	Uzsākts/turpinās	Saistībā ar lidostas "Rīga" jauno pasažieru termināli un lidostas paplašināšanas 6.kārtu, 2023. gadā saskaņots būvprojekts, kā arī izsludināts iepirkums par "Termināļa paplašināšanas 6.kārta" būvdarbu veikšanu un būvuzraudzības (t.sk. inženierkonsultanta) pakalpojumiem <sup>48</sup> .
---------------	---	-------------	----	----------------	------------------	---

<sup>46</sup> <https://company.airbaltic.com/lv/preses-telpa?press=2023/airbaltic-atvadas-no-pedejas-bombardier-q400-lidmasinas-sava-flote>

<sup>47</sup> <https://www.airbaltic.com/sustainability/report/2023/Ilgtsp%C4%93jas-un-Gada-P%C4%81rskats-2023.pdf>

<sup>48</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/111600>

### Izvērtējums

Saskaņā ar sniegto informāciju atbildīga par attiecīgā projekta realizēšanu ir Rīgas lidosta. Uz izvērtējuma izstrādes brīdi ir pabeigti būvprojektēšanas darbi un iesniegti pieteikumi slēgta konkursa ietvaros būvniecībai (t.i., tiek veikta kandidātu piedāvājumu vērtēšana atbilstoši izvirzītajām kvalifikācijas prasībām). Izvērtējuma izstrādes brīdī Rīgas lidosta meklē finansējumu projekta realizācijai aizdevuma formā no Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas. Prognozes aizdevuma saņemšanai līdz 2024. gada beigām. Plānotais projekta realizācijas laiks līdz 2028. gadam.

Saskaņā ar TEN-T regulas mērķi līdz 2030. gadam dalībvalstīm ir jāsteno pasākumi TEN-T pamattīkla attīstībai. Pamattīklam jāveido ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla attīstības pamats un jāveicina visaptverošā tīkla pilnveide. Ir sagaidāms, ka būtisku Rīgas lidostas konkurētspējas priekšrocību nodrošinās ātrgaitas dzelzceļa Rail Baltica līnijas izveide. Pateicoties multimodālajam transporta savienojumam (dzelzceļš – aviācija), sagaidāms, ka palielināsies pasažieru un kravu plūsma, bet proporcionāli dzelzceļa satiksmes pieaugumam samazināsies šo multimodālo pārvadājumu ietekme uz vidi. Tas dos iespēju lidostas apkārtnē attīstīt industriālo būvniecību. Zīmīgi, ka Rīgas lidosta būs vienīgā lidosta Baltijā, kur ātrgaitas dzelzceļa un aviācijas infrastruktūra tiks izveidota integrēti bez satiksmes starpsavienojumiem, kā arī lidostas piekļuvi būtiski uzlabos tiešs dzelzceļa savienojums no Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas.

### Priekšlikumi

Precizēt pasākuma redakciju – “Uzsākt Rīgas lidostas termināļa kapacitātes palielināšanu...”, ņemot vērā, ka, pamatojoties uz sarežģīto projekta realizāciju, projekts netiks pabeigts līdz 31.12.2027.

### Riski

Saistīti ar publisko iepirkumu procesu un tajā iesniegtajām sūdzībām, t.sk., neprognozējamo cenu sadārdzinājumu. Kopš sākotnējā projekta plānošanas etapa konstatēts sadārdzinājums vismaz 3 reizes. Finansējuma iespējamās nepietiekamības rezultātā uz izvērtējuma izstrādes brīdi Rīgas lidosta meklē risinājumus projekta sadalīšanai un tā optimizēšanai. Juridiskie un procedurālie riski noteikti saistībā ar aizdevēja izvirzītajiem noteikumiem saistībā ar starptautiskajām līguma normām, ko nosaka Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka. Papildu risks saistīts ar *Rail Baltica* projekta attīstību un termināļa savienojamību, t.i., projektu savienojamība vienotā laika grafikā.

2.2.3.	Pabeigt īstenot Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga""	31.12.2022.	SM	Lidosta "Rīga"	Turpinās	Turpinās ES fondu 2014.-2020. g. plānošanas perioda projekta Nr.6.1.2.0/16/I/001 "Drošas un vides draudzīgas infrastruktūras attīstība Starptautiskajā lidostā "Rīga"" <sup>49</sup> īstenošana. Nav pabeigta tehnisko dienestu ēkas rekonstrukcija, kā arī aktivitātes "Trešā standarta rokas bagāžas sprāgstvielu atklāšanas (EDS) iekārtu iegāde un uzstādīšana" visu iekārtu integrācijas darbi drošības kontrolpunktos. Minētās projekta darbības plānots īstenot par finansējuma saņēmēja līdzekļiem līdz 2026. gada 1. janvārim.
--------	--	-------------	----	----------------	----------	---

### Izvērtējums

Saskaņā ar sniegto informāciju, Rīgas lidostā veiktas dažādas aktivitātes, piemēram, rentgena aparātūras nomainīu drošības kontroles zonā, pasažieru pārvadāšanas autobusu elektrifikācija, atbalsta infrastruktūras atjaunošana. Projekts uzsākts iepriekšējā ES fondu plānošanas periodā. Tāpat īstenotas papildu aktivitātes, kas atbilst izvirzītajam mērķim, piemēram, saules paneļu uzstādīšana, peronu gaismekļa nomainīa uz LED, aviācijas degvielu izpēte. Jānorāda, ka saules paneļu parku plānots attīstīt arī turpmāk. Galvenie iemesli projektu kavējumam saistīti ar dažāda veida aktivitāšu īstenošanu pandēmijas laikā un cenu sadārdzinājumu.

### Priekšlikumi

Mainīt pasākuma izpildes termiņu līdz 2026. gada 31. decembrim.

<sup>49</sup> <https://www.cfla.gov.lv/lv/612-veicinat-drosibu-un-vides-prasibu-ieverosanu-starptautiskaja-lidosta-riga>

## Riski

Galvenie riski saistīti ar dažādu apakšaktivitāšu īstenošanu projekta ietvaros, izvēlētajiem tehniskajiem risinājumiem un neparedzētajiem apstākļiem, kas var ietekmēt nepieciešamo finansējumu.

2.2.4.	Uzturēt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru	31.12.2027.	SM	Lidosta "Rīga"	Uzsākts/turpinās	<p>2021. gadā noslēgts līgums ar AS "Air Baltic Corporation" par apbūves tiesību piešķiršanu loģistikas centra izbūvei pie Rīgas lidostas kravu perona. Jaunā kravu termināļa "Baltic Cargo Hub" būvniecība sākusies 2024. gadā<sup>50</sup> un plānota pabeigt līdz 2025. gadam.</p> <p>2021. gada jūnijā darbu Rīgas lidostā uzsāka loģistikas kompānijas "DHL" reģionālais komplekss, kas ir pirmā kravu noliktava lidostā ar tiešu piekļuvi peronam, tādējādi uzlabojot kravu aprites ātrumu un kvalitāti.</p> <p>2024. gadā tiks atjaunota kravu attīstības stratēģija periodam līdz 2030. gadam. Ir atjaunotas kravu prognozes un apzināta šī brīža un nākotnes kravu noliktavu kapacitāte, izstrādāts plāns noliktavu attīstībai pēc esošo zemes nomas līgumu beigām, kā arī apzinātas tālākai kravu apkalpošanas infrastruktūras attīstībai nepieciešamās zemes.</p>
--------	---	-------------	----	----------------	------------------	--

## Izvērtējums

Saskaņā ar sniegto informāciju, Rīgas lidostas spēkā esošajā vidējā termiņa stratēģijā līdz 2027. gadam ir paredzējusi attīstīt infrastruktūru kravu apkalpošanai, piemēram, attīstot noliktavas. Rīgas lidosta informē, ka atbilstoši AS "Air Baltic Corporation" aktivitātēm saistībā ar noliktavu izveidi, papildu aktivitātes uz izvērtējuma izstrādes laiku netiek plānotas. Piemēram, TAP 2027 noteikts rezultatīvais rādītājs "Apkalpoto kravu apjoms Lidostā "Rīga" 2027. gadā 48000 t", bet pati lidosta prognozējusi, ka 2027. gadā kravu apjoms varētu sasniegt 27000 t, jo samazinājies kravu apjoms no Āzijas. Izvērtējuma brīdī noslēgts sadarbības līgums ar aviokompāniju *Lufthansa*, par gaisa kravu pārvadāšanu. T.sk., ņemot vērā, kravu apjoma un pasažieru samazinājumu, esošajā situācijā netiek plānota jauna skrejceļa izbūve.

## Priekšlikumi

Uz izvērtējuma brīdi noris darbs pie jaunā Rīgas lidostas attīstības plāna izstrādes, i, nosakot aktuālajai situācijai atbilstošus darbības virzienus un prioritātes. Esošajā stratēģijā noteikts rīcības virziens saistībā ar "RIX Airport City" attīstību, izbūvējot gan pievadinfrastruktūru, gan attīstot uzņēmējdarbību. Ņemot vērā, ka kravu apkalpošana notiek gan gaisa, gan sauszemes kravām, sadarbībā ar pašvaldībām un Latvijas, ārzemju uzņēmējiem, noteikt jaunus mērķus saistībā ar kravu pārvadāšanai nepieciešamo infrastruktūru.

## Riski

Galvenie riski saistīti ar kravu apjomu samazināšanās pozīcijām tirgū. Pirms Krievijas uzsāktās karadarbības Ukrainā, Ķīna un citas Āzijas valstis izmantoja Rīgas lidostu kā tuvāko punktu kravu pārvadāšanai. Pašlaik Krievijas gaisa telpa vairs netiek izmantota un tā ir jāpārlido, tādēļ izdevīgāku statusu iegūst citas lidostas, piemēram, Frankfurtē, kļūstot par galveno loģistikas punktu Āzijas kravu aprītei.

<sup>50</sup> <https://www.riga-airport.com/lv/jaunumi/airbaltic-uzsak-baltic-cargo-hub-buvniecibu>

2.3. Savlaicīgi nodrošināt jaunākajām tehnoloģijām, kā arī pieaugošajām vides un drošības prasībām atbilstošu gaisa satiksmes vadības infrastruktūru						
2.3.1.	Nodrošināt jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecību	31.12.2026.	SM	LGS	Uzsākts/turpinās	<p>2021. gadā izstrādāts būvprojekts jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecībai.</p> <p>2022. gada 20. decembrī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta komiteja izskatīja un atbalstīja LGS iesniegto projektu "Riga Enhanced ATM Infrastructure Development" (REACT) ar līdzfinansējumu 50 procentu jeb 26,263 miljonu EUR apmērā gaisa satiksmes infrastruktūras uzlabošanai un pielāgošanai divējādam lietojumam, proti, gan civiliem, gan militāriem mērķiem<sup>51</sup>. Līdzfinansējuma līgums ar Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūru (CINEA) parakstīts 2023.gada 1.jūlijā.</p> <p>2023. gada decembrī pabeigta papildinājumu izstrāde būvprojektā, paredzot būvprojektā arī jauna gaisa satiksmes vadības centra izbūvi.</p> <p>Projekta realizācijas ietvaros uzsāktas iepirkumu procedūras gan būvniecības, gan būvuzraudzības, gan autoruzraudzības sadaļā.</p>
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>AS "Latvijas Gaisa satiksme" informēja, ka galvenais projekta finansējuma avots ir Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras (CINEA) Militārās mobilitātes līdzfinansējums. Projekts papildināts, ietverot arī gaisa satiksmes vadības centra izveidi. Plānotais projekta realizācijas termiņš 2026. gada 31. decembris. Projekta ietvaros plānota jaunu un esošo sistēmu paplašināšana, sistēmu integrācija. Jaunā gaisa satiksmes vadības sistēmas izveide. Ietver aktivitātes saistībā ar 2.3.2. pasākumu.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Ņemot vērā, ka 2.3.2. aktivitātes notiek paralēli un ir saistītas, izvērtēt lietderību 2.3.1. papildināt, nosaucot "Nodrošināt jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecību un sasaisti ar gaisa satiksmes vadības sistēmu".</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Iespējamie riski ir saistīti ar sistēmu integritāti un nepārtrauktas darbības nodrošināšanu, kā arī būvniecības procesu</p>						
2.3.2.	Attīstīt gaisa satiksmes vadības sistēmu un tās atbalsta sistēmas	pastāvīgi	SM	LGS	Uzsākts/turpinās	<p>2023. gadā noslēgts līgums un uzsākta gaisa satiksmes vadības sistēmas ATRACC (<i>Air Traffic Riga Area Control Centre</i>) modernizācija, kā arī lidojumu plūsmas, meteoroloģiskās un aeronavigācijas datu apstrādes un apmaiņas sistēmas ANOF modernizācija. 2024. gadā uzsākta iepirkuma procedūra, lai modernizētu automātiskās virszemes kustību vadības un kontroles</p>

<sup>51</sup> <https://www.lgs.lv/2022/12/lgs-no-eiropas-savienibas-sanems-26-miljonus-eur-gaisa-satiksmes-vadibas-torna-celtniecibai/>

						sistēmu A-SMGCS ( <i>Advanced Surface Movement Guidance and Control System</i> ).
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Aktivitātes noteiktas AS "Latvijas Gaisa satiksme" vidēja termiņa stratēģijā (līdz 2029. gadam). Tehniskajās un sistēmu savienojamības nodrošināšanai notiek cieša sadarbība ar kaimiņvalstīm, ievērojot ES regulas (datu pārvaldība) un citus ES pieņemtos lēmumus, piemēram, saistībā ar sistēmas versiju maiņu. AS "Latvijas Gaisa satiksme" pati nevar izvēlēties integrācijas vadību, jo jāievēro ES starptautiskie normatīvie akti. Daļa aktivitāšu tiek īstenotas paralēli 2.3.1. pasākumam.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Precizēt aktivitātes nosaukumu, lai ietvertu uzdevumu - veicināt inovācijas.</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Galvenie riski saistīti ar sistēmu integritāti un nepārtrauktas darbības nodrošināšanu, būvniecību, finanšu līdzekļu pieejamību un būvniecības cenu pieaugumu. Būtiski riski saistīti ar finansējuma pieejamību.</p>						
2.3.3.	Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu	pastāvīgi	SM	LGS	Uzsākts/turpinās	LGS turpina dalību gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju alianses BOREALIS Brīvo maršrutu gaisa telpas projektā <sup>52bi</sup> , atbilstoši plānotajām aktivitātēm.
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Aktivitāte tiek īstenota BOREALIS organizācijas ietvaros un aktivitātes īstenošanai tiek nodrošināta, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) finansējumu. Aktivitāti tiek plānots pabeigt līdz 2024. gada 31. decembrim. Starptautu projekts.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Turpināt pasākuma īstenošanu.</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Saistīti ar sistēmu integritāti un nepārtrauktas darbības nodrošināšanu.</p>						
2.3.4.	Integrēt bezpilota gaisa kuģus gaisa satiksmes vadības sistēmā	pastāvīgi	SM	CAA, LGS	Uzsākts/turpinās	<p>2022. gadā LGS izstrādāja bezpilota gaisa kuģu (BGK) pārvaldības un uzraudzības sistēmas ietekmes izvērtējumu un konceptu, biznesa procesus un biznesa modeļus.</p> <p>Sadarbībā ar CAA, LGS turpina piedalīties aktivitātēs, kas saistītas ar bezpilota gaisa kuģu integrēšanu gaisa satiksmē.</p> <p>Izstrādāts jauns regulējums bezpilota gaisa kuģu lidojumiem, lai uzlabotu lidojumu drošību, tostarp pilnveidotu to izmantošanas kārtību un noteiktu lidojumu ģeogrāfiskās zonas un to pārvaldību<sup>53</sup>.</p>

<sup>52</sup> <https://www.sesardeploymentmanager.eu/projects/featured/2015-227-af3-borealis-free-route-airspace>

<sup>53</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/izstradats-jauns-regulejums-bezpilota-gaisa-kuģu-lidojumiem>

### Izvērtējums

LGS gan individuāli, gan kopā ar CAA strādā pie aktivitātes īstenošanas. Papildus veikta AS "Latvijas Gaisa satiksmes" koncepcijas izstrādi dronu attīstībai (Dronu stratēģija 2.0 viedai un ilgtspējīgai bezpilota gaisa kuģu ekosistēmai Eiropā)<sup>54</sup>, papildus sadarbojoties ar Valsts policiju, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" un citiem, kuri izmanto dronus savas darbības nodrošināšanā. Galvenie izaicinājumi - sistēmas salāgošana savstarpēji (starp AS "Latvijas Gaisa satiksmi" un Valsts aģentūru "Civilās aviācijas aģentūra").

### Priekšlikumi

AS "Latvijas Gaisa satiksme" izvirzīt atsevišķu mērķi (aktivitāti), izstrādājot **atsevišķu sistēmu**, un iekļaut to investīciju plānā. Turpināt pasākuma īstenošanu.

### Riski

Galvenie riski saistīti ar sistēmu integritāti starp dažādām iestādēm un finansējuma pieejamību, valstī nav vienotas "bezpilota gaisa kuģu (dronu)" attīstības politikas.

2.3.5.	Attīstīt uz satelītu tehnoloģiju izmantošanu bāzētas augstas precizitātes navigāciju (PBN)	pastāvīgi	SM	LGS	Uzsākts/turpinās	2021. gadā LGS izstrādāja un ieviesa augstas precizitātes navigācijas sistēmas (Performance Based Navigation) instrumentālās lidojumu procedūras <sup>54</sup> . Procedūras ir izstrādātas saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO, <i>International Civil Aviation Organization</i> ) vadlīnijām.  LGS patstāvīgi uzrauga un nepieciešamības gadījumā veic procedūru papildināšanu, lai optimizētu izmantojamās lidojumu trajektorijas.
--------	--	-----------	----	-----	------------------	--

### Izvērtējums

LGS attiecīgo aktivitāti iekļāvis investīciju plānos. Projekta attīstība tieši saistīta ar Rīgas lidostu. PBN maršrutu struktūras ir izstrādātas tā, lai tās uzlabotu lidojumu drošumu un efektivitāti, optimizējot ielidošanas un izlidošanas mijiedarbību, horizontālo un vertikālo gaisa trašu izvietojumu, samazinot degvielas patēriņu un trokšņu līmeni, minimizējot radio komunikāciju starp gaisa satiksmes vadības centru un lidmašīnas apkalpi, un iespēju robežās nodrošinātu lidojuma nepārtrauktību<sup>55</sup>.

### Priekšlikums

Turpināt pasākuma īstenošanu.

### Riski

Galvenie riski saistīti finansējuma pieejamību.

2.4.	Veicināt reģionālo lidostu attīstību					
2.4.1.	Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	31.12.2027.	SM	pašvaldības	Uzsākts/turpinās	Noteiktu reģionu savienojamības attīstīšana jāveic, ievērojot Eiropas zaļā kursa noteiktās prioritātes. Ņemot vērā minēto, tiek izvērtēta iespēja attīstīt reģionālos savienojumus ar videi draudzīgiem gaisa kuģiem, pamatojoties uz kārtību, kādā nosakāmas sabiedriskas

<sup>54</sup> <https://www.lgs.lv/2020/01/augstas-precizitates-navigacijas-sistemas-performance-based-navigation-jeb-pbn-ieviesan/>

<sup>55</sup> <https://www.lgs.lv/2020/01/augstas-precizitates-navigacijas-sistemas-performance-based-navigation-jeb-pbn-ieviesan/>

						nozīmes pakalpojumu sniegšanas saistības regulāro gaisa pārvadājumu nodrošināšanā.
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Atbilstoši SM sniegtajai informācijai reģionālo lidostu darbības mērķis ir uzlabot reģiona iedzīvotāju piekļūstamību Rīgas metropolei, tai skaitā tur pieejamiem būtiskajiem valsts pakalpojumiem (piemēram, medicīna, valsts pārvalde, sociālie pakalpojumi u.c.) un ārvalstu ekonomiskajiem centriem. Tāpat SM izstrādā Aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiju līdz 2050. gadam, kur reģionālās lidostas plānots attīstīt arī militārās mobilitātes funkciju izpildei.</p> <p>Liepājas lidosta ir sertificēta komerciāliem lidojumiem. Lai arī regulāri komerciāli pārvadājumi, sākoties Covid-19 pandēmijai, tika pārtraukti, lidlaukam ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss, kā arī tas ietilpst TEN-T visaptverošajā tīklā. Liepājas lidostas biznesa modelis ir reģionāla lidosta, kas nodrošina Kurzemes plānošanas reģiona, t.sk. galvenokārt Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada, sasniedzamību ar gaisa transportu reģionālās attīstības veicināšanai. Liepājas lidostas galvenā funkcija ir nodrošināt lidlauka pieejamību komerciālu regulāru un neregulāru pasažieru gaisa pārvadājumu veikšanai.</p> <p>Ventspils lidlauks ir sertificēts vispārējās aviācijas lidojumiem, kas bez atbilstošiem infrastruktūras uzlabojumiem neļauj veikt komerciālu lidojumu apkalpošanu. Tas aktīvi tiek izmantots privātās un mācību aviācijas vajadzībām, pilda būtisku lomu tādu sabiedriski svarīgu funkciju nodrošināšanai kā meklēšana un glābšana (ārpus lidlauka teritorijas), operatīvo uzdevumu izpildei, kā arī sniedz atbalstu civilmilitārās sadarbības un citu sabiedriski svarīgu funkciju izpildei Kurzemes reģionā.</p> <p>Daugavpils lidosta nav izveidota. Atbilstoši TEN-T regulai, Daugavpils lidosta kopā ar Liepājas un Ventspils lidostu ir iekļauta visaptverošajā tīklā. Šobrīd noris būvprojekta izstrāde Daugavpils teritorijas un lidlauka attīstībai, kas ietver lidlauka attīstību nākotnē. Daugavpils ir iekļauta TNT regulas ietvarā visaptverošajā tīklā.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Izvirzītā aktivitāte nav attiecināma uz izvirzīto rīcības virzienu "Starptautiskās savienojamības uzlabošana", jo aktivitāte paredz reģionālo lidostu attīstību. Izvērtējams uzdevuma ekonomiskais pamatojums reģionālo lidostu attīstībai, piemēram, nepieciešamais finansējums Daugavpils lidostas attīstībai ir aprēķināts 252 milj. EUR. Izvērtēt reģionālo lidostu ekonomisko lietderību, t.sk., pret Zaļā kursa īstenošanai nepieciešamajiem pasākumiem, izmantošanu militārās aizsardzības jomā. Reģionālo lidostu attīstību iespējams īstenot izmantojot sabiedriskas nozīmes pakalpojumu sniegšanas saistības (PSO), kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājuma pakalpojumu sniegšanai Kopienā (Regula 1008/2008), to piemērojot regulāriem gaisa pārvadājumiem maršrutā starp pilsētām Latvijā un citām ES valstīm, kur tiktu izmantoti eVTOL un citi videi draudzīgie lidaparāti.</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Nav skaidri definēta valsts atbalsta reģionālo lidostu attīstīšanai. Pašvaldību finansiālā kapacitāte ir nepietiekoša, lai nodrošinātu nepieciešamās investīcijas.</p> <p>Reģionālo lidostu attīstību veicinātu valsts atbalsts komerciālo lidojumu attīstīšanai no lidostām, kas ir sertificētas komerciāliem lidojumiem. Šobrīd šāds sertifikāts, kas apliecina infrastruktūras atbilstību, ir Liepājas lidostai. Potenciāli, šādu infrastruktūru Latvijā varētu attīstīt Ventspils un Daugavpils. Sākotnēji PSO pasūtījums līdz 400 000 EUR katram reģionālajam lidlaukam varētu nodrošināt komerciālās aviosatiksmes atjaunošanu un veicināt pašvaldību ieguldījumus aviācijas infrastruktūras attīstībā.</p> <p>Nepieciešams radīt finanšu instrumentus vispārējās aviācijas lidaparātu iegādei. Tas veicinātu reģionālo lidlauku darbību, attīstītu pilotu skolas un aerokluba kustību, kas savukārt nodrošinātu jaunatnes piesaisti aviācijas profesijām.</p>						
<b>2.5.</b>	<b>Uzlabot TEN-T autoceļu kvalitāti un drošību</b>					
<b>2.5.1.</b>	Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	31.12.2027.	SM	LVC	Uzsākts/turpinās	<p>ES fondu 2014.-2020. gada. plānošanas perioda ietvaros līdz 2023. gada beigām ir pārbūvēti 343,76 km valsts galveno autoceļu.</p> <p>Pasākuma izpilde tiek nodrošināta vidēja termiņa budžeta piešķirtā finansējuma ietvaros.</p>



## Izvērtējums

Saskaņā ar TEN-T regulu tiek paredzēta Eiropas transporta tīkla izveidei, kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu izveidi:

- visaptverošais tīkls ir jāpabeidz līdz 2050. gadam;
- pamattīkls ir jāpabeidz līdz 2030. gadam.

TEN-T autoceļu tīkls nodrošina visu ES reģionu pieejamību un savienojamību, un tajā ir iekļauti visi Latvijas valsts galvenie autoceļi, savukārt TEN-T pamattīklā ietilpst tās vispārējā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās TEN-T politikas mērķu sasniegšanai, ar TEN-T palīdzību panākot, ka visā ES pakāpeniski tiktu sekmēta iekšējā tirgus attīstība, stiprināta teritoriālā, ekonomiskā un sociālā kohēzija un samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas. Pamattīkls Latvijā ir Z-D virzienā Ainaži–Rīga–Grenctāle un R-A virzienā Ventspils–Rīga–Jēkabpils tālāk ar sazarojumu caur Rēzekni–Terehova un caur Daugavpili–Pāternieki.

Saskaņā ar informatīvo ziņojumu “Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam”<sup>56</sup>, valsts galveno autoceļu turpmākai attīstībai jābūt vērstai uz projektiem, kas nodrošinās autoceļu Eiropas transporta tīklā (turpmāk – TEN-T) tehniskā stāvokļa uzlabošanu un modernizēšanu. Par prioritāti jāizvirza galveno autoceļu pārbūve, izveidojot galveno autoceļu tīklā ātrgaitas ceļu posmus 1 000 km garumā, uzlabojot satiksmes drošību un samazinot transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, ceļā pavadīto laiku un SEG emisijas. Informatīvajā ziņojumā paredzēti arī konkrēti termiņi ātrgaitas ceļu posmu izveidei Latvijā:

1. posms no 2020. līdz 2030. gadam – izbūvēti 194,3 km ātrgaitas autoceļi, kura izbūvei nepieciešamais finansējums 2020. gada cenās veidoja 542,29 milj. eiro;
2. posms no 2030. līdz 2035. gadam – izbūvēti 224,0 km ātrgaitas autoceļi
3. posms no 2035. līdz 2040. gadam – izbūvēti 637,5 km ātrgaitas autoceļi

Informatīvajā ziņojumā norādīts arī divu brauktuveju valsts galvenā autoceļa risinājums jeb ātrgaitas ceļa shematiskais risinājums, kas paredz vietu viedā aprīkojuma izvietojumam, prettrokšņa sienu un aprīkojuma pret dzīvniekiem izvietojumam (ja tādi nepieciešami), kā arī divlīmeņu pieslēgumus un paralēlu ceļu izveidi, lai nodrošinātu piekļuvi servisa centriem, sabiedriskā transporta pieturām un nodrošinātu pārvietošanās iespējas gājējiem un velosipēdistiem. Atļautais braukšanas ātrums šādos ceļos būtu līdz 130 km/stundā.

Ekonomikas ministrijas sagatavotais informatīvais ziņojums “Par Latvijas ekonomikas attīstību”<sup>57</sup>, kas pieņemts MK 30.04.2024. arī uzsver gan reģionāli sabalansētu izaugsmi, gan klimata pārmaiņas un ieguldījumus zaļajā infrastruktūrā, gan modernu infrastruktūru, kas ietver attīstīta transporta infrastruktūru un plaši pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu mobilitāti, kā būtiskākos rīcības virzienus Latvijas ekonomikas konkurētspējas stiprināšana un izaugsmē līdz 2035. gadam. Tas ieskicē citus trīs galvenos virzienus transporta koridoru attīstībai - Rīga – Liepāja, Rīga – Daugavpils, Rīga – Alūksne.

## Priekšlikumi

1. Lai nodrošinātu valsts autoceļu uzturēšanu un attīstību, ir jārod iespējas palielināt autoceļu būvniecībai, atjaunošanai un pārbūvei pieejamo valsts budžeta finansējumu, lai valsts galveno autoceļu kvalitātes uzlabošanās būtu vēl ātrāka. Kā alternatīvs (vai papildus) risinājums ir plašāka privātās un publiskās partnerības izmantošana autoceļu būvniecības projektos.

2. Lai sekmētu vienotu redzējumu par kopējo autoceļu attīstību, kas tai skaitā varētu sekmēt finansējuma piesaisti, būtu vērts apsvērt vienota autoceļu attīstības redzējuma izstrādi, kurā vienotā redzējumā tiktu apkopota gan valsts autoceļu attīstības perspektīva, satiksmes drošības jautājumi, piekļūstamība transporta loģistikas infrastruktūras objektiem un sabiedriskajam transportam, gājēju un veloceļu attīstība, ar klimata mērķiem saistītās infrastruktūras attīstība (galvenokārt attiecībā uz alternatīvās uzlādes iespējām) u.c.

## Riski

TEN-T regulas prasību neizpilde līdz 2030. gada beigām.

2.5.2.	Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	31.12.2023.	SM	LVC	Izpildīts	2023. gada 13. oktobrī satiksmē atklāts Ķekavas apvedceļš un tā paša gada decembrī Ķekavas apvedceļš nodots ekspluatācijā. Ar Ķekavas apvedceļa
--------	---	-------------	----	-----	-----------	---

<sup>56</sup> <https://likumi.lv/ta/id/342286-par-valsts-autocelu-attistibu-no-2020-lidz-2040-gadam>

<sup>57</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal\\_acts/document\\_versions/f2af8120-cfcb-4756-9510-76a647a26868/download](https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/document_versions/f2af8120-cfcb-4756-9510-76a647a26868/download)

						atklāšanu satiksmei sākās nākamais publiskās – privātās partnerības līguma (PPP līgums) izpildes periods – uzturēšana 20 gadu laikā un atskaitījumu piemērošana pieejamības maksājumam par uzturēšanas darbu neveikšanu atbilstoši PPP līguma prasībām.
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Projekts ir īstenots. Projekts iekļaujas kopējā valsts autoceļu attīstības stratēģijā "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam", kas paredz ātrgaitas autoceļu attīstību uz valsts galvenajiem autoceļiem.</p> <p>Jaunais Ķekavas apvedceļš ir daļa valsts galvenā autoceļa Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) posmā no 7,78 līdz 25,0 km. Pateicoties tā izbūvei, autobraucējiem, kas dodas no Lietuvas uz Rīgu caur Bausku vai otrādi, ir iespēja izvairīties no sastrēgumiem Pierīgā un ietaupīt laiku ceļā. Projekts būtiski uzlabo satiksmes drošību šajā valsts autoceļa posmā, kas ir izbūvēts atbilstoši visām ātrgaitas autoceļa satiksmes drošības prasībām. Ķekavas apvedceļa izbūve atslogo no tranzīta satiksmes ne tikai Ķekavu, bet arī Odukalnu, Vimbukrogu, Alejas, Krogsilu, Lapeniekus, Baložus, Katlakalnu, Rānavu, Valdlaučus un Krustkalnus. Tur uzlabosies gan satiksmes drošība, gan ikdienas pārvietošanās komforts.</p> <p>Daļa no jaunizbūvētā Ķekavas apvedceļa ir Latvijā pirmais valsts autoceļš, kas apzīmēts ar ceļazīmi Nr. 552 "Ātrgaitas ceļš".</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Turpināt īstenot valsts galveno autoceļu pārbūvi par ātrgaitas autoceļiem atbilstoši apstiprinātajai stratēģijai "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam", kur ekonomiski pamatots, izmantot publiskās un privātās partnerības modeli. Veikt uzraudzību izbūvētajā Ķekavas apvedceļā – kā uzlabojusies satiksmes drošība (piemēram, sevišķi smagu CSNg skaits, bojāgājušo skaits, SEG emisijas, satiksmes plūsma pa transportlīdzekļu grupām u.tml.).</p>						
2.5.3.	Veicināt kravas transportlīdzekļu drošai novietošanai paredzētu stāvlaukumu ierīkošanu	31.12.2027.	SM	LVC	Uzsākts/turpinās	Šobrīd tiek veikta izpēte par elektrouzlādes lieljaudas tīkla izvēršanu un drošo stāvlaukumu izveidi <sup>58</sup> . 2023. gada 11. decembrī noslēgts līgums. 2024. gada aprīlī iesniegts pirmais starpziņojums.
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Pasākums noteikts ES kopējā iniciatīvā paredzēto standartu un procedūru izpildei. Eiropas Komisija 2022. gadā pieņēma jaunus ES standartus un procedūras, lai atbalstītu drošu un aizsargātu stāvvietu tīkla izveidi visā ES. Iniciatīvas mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju atpūtas apstākļus un aizsargāt viņus no vardarbības un noziegumiem kravu pārvadājumos. Šādu stāvvietu nepieciešamība arī atbilst Latvijas interesēm un vajadzībām, un uzlabos transporta loģistikas pakalpojumu sniegšanu tieši kravas autotransporta loģistikas jomā. Tomēr, tā kā pa autoceļiem pārvadā kravas arī uz ostām un dzelzceļu, kā arī potenciālās aviokravas, tad šādu stāvvietu nepieciešamība ir skatāma visas Latvijas transporta loģistikas infrastruktūras kontekstā. Īpaši svarīga ir šādu drošo stāvlaukumu ieviešana uz TEN-T pamattīkla autoceļiem.</p> <p>Pasākums skatāms arī pārskatītās TEN-T regulas projekta ietvarā. Ar pārskatīto TEN-T regulu tiek atbalstīta transporta emisiju samazināšana. Tas atbilst vajadzībai palielināt savienojamību visā Eiropā, veicināt transporta sistēmas noturību, novirzīt vairāk pasažieru un kravu uz ilgtspējīgiem transporta veidiem un vairāk koncentrēties uz ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās. Regulējums paredz arī alternatīvas degvielas infrastruktūras attīstīšanu šajos stāvlaukumos. Attiecīgi pasākumā būtu jāiekļauj arī šāda prasība. Vienlaikus atvērts jautājums kādu alternatīvo degvielu (elektrību, ūdeņradi vai citu) nodrošināt šajos stāvlaukumos, paturot prātā nepieciešamību samazināt emisijas transporta nozarē par 90% līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni).</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Izteikt pasākumu šādā redakcijā "Nodrošināt kravas transportlīdzekļu drošai novietošanai paredzētu stāvlaukumu izveidošanu ar alternatīvās degvielas infrastruktūras pieejamību".</p>						

<sup>58</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/103938>

ieviešot pasākumu ņemt vērā LVC pasūtītā pētījuma "Elektrouzlādes staciju tīkla izveides izpēte TEN-T autoceļu tīklā Latvija"<sup>59</sup> secinājumus, kā arī topošo valsts regulējumu par alternatīvo degvielu tirgus un infrastruktūras attīstību atbilstoši AFIR regulai.

## Riski

Būtiski riski nav konstatēti. Pasākums jāīsteno, lai stiprinātu un attīstītu Latvijas starptautisko konkurētspēju transporta loģistikas nozarē.

2.5.4.	Nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājuma izvēšanu gar <i>VIA Baltica</i> transporta koridoru	31.12.2027.	SM	LVRTC	Uzsākts	<p>Sagatavots SM priekšlikums pārstrukturizēt ES fondu 1.4.1.2. pasākumam "5G infrastruktūras izbūve, VIA Baltica un Rail Baltica" plānoto finansējumu, pārdalot to citiem SM pārziņā esošajiem pasākumiem.</p> <p>VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" 2021. g. izstrādāja tehnisko specifikāciju "Via Baltica 5G pasīvās infrastruktūras tehniskā risinājuma apraksts"<sup>60</sup>. SM ir apzinājusi "Via Baltica" trases tuvumā pieejamo elektronisko sakaru tīklu infrastruktūru, un elektronisko sakaru komersantu iesniegtā informācija ir izvērtēta atbilstoši tehniskajai specifikācijai.</p> <p>Saistībā ar 5G mobilo sakaru pārklājuma pieejamību gar Via Baltica un Rail Baltica transporta koridoriem 2023. gadā veikts pētījums "5G Corridor Study for Latvia, Estonia and Lithuania"<sup>61</sup>.</p> <p>SM sadarbībā ar privāto sektoru secināja, ka pasākums var tikt īstenots ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ("CEF Digital") atbalstu, kur viens projekts ("5G Northern Europe Transport Corridors" (2022-2025)) attiecībā uz Rail Baltica un Via Baltica aktīvo infrastruktūru ir apstiprināts Eiropas Komisijā, bet otrs projekts par pasīvo infrastruktūru tika iesniegts izvērtēšanai š.g. sākumā.</p>
--------	--	-------------	----	-------	---------	---

## Izvērtējums

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju 5G nodrošināšanai gar Via Baltica tiek īstenoti un plānoti vairāki projekti, kā arī daudzās vietās uz autoceļa jau tiek nodrošināts 5G.

2022. gadā apstiprināts EISI finansēts projekts "5G Northern Europe Transport Corridors" (2022.-2025. g.) ar kopējo finansējumu 15.5 milj. EUR. Projekta mērķis ir 5G aktīvās infrastruktūras ierīkošana "TEN-T" automaģistrālē, "Via Baltica" un "Rail Baltica" transporta koridoros. Iesaistītās puses: "Telia Sverige" (Zviedrija), "Telia Finland" (Somija) un SIA "Latvijas Mobilais Telefons" (Latvija).

<sup>59</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/98301>

<sup>60</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/media/7052/download>

<sup>61</sup> <https://www.vases.lv/en/content/5g-parklajuma-petijums-par-transporta-koridoriem-latvija-igaunija-lietuva-latest-5gs>

Laika posmā 2023. gada janvāris-2023. gada jūlijs īstenots EISI finansēts projekts "5G Corridor Study for Latvia, Estonia and Lithuania" ar kopējo finansējuma apjomu 249 tūkst. EUR. Projektā veikts pētījums par tehnisko risinājumu un finanšu modeli nepieciešamajai 5G izvēršanas infrastruktūrai "Via Baltica" un "Rail Baltica" transporta koridoros Igaunijā un Latvijā, ar spēju nodrošināt 5G pārklājumu un tehniskos risinājumus pārejai bez sakaru kvalitātes zuduma uz kaimiņvalsts sakaru tīklu arī robežu šķērsojošos punktos.

Projektā iesaistītās puses: VAS "Elektroniskie sakari", SIA "Latvijas Mobilais Telefons", Tallinas Tehniskā universitāte, biedrība "Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus", "Telia Eesti" un "Elisa Eesti".

19.02.2024 Eiropas Komisijai iesniegts projekta pieteikums "Uninterrupted 5G Coverage Across Via Baltica Corridor - 5G-BALTICS" ar plānoto finansējumu 6,5 milj. EUR. Projekta īstenošanas laika periods ir 34 mēneši no līguma parakstīšanas brīža. Projekta mērķis ir veikt optiskās šķiedras tīkla infrastruktūras ierīkošanu un nodrošināšanu "Via Baltica" transporta koridorā Latvijā. Plānots, ka finansējums tiks izmantots optisko tīklu izveidei, bet ne torņu būvniecībai, jo tiks izmantoti esošie torņi. Iesaistītās puses: "SIA Tet", "SIA Tele2" un projekta partneris "UAB Tele2", "VAS Lietuvas Autoceļu direkcija". Izveidotā infrastruktūra būtu pieejama arī citiem pakalpojumu sniedzējiem. Projektu pieteikumu izvērtēšanas rezultāti būs zināmi 2024. gada rudenī.

#### Priekšlikumi

Mainīt uzdevuma formulējumu – "uzsākt 5G mobilo sakaru nodrošināšanu", jo paredzams, ka līdz 31.12.2027 netiks nodrošināta nepieciešamā infrastruktūra. Ņemot vērā izmaiņas plānotā finansējuma piesaistē un brīvā tirgus apstākļus pakalpojuma nodrošināšanā, izvērtēt LVRTC lomu pasākuma īstenošanā.

Saskaņā ar iesniegto informāciju projekta "5G Northern Europe Transport Corridors" mērķis ir arī "Rail Baltica", tādēļ nodrošināt, ka RB Rail ir iesaistīts un informēts par projekta gaitu un rezultātiem.

#### Riski

Saistīti ar projektu neapstiprināšanu/finansējuma nepiešķiršanu.

### 3.rīcības virziens – Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana

Nr.p.k.	Uzdevums/pasākums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgās institūcijas	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes statuss	Pamatojošā informācija
<b>3.1.</b>	<b>Attīstīt Latvijas transporta un loģistikas pakalpojumu eksporta potenciālu</b>					
<b>3.1.1.</b>	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, aviācijas kravu, e-komercijas, loģistikas noliktavu pakalpojumu) konkurētspējas paaugstināšanā	pastāvīgi	SM	SM padotības iestādes un kapitālsabiedrības	Uzsākts/turpinās	SM nepārtraukti seko līdzi jautājumiem saistībā ar tranzīta un loģistikas pārvadājumu aktualitātēm. Pašlaik būtiski jautājumi ir saistīti ar ES sankciju piemērošanu pārvadājumu jomā. Attiecībā uz aviācijas kravu attīstību jānorāda, ka līdz ar Krievijas uzsāktu karu Ukrainā un tam sekojošajām sankcijām, kā rezultātā tika veikti ierobežojumi attiecībā uz gaisa telpas slēgšanu, nozare sastopas ar būtiskiem izaicinājumiem, kas ietekmē apkalpoto aviācijas kravu apjomus. Attiecīgi 2019. gadā apkalpoto kravu apjoms 27.2 (t), 2020. gadā līdz ar Covid-19 pandēmijas ierobežojumiem bija 23.2 (t), 2021. gadā 27.8 (t), bet 2022. gadā un 2023. gadā 21.1.(t) un 19.1. (t), kur pēdējo divu gadu rādītājus ietekmē tieši ģeopolitiskie izaicinājumi. Tomēr

						neskatoties uz minētajiem ierobežojumiem, nozare aktīvi meklē jaunas iespējas un tirgus, ar mērķi pakāpeniski atjaunot un palielināt apkalpoto kravu apjomus.
<b>Izvērtējums</b> <p>Pasākums ir atbilstošs rīcības virzienam. Svarīgi, lai situācijas pastāvīgs monitorings būtu ne tikai loģistikas pakalpojumu jomā, bet šāda veida rīcība būtu transporta jomā kopumā. Loģistika ir eksporta pakalpojumi, kas darbojas starptautiskās konkurences apstākļos, un ir savlaicīgi jāreaģē uz ārējiem apstākļiem. Arī starptautiskās piegāžu ķēdes ir atkarīgas no daudz un dažādiem neprognozējamiem ārējiem apstākļiem uz kuriem jāreaģē nekavējoši. Pastāvīgam monitoringam un nekavējošai rīcībai ir jāseko gan no valsts un pašvaldību puses, gan privāto komersantu.</p> <p><b>Priekšlikums</b></p> <p>Jāturpina pasākuma īstenošana. Tā ietvaros pārskatāmi līdzšinējie attīstības plānošanas dokumenti vai arī izstrādājami jauni, iezīmējot turpmāko sektora attīstību. Svarīgi vērtēt Rail Baltica potenciālo pienesumu un tā radīto iespēju izmantošanu. Jāņem vērā mūsdienu ģeopolitiskā situācija, ekonomikas transformācijas tendences un ES kopējie mērķi TEN-T tīkla attīstībā un klimata pārmaiņu ierobežošanā.</p>						
3.1.2.	SKLOIS ietvaros nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus un integrēt SKLOIS Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW	pastāvīgi	SM	VSIA LJA	Uzsākts/turpinās	Nodrošināta SKLOIS sistēmas uzturēšana, kas ļauj saņemt esošos pakalpojumus elektroniskai formalitāšu kārtīšanai, kuģiem ienākot un izejot no Latvijas ostām. Veikti priekšdarbi, lai sagatavotu projektu SKLOIS integrācijai Eiropas Jūras vienloga sistēmā EMSWe (SM IKT risinājumu sistēmanalītiķa amata vieta, VARAM 1.3.1.SAM investīciju “zaļā koridora” pieteikums u.tml.).
<b>Izvērtējums</b> <p>SKLOIS mērķis ir nodrošināt elektronisku ziņošanu, kuģiem ienākot vai izejot no Latvijas ostām, kā arī elektronisku atļaujas noformēšanu kompetentajā iestādē kuģu kravas iekraušanai vai izkraušanai. SKLOIS attīstībai piešķirtais finansējums ir nepietiekošs jaunu investīciju projektu uzsākšanai.</p> <p>Attiecībā uz SKLOIS integrēšanu Eiropas Jūras vienloga sistēmā e-MSW – tā kā šāda prasība izriet no kopējā regulējuma, tad tā izpilde ir obligāta. Nav piešķirts finansējums e-MSW ieviešanai līdz 2025. gadam atbilstoši regulā noteiktajam<sup>62</sup>.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Turpināt pasākuma īstenošanu. Ņemot vērā, ka par digitalizāciju valstiskā līmenī kā atbildīgā noteikta VARAM, rekomendēts noteikt VARAM kā līdzatbildīgos par šo pasākumu.. ...</p>						
3.1.3.	Nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu VIA LATVIA	pastāvīgi	SM		Uzsākts/turpinās	Ikgadēji aktīvi tiek plānota un notiek dalība starptautiskos pasākumos, diskusijās, konferencēs un izstādēs, pozicionējot un izmantojot vienotu VIA Latvia zīmolu <sup>63</sup> .

<sup>62</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023XC00100>

<sup>63</sup> <https://www.vialatvia.com/lv/>

### Izvērtējums

VIA Latvia ir visu Latvijas transporta nozari vienojošs zīmols. Mājaslapā [www.vialatvia.com](http://www.vialatvia.com)<sup>64</sup> iekļauta informācija par Latvijas transporta loģistikas sektoru, t.sk. visiem transporta veidiem un pakalpojumu veicējiem, statistiskā informācija sadalījumā pa transporta veidiem, norādot nozares apgrozījumu, kā arī informācija par iestāžu un uzņēmumu kontaktiem, nepieciešamajām procedūrām un prasībām loģistikas uzņēmējdarbības attīstībai Latvijā. Via Latvia vietne tiek aktīvi izmantota kontaktos ar ārvalstu partneriem, kā rīks informācijas pieejamībai par Latvijas loģistikas nozares piedāvājumiem un iespējām.

**Priekšlikumi.** Turpināt pasākuma īstenošanu un nozares zīmola VIA LATVIJA izmantošanu. Sadarboties un izmantot LIAA sniegto atbalstu.

3.1.4.	Izstrādāt priekšlikumus multimodālo un intermodālo kravu pārvadājumu attīstībai, nodrošinot dažādu transporta veidu priekšrocību izmantošanu	31.12.2027.	SM	SM padotības iestādes un kapitālsabiedrības	Uzsākts/turpinās	Pašlaik notiek Kombinēto pārvadājumu direktīvas pārskatīšana <sup>65</sup> un turpmākās darbības tiks definētas pēc diskusijām EK un Eiropas Parlamentā pēc jaunā Regulējuma pieņemšanas. Viena no plānotajām Kombinētās Direktīvas grozījumu prasībām ir izstrādāt dalībvalstīm nacionālus plānus-satvarus, kuros būs izvirzīts mērķis dalībvalstīm samazināt kombinēto pārvadājumu izmaksas par 10%. Kā viens no potenciālajiem attīstības virzieniem varētu būt ostu veikspējas stiprināšana, nodrošinot tos ar atbilstošiem dzelzceļa pieslēgumiem, kā arī, piemēram, t.s. "sauso ostu" attīstība industriālajās zonās un rūpnieciskajās un ražošanas teritorijā. Pastāv iespējamība, ka nākotnē, aizvien vairāk attīstoties alternatīvo degvielu tehnoloģijām, būs pieejamas atbilstošas kravas automašīnas, kuras varēs izmantot kravu nogādāšanai līdz dzelzceļam, ostām vai pārkraušanas termināliem.
--------	--	-------------	----	---	------------------	---

### Izvērtējums

Pasākums skatāms Eiropas zaļā kursa iniciatīvas kontekstā. Tomēr uz šo pasākumu jāskatās plašākā mērogā – lai Latvija būtu konkurētspējīga transporta loģistikas jomā, nešaubīgi ir nepieciešams iekļauties Eiropas kopējā attīstības kursā gan no vides resursu viedokļa, gan arī no ekonomiskā viedokļa. Tas ilgtermiņā ļautu ietaupīt izmaksas pakalpojumu nodrošinātājiem un izmantotājiem.

Šobrīd 1992. gadā pieņemtā Kombinētā direktīva ir vienīgais juridiskais instruments ES, kas tieši atbalsta intermodālos pārvadājumus un veicina pāreju no autopārvadājumiem uz mazāku emisiju transporta veidiem. Spēkā esošajā Kombinētajā direktīvā tiesības uz priekšrocībām ir balstītas uz ģeogrāfiskiem attāluma ierobežojumiem dažādās kombinētā transporta darbības daļās.

Uzmanības vērti ir Eiropas Revīzijas palātas secinājumi un ieteikumi<sup>66</sup>, kas būtu jāņem vērā arī nacionālā mērogā turpmākās transporta loģistikas infrastruktūras plānošanā.

### Priekšlikumi

<sup>64</sup> <https://www.vialatvia.com/lv/>

<sup>65</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/99ab7249-b44d-4fe3-b29c-7a412b519293](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/99ab7249-b44d-4fe3-b29c-7a412b519293)

<sup>66</sup> <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/intermodal-freight-transport-08-2023/lv/#chapter4>

Kā viens no potenciālajiem attīstības virzieniem varētu būt ostu veikspējas stiprināšana, nodrošinot tos ar atbilstošiem dzelzceļa pieslēgumiem (TAP2027 iekļauts uzdevums 3.2.5.attiecībā uz TEN-T pamattīkla ostām, tomēr skatāms plašākā kontekstā), kā arī industriālajās zonās / teritorijās visā Latvijas teritorijā, nodrošinot vienmērīgi reģionālu pārklājumu (piemēram, Valmierā, Daugavpilī, Rēzeknē, Jēkabpilī u.c.). Jāņem vērā pašreizējie kopējie ES uzstādījumi mazināt ar auto pārvadāto kravu apjomu, veicinot tādu multimodālo un intermodālo kravu pārvadājumu infrastruktūras attīstību, kas vienlaikus nodrošina arī līdzsvarotu valsts reģionālo attīstību, kā arī sekmē ES kopējo iniciatīvu prasību izpildi.

Pie šī uzdevuma minama arī t.s. "sauso ostu" - iekšzemes intermodālo termināļu, kas pa autoceļiem vai dzelzceļu ir tieši savienoti ar jūras ostu un darbojas kā centri kravu nosūtīšanai uz/no iekšzemes galamērķiem, attīstību. Šāda veida infrastruktūra varētu tikt skatīta, piemēram, tai skaitā Latvijas lauksaimnieku produkcijas eksportam un kravu nosūtīšanai uz ostām.

Lai veicinātu atbilstošas infrastruktūras izveidi un attīstību, nepieciešams rast finansēšanas modeli, kas būtu atbilstošs un izrietētu no tirgus vajadzībām. Attiecīgi šāda veida infrastruktūra visdrīzāk attīstāma, sadarbojoties publiskajam (valstij, pašvaldībām) un privātajam sektoram.

3.2. Pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru						
3.2.1.	Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu pietātnes un nodrošināt alternatīvu degvielu pieejamību	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	Uzsāks/turpinās	<p>ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda ietvaros paredzēts finansējums 3.1.1.6. pasākuma "Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība" ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p> <p>ES ir pieņemta Regula par alternatīvo degvielas infrastruktūras attīstību (AFIR)<sup>67</sup>. Regula paredz virkni prasību ostās nodrošināt krasta elektropieslēgumus, kā arī vērtēt sašķidrinātā metāna uzpildes punktu ierīkošanu ostās. Pašlaik SM izveidotā darba grupa strādā pie nacionālā rīcības plāna izstrādes AFIR Regulas ieviešanai.</p> <p><u>Rīgas brīvosta</u></p> <p>1. Projekts, lai nodrošinātu kuģu krasta elektrības apgādes pakalpojumus, vienlaikus mazinot Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi.</p> <p>2. Alternatīvās enerģijas infrastruktūras attīstība Rīgas ostas klimatneitralitātes nodrošināšanai</p> <p>2.1. Saules paneļu parka izveide industriālajā un loģistikas parkā "Spilve". Projekta mērķis ir industriālā un loģistikas parka "Spilve" teritorijā attīstīt lielapjoma atjaunīgās saules enerģijas ražošanas parku vairāk nekā 250ha platībā ar kopējo jaudu līdz 100 MWh. Elektroenerģijas, kas ražota no atjaunīgajiem energoresursiem, pieejamība industriālā un loģistikas parka "Spilve" un citu Rīgas brīvostas teritoriju darbības nodrošināšanā veicinās Rīgas ostas uzņēmumu konkurētspēju, nodrošinot tās uzņēmumiem videi draudzīgu elektroenerģiju, konkurētspējīgu elektroenerģijas tarifu, kā arī ļaus</p>

<sup>67</sup> <https://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/>

					<p>samazināt ostas darbības ietekmi uz vidi. Atjaunīgās enerģijas ieguve veicinās Latvijas atbilstību Eiropas klimatneitralitātes mērķu izpildei un energoefektivitātes prasībām. Atjaunīgas elektroenerģijas pieejamība ļaus potenciāli attīstīt arī citu “zaļu” energoresursu radīšanu, tostarp, zaļā ūdeņraža un e-gāzes ražošanu</p> <p>2.2. RBP un SIA “LVR Flote” ēku energoefektivitātes paaugstināšana.</p> <p><u>Ventspils brīvosta</u></p> <p>1. Tiek veikta priekšizpēte projektam par krasta elektroapgādes nodrošināšanai Stena Line ro-ro pietātnēm, piesaistot finansējumu no ES fondu pasākuma 3.1.1.6. pasākuma “Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība”.</p> <p>2. Transporta nozares negatīvās ietekmes uz vidi samazināšana, pietātņu elektrifikācija un alternatīvo degvielu izmantošana, zaļās enerģijas ražošanas un ūdeņraža ekonomikas attīstības veicināšana ostā; zaļās enerģijas ražošanas un ūdeņraža ekonomikas attīstības veicināšana ostā. Ilgtspējīga Ventspils ostas attīstība ietver arī atbildību pret apkārtnējo vidi. Ventspils brīvostas pārvalde plāno īstenot projektus, kas nodrošinās pakāpenisku Ventspils ostas pāreju uz videi draudzīgākiem risinājumiem un energoresursiem, tai skaitā, plānots veikt Ventspils ostas elektrifikāciju, nodrošināt efektīvāku piesārņojuma likvidēšanu Ventspils ostā, kuģu bunkurēšanu ar alternatīvām degvielām, kā arī ieviest citas vidi saudzējošas un saglabājošas tehnoloģijas un risinājumus.</p> <p><u>Liepājas speciālā ekonomiskā zona</u></p> <p>Plānota pietātnes Nr.46 pārbūve, tostarp elektropieslēguma izveide ro-ro kuģiem. 2023. gada oktobrī noslēgts līgums ar Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūru (CINEA), lai veiktu Liepājas ostas pietātnes Nr. 46 jeb prāmja pietātnes, tehnisko izpēti un rekonstrukciju. Papildus tiek veiktas aktivitātes saistībā ar vēja parka bāzes un ūdeņraža termināla izveidi.</p>
--	--	--	--	--	--



### Izvērtējums

Nemot vērā globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugums, ko pastiprinājis Krievijas ielgušais agresijas karš pret Ukrainu un tā rezultātā pieņemtās sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, pasākums uzskatāms par vienu no prioritāri īstenojamiem šajā rīcības virzienā.

### Priekšlikumi

Turpināt pasākuma īstenošanu.

### Riski

Galvenie riski ir saistīti ar finansējuma pieejamību sekmīgai projektu īstenošanai, iespējamo sadārdzinājumu un tirgus pieprasījumu, t.i., tirgus tendencēm.

3.2.2.	Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	Uzsākts/turpinās	<p>ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda ietvaros paredzēts finansējums 3.1.1.6. pasākuma "Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība" ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p> <p><u>Rīgas brīvostas pārvalde</u></p> <p>1. Molu rekonstrukcija Rīgas ostā. Rīgas ostas Austrumu mols un Rietumu mols ir vienas no ostas svarīgākajām hidrotehniskajām būvēm, kas norobežo ostas akvatoriju no Rīgas līča straumēm, smilšu sanesumiem un citiem faktoriem, nodrošinot ostas galvenā kuģošanas kanāla izveidoto parametru (platumu un dziļumu) uzturēšanu. Abi moli ir būvēti 19. gadsimta otrajā pusē, līdz ar to, lai uzlabotu ostas infrastruktūru un nodrošinātu to labu tehnisko stāvokli un uzlabotu kuģošanas drošību, nepieciešama to rekonstrukcija.</p> <p>2. Ostas akvatorijas padziļināšana Rīgas ostā. Lai uzlabotu ostas konkurētspēju, kuģošanas drošību un kuģu satiksmes intensitāti, ir jānodrošina kuģu kanālu patstāvīga uzturēšana un attīstība, veicot kuģu ceļu paplašināšanas un padziļināšanas darbus un jāmeklē turpmākas investīcijas videi draudzīgos risinājumos. Projekta mērķis ir paplašināt un padziļināt Rīgas ostas galveno kuģu ceļu no 100 m līdz 150 m, lai nodrošinātu visu tipu kuģu, kas var ienākt Baltijas jūrā drošu apkalpošanu Rīgas ostā, tajā skaitā, paredzot ostas kuģu kanāla padziļināšanu un rekonstrukciju – Daugavgrīvas-Rīnūžu-Mangaļu kuģu kanālu padziļināšana līdz 16,0-17,0 m; Baltās baznīcas kuģu kanāla padziļināšana līdz 15,5 m.</p>
--------	---	-------------	----------------	----	------------------	--

						<p><u>Ventspils brīvosta</u> 1. ik gadu veic ostas akvatorijas dziļuma uzturēšanas darbus.</p> <p>2. Nepieciešama smilšu sanešu uzkrāšanās kompensācijas kabatas izveide (sākotnējā padziļināšana).</p> <p><u>Liepājas speciālās ekonomiskās zona</u> 1. Īstenota Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā 2.kārta. Projekta ietvaros atjaunotas sešas piestātnes Liepājas ostas Tirdzniecības kanālā, kā arī piebraucamais ceļš 800 m posmā Atslēdznieku ielā. 2. Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana.<sup>68</sup> Aktivitātes ietvaros uzlabota kuģu navigācijas drošība Liepājas ostā. Uzstādīts Karostas un Loču kanāla nakts apgaismojums, izbūvētas Karostas izgriežamā tilta atvairierīces (drošības vadulas tilta balstiem).</p> <p>3. 2024.gada aprīlī noslēgušies vēsturiski piesārņotas vietas - Liepājas ostas Karostas kanāla - sanācijas darbi.<sup>69</sup> Projekta īstenošanas rezultātā Liepājas pilsētas iedzīvotāji turpmāk netiks pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam.</p> <p>4. Pēc 2024. gada plānota Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija, 2.kārta Projekta mērķis - atjaunota ostas hidrotehnisko aizsargbūvju sistēmas funkcionalitāte, uzlabota kuģošanas drošība. Paredzēta Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana.</p> <p>5. Pēc 2024. gada plānota navigācijas apstākļu uzlabošana Priekšostā navigācijai caur Vidus vārtiem. Projekta mērķis - nodrošināta lieltonnāžas kuģu manevrētspēja, tiem ienākot vai izejot no ostas.</p>
--	--	--	--	--	--	---

<sup>68</sup> <https://www.liepaja.lv/noslegusies-geologiska-izpete-pie-oskara-kalpaka-tilta/>

<sup>69</sup> <https://www.liepaja.lv/nosledzas-karostas-kanala-vides-sanacijas-projekta-iii-karta/>

						<p>Paredzēta kuģu ceļa pagarināšana, apgriešanās laukuma izveide.</p> <p>6. Kruīza kuģu pietātnes būvniecība. Projekta mērķis - specializēta kruīza kuģu pietātne un termināļa izveide, lai palielinātu Liepājas ostas konkurētspēju un Liepājas kā Baltijas jūras tūrisma centra attīstība.</p>
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Ventspils brīvdostas pārvalde (turpmāk – VBP) ES fondu iepriekšējā plānošanas periodā realizējusi projektu “Ventspils brīvdostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana” <sup>70</sup> (projekts pabeigts 2023. gadā). Papildus VPB interviju laikā informēja, ka nepieciešams īstenot arī 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), uz izvērtējuma izstrādes brīdi VPB meklē finansējumu šī projekta realizēšanai (nepieciešamais finansējums projekta realizācijai 3 milj. EUR).</p> <p>Arī Rīgas brīvdostas pārvalde norādījusi uz finansējuma nepietiekamību (finansējuma avota neesamību) hidrotehnisko būvju rekonstrukcijā.</p> <p>Liepājas speciālās ekonomiskās zona realizējusi projektus, kas saistās ar ostas teritorijas pietātnes nr. 46 pārbūvi un paredzējusi dažādus citus attīstības projektus, ko plāno īstenot līdz 2028. gadam.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Turpināt pasākuma īstenošanu</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Galvenie riski saistīti ar finansējuma pieejamību pasākumu realizēšanai un iespējamo projektu sadārdzinājumus. Globālās ģeopolitiskās spriedzes pieauguma rezultātā būtiski krities kravu apjoms un izvērtējuma izstrādes brīdī, nav skaidras tirgus tendences un pieprasījums.</p>						
<b>3.2.3.</b>	<p>legādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus, un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru (<i>piemēram, naftas un ķīmijas produktu u.c. piesārņojuma savācējkugi, piesārņojuma norobežojošas bonas, termināļu infrastruktūra - pretpūtēšanas vēja žogi, monitoringa novērošanas kameras, gaisa monitoringa stacijas, smaku un gaisu piesārņojošo vielu emisiju kontroles sistēmas u.c.</i>)</p>	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	Uzsākts/turpinās	<p>ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda ietvaros paredzēts finansējums 3.1.1.6. pasākuma “Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība” ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p> <p><u>Rīgas Brīvdosta</u> 1. Klimatneitrālas un kuģošanas drošībai atbilstošas palīgflotes izveide Rīgas ostā. Projekta mērķis droša un ilgtspējīga kuģu apkalpošanas infrastruktūra, nodrošināta ostas tehniskās flotes atbilstība kuģu satiksmes intensitātei, samazinās ar kuģošanu saistīto negadījumu skaits ostā, mazinās Rīgas brīvdostas darbības ietekmi uz vidi. Paredzēta pakāpeniska esošās ostas tehniskās flotes nomaiņa</p>

<sup>70</sup> <https://www.portofventspils.lv/lv/brivostas-parvalde/es-projekti/projekts-ventspils-brivostas-hidrotehnisko-buvju-parbuve-un-atjaunosana/>

						<p>pret jaunu, modernu, videi draudzīgāku un multifunkcionāli (tai skaitā militārās mobilitātes funkcijām) izmantojamu floti.</p> <p><u>Ventspils brīvosta</u></p> <p>1. Flotes atjaunošana.</p> <p>Ventspils brīvostas flotei ir nepieciešama fundamentāla atjaunošana un attīstība virknē pozīciju kā jaunu grunstsūcēja, loču kuģu, ūdenslīdzņu kuģu ar naftas savācēja funkcijām, piesārņoto ūdens savākšanas pieņemēja kuģa u.c. iegāde. Flotes atjaunošana ne tikai nodrošinās kuģošanas drošību Ventspils ostas akvatorijā, bet arī vides aizsardzības pasākumu īstenošanu, tai skaitā, CO2 izmešu samazināšanu modernāku kuģu ekonomisko dzinēju dēļ.</p> <p>2. Ventspils brīvostas pārvaldes piesārņoto vai degradēto teritoriju revitalizācija.</p> <p>Atsevišķi Ventspils brīvostas valdījumā esošie zemes gabali ir piesārņoti vai degradēti. Šajās teritorijās nepieciešams novērst vides piesārņojumu un vizuālo piesārņojumu, tai skaitā, sakārtot teritoriju un būves, izbūvēt vai atjaunot inženierkomunikācijas, tādējādi atrisinot to pieejamību. Degradēto teritoriju revitalizācija ļaus pielāgot Ventspils brīvostas pārvaldes teritorijas jaunu loģistikas parku izveidei un jaunu komersantu izvietojumam vai esošo komersantu paplašināšanai.</p>
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Ostu pārvaldes īstenojušas un īsteno dažādas aktivitātes vides un drošības uzlabošanai, piemēram, Liepājas speciālā ekonomiskā zonas pārvalde veikusi Karostas kanāla sanāciju, bet Ventspils Brīvostas pārvalde no 2025. līdz 2027. gadam paredzējusi "Kuģu vadības sistēmas digitalizācija, ES daļa", "Ostu informācijas sistēmas un multimodālo ostu kravu pārvaldības pakalpojumu platformas attīstība".</p> <p>Interviju laikā ostu pārvaldes norāda, ka aktivitāte ir nozīmīga ostu drošības un vides uzlabošanā, lai sasniegtu izvirzīto rīcības virzienu par Latvijas ostu infrastruktūras pilnveidošanu. Pieaugot globālajai ģeopolitiskajai spriedzei Baltkrieviju, un mainoties tirgus tendencēm, ostas strādā pie jaunām iniciatīvām (ieskaitot infrastruktūras attīstībā).</p> <p><b>Priekšlikums</b></p> <p>Turpināt pasākuma īstenošanu</p> <p><b>Riski</b></p>						

Galvenie izaicinājumi saistīti ar finansējuma pieejamību un kravu prognozēm nākotnē. Ģeopolitiskās situācijas attīstība uz izvērtējuma izstrādes brīdi nav prognozējam, kas ietekmējusi kravu apjomus. Tādējādi ostu pārvaldēm (ar SM iesaisti) nepieciešams meklēt jaunus tirgus, lai nodrošinātu ostu darbību. Papildus norādāms, ka esošajā plānošanas periodā nav paredzēts pietiekams finansējums pasākuma izpildei.

3.2.4.	TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi, digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM	Uzsākts/turpinās	<p><u>Rīgas Brīvosta</u></p> <p>1. Starp Rīgas brīvostas pārvaldi un Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūru 2023. gada 24. maijā tika parakstīts līgums Nr. V-22/23 par projekta „Rīgas ostas divējāda lietojuma jaudas palielināšana, investējot autoceļu un dzelzceļa piekļuves, un pietātņu infrastruktūrā”<sup>71</sup> realizāciju, kā arī 2023. gada 24. maijā tika noslēgts līgums Nr. V-23/23 par projekta „Mūsdienīgas un efektīvas ledus laušanas tehnikas ieviešana Rīgas jūras līcī”<sup>72</sup> realizāciju.</p> <p>2. Uzsākts darbs pie ES ANM 2.1.1.1.i. Investīcijas projekta "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi”<sup>73</sup>. Projekta mērķis veicināt ostu un kravu loģistikas nozares digitālo transformāciju, ieviešot integrētu, koplietojamu un pielāgojamu, uz vienas pieturas un vienreizes principiem balstītu Ostu un multimodālo loģistikas pakalpojumu platformu.</p> <p>3. Rīgas ostas vispārējā digitalizācija - loģistikas pakalpojumu pārvaldības attīstība. Projekta mērķis – attīstīta Rīgas osta, atbilstoši “viedās ostas” darbības principiem. Paredzēts modernizēt un integrēt RBP informācijas sistēmas un vadības procesus, kā arī izveidot RBP ostas informācijas sistēmas un terminālu informācijas sistēmu sasaisti, nodrošinot efektīvāku informācijas apmaiņu, ieviest IT risinājumu ostas darbības aspektu automatizācijai, izmantot jaunākās tehnoloģijas un aprīkojumu RBP funkciju veikšanai (automatizēta un autonoma piekļuves kontrole, drošība un vides aizsardzība), lai nodrošinātu resursu ekonomiju. Izstrādāt un piedāvāt klientiem risinājumus ostas procesu atbalstam un datu plūsmas efektivitātes palielināšanai, sadarbībā ar kontroles</p>
--------	--	-------------	----------------	----	------------------	---

<sup>71</sup> <https://rop.lv/lv/projekti/rigas-ostas-dualas-izmantosanas-jaudas-palielinasana-attistot-autocelu-dzelzcela>

<sup>72</sup> <https://rop.lv/lv/projekti/musdieniga-un-efektiva-ledlauza-iegade-ledus-lausanas-nodrosinasanai-rigas-juras-lic>

<sup>73</sup> <https://likumi.lv/ta/id/349317-par-2111i-investicijas-projekta-ostu-parvaldibas-digitala-transformacija-pilnveidojot-transporta-un-logistikas-datu-apstradi-un-analizi-pases-un-centralizetas-funkcijas-vai-koplietosanas-pakalpojumu-attistibas-planu-apstiprinasanu>

						<p>dienestiem (VID Muitas pārvaldi, Valsts robežsardzi u.c.) valsts un pašvaldību uzņēmumiem (VAS "Latvijas dzelzceļš" u.c.), citām lielākajām ostām, ostu uzņēmumiem un citām iesaistītajām pusēm strādāt pie Latvijas tranzīta koridora digitalizācijas.</p> <p>4. Rīgas ostas Kuģu satiksmes vadības sistēmas (KSVS) modernizācija. Rīgas brīvostas pašreiz izmantotā kuģu satiksmes vadības sistēma (KSVS) tika ieviesta 1998. gadā. Tā šo gadu laikā ir vairākas reizes modernizēta un tagad ir morāli novecojusi, kā arī ražotājs vairs nenodrošina sistēmas tehnisko atbalstu. Tādējādi aizvien pieaug KSVS darbības iespējamu pārtraukumu risks, savukārt nepastāvīga tās darbība pasliktina kuģu drošas navigācijas apstākļus Rīgas brīvostā. Rīgas ostas darbības un Valsts drošības nodrošināšanai ir kritiski svarīgi veikt kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas pilnīgu atjaunošanu atbilstoši nozares augstākajiem standartiem un mūsdienu IT risinājumiem, aprīkojot to ar papildu funkcionalitāti, kas paaugstinātu ne tikai visu tipu kuģu kuģošanas drošību, bet arī uzlabotu ostas aizsardzības funkciju veikšanu kritiskās situācijās.</p> <p>5. Rīgas ostas piestātņu infrastruktūras uzlabošana un modernizācija. 5.1. Rīgas brīvostas piestātnes Nr. MS-11, MS-12 un MS-13 pārbūve. Projekta mērķis ir nodrošināt Rīgas brīvostas klientiem mūsdienīgu hidrotehnisko infrastruktūru. Ir paredzēts pārbūvēt piestātnes, vienlaikus saglabājot esošās konstrukcijas. Piestātņu pārbūves rezultātā tiks izveidotas 2 (divas) piestātnes: pirmā piestātne ar kopējo garumu 175 m un otrā piestātne ar kopējo garumu 273 m. Piestātņu pārbūves rezultātā tiks nodrošināta gultnes projekta atzīme pie pirmās projektējamās piestātnes 8,0 m un pie otrās projektējamās piestātnes 11,0 m. 5.2. Piestātnes KS-34 pārbūve Projekts paredz piestātnes KS-34 pagarināšanu par 50 m ziemeļu virzienā, lai vienlaikus varētu izvietot divus perspektīvus kuģus piestātnēs KS-32, KS-33 un KS-34. Esošo piestātņu KS-32, KS-33 un KS-34 kopējais garums ir aptuveni 449 m, kas nav</p>
--	--	--	--	--	--	--

						<p>pietiekams divu perspektīvu lieltonnāžas kuģu vienlaicīgai izvietojšanai.</p> <p>6. Rīgas ostas industriālā un loģistikas parka "Spilve" attīstība. Projekta mērķis ir attīstīt ar ostas darbību saistītu mūsdienīgu lielapjoma multimodālu industriālo un loģistikas parku "Spilve". Industriālā un loģistikas parka "Spilve" izveide sekmēs Latvijas un Rīgas brīvostas konkurētspēju veicinošu uzņēmējdarbības virzienu attīstību: ražošanas darbības, loģistikas darbības un palīgdarbības (iedalītas ar uzņēmējdarbību un ar pakalpojumiem saistītajos), Latvijas Viedās specializācijas stratēģijā noteikto RIS 3 virzienu darbības un atjaunīgās enerģijas ieguves infrastruktūras attīstība. Kopumā industriālā parka attīstībai pieejama aptuveni 450 ha plašu teritorija, kura sadalīta 4 attīstības zonās, prioritāri attīstot A zonu, kas aizņem 79 ha plašu teritoriju starp Daugavgrīvas šoseju un Hapaka grāvi. Industriālā parka, tostarp multimodālu auto un dzelzceļa infrastruktūras integrāciju Rīgas pilsētā, ir plānots uzsākt 2026. gadā un pakāpeniski realizēt līdz 2040. gadam. 2021. gadā Rīgas brīvostas pārvalde ir veikusi apjomīgu pētījumu par industriālā un loģistikas parka "Spilve" attīstības scenārijiem, ražošanas un loģistikas infrastruktūras izveidi un stratēģisko partneru piesaisti, kā arī uzsākusi sarunas ar starptautiskajiem industriālo parku attīstītājiem, operatoriem un finanšu institūcijām.</p> <p>7. Rīgas ostas inženiertīklu uzlabošana un attīstība. 7.1. Flotes ielas pārbūve ar lietus ūdens kanalizācijas kolektora izbūvi. Autoceļš nav nodrošināts ar lietus ūdens novadīšanas sistēmu, ceļa apgaismojumu, brauktuves segums ir kritiskā stāvoklī, kas ievērojami apgrūtina drošu autotransporta satiksmi. Projekta mērķis ir nodrošināt mūsdienīgu satiksmes infrastruktūru, kas sekmēs Flotes ielas industriālās teritorijas attīstību, veicinot nodarbinātības iespējas un ekonomisko aktivitāti Rīgas pilsētā. Projekta realizācija ir paredzēta sadarbībā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību. 7.2. Ugunsdzēsības, ūdensapgādes un sadzīves kanalizācijas sistēmas pārbūves Kundziņsalā.</p>
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Projektēšanai paredzamā Rīgas brīvdostas teritorija Kundziņsalā (bez iedzīvotāju rajona) ietver platību aptuveni 360 ha apmērā, kur daļa teritorijas ir iznomāta un aktīva, daļa iznomāta un neaktīva, bet daļā ir paredzēta potenciālai attīstībai. Projekta mērķis ir nodrošinātu ekonomiski pamatotu patstāvīgu ūdens spiedienu ūdensapgādes sistēmā.</p> <p><u>Ventspils brīvdosta</u></p> <p>1. VBP plāno īstenot projektu kuģu vadības sistēmas digitalizācijai, t.sk. radaru nomaiņai, darbības nepārtrauktības un drošības uzlabošanai, vides pieejamībai, piesaistot finansējumu no pasākuma 3.1.1.6. pasākuma "Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība".</p> <p>2. VBP plāno īstenot projektu ostu informācijas sistēmas un multimodālo ostu kravu pārvaldības pakalpojumu platformas attīstībai, piesaistot finansējumu no 2.1.1.1.i pasākuma "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi, un analīzi". Minēto projektu plānots īstenot lielāka projekta ietvaros, kur VBP ir viens no Rīgas ostas pārvaldes partneriem.</p> <p>3. Ventspils brīvdostas pārvaldes rūpnieciskās teritorijas infrastruktūras attīstība. Ventspils brīvdostas teritorijā ir aptuveni 500 ha neizmantotas rūpnieciskās teritorijas, kuras brīvdostas pārvalde attīsta, tādējādi nodrošinot nepieciešamo infrastruktūru (pievadceļi, elektroenerģija, utt.) jaunu ražošanas uzņēmumu izveidei. Projekta ietvaros plānota jaunu rūpniecisko teritoriju attīstība, t.sk. ēku būvniecība, kā arī loģistikas laukumu un noliktavu būvniecība. Ražojošā sektora pieaugums Ventspils brīvdostā veicina vietējās izcelsmes kravu īpatsvara pieaugumu, kas ir papildus veicinošs faktors gan ostas ilgtspējīgai attīstībai, gan Ro-Ro un konteinerkravu satiksmes attīstībai.</p> <p>4. Ventspils brīvdostas pārvaldes loģistikas infrastruktūras attīstība. Lai palielinātu Ventspils ostas kravu caurlaides spēju un kapacitāti, plānots attīstīt loģistikas infrastruktūru, tai skaitā, izbūvēt jaunus kraujlaukumus un</p>
--	--	--	--	--	---



					<p>noliktavas. Tas veicinās arī Ventspils ostā pārkrauto kravu diversifikāciju.</p> <p>5. Ziemeļu ostas būvniecība ar dziļumu līdz 17 m. Ziemeļu osta paredzēta dažādu kravu veidu pārkraušanai. Projekta realizācija lielā mērā saistīta ar potenciālo investoru un kravu pārvadātāju ieinteresētību.</p> <p><u>Liepājas speciālā ekonomiskā zona</u></p> <p>1. ES fondu 3.1.1.6.pasākuma "Lielo ostu publiskās infrastruktūras" ietvaros Liepājas ostā plānots atjaunot Liepājas ostas kuģu satiksmes vadības centra atjaunošanu.</p> <p>2. Liepājas Industriālā parka izveide Projekta mērķis - attīstīta infrastruktūra industriālā parka izveidei. Paredzēta vēsturiskā piesārņojuma sanācija, Meldru ielas izbūve no Dūņu ielas līdz jaunajam savienojumam, savienojuma Ezermalas iela - Meldru iela izbūve, sliežu ceļu rekonstrukcija (dzelzceļa parks - Meldru iela), krustojuma Brīvības ielā pārcelšana un ievadmaģistrāles izbūve, Dūņu ielas pagarinājuma izbūve, savienojuma ar Parka ielu izbūve, iekšējo ielu izbūve, dzelzceļa savienojuma Ālandes stacija-Metalurģs izbūve, jaunas dzelzceļa stacijas izbūve, esošā dzelzceļa parka pārvešana, automatizācija, dzelzceļa automatizācija, ēku demontāža, velociņa izbūve - Zirgu sala - Lidosta - Meldru iela un Meldru ielas savienojuma ar 14.novembra bulvāri izbūve.</p> <p>3. Liepājas ostas Priekšostas attīstība. Veicot akvatorijas padziļināšanas un zemes uzbēršanas darbus, ir paredzēta jaunu dziļūdens kravas pārkraušanas termināļu un Latvijas Republikas Jūras spēku bāzes attīstība.</p> <p>4. Nepieciešams atjaunot ostas tehnisko floti, kas spētu nodrošināt nepārtrauktu ostas darbu un pieaugošās prasības pakalpojumu kvalitātei, ostas infrastruktūrai un ietekmes uz vidi samazināšanai. Plānota esošās ostas tehniskās flotes modernizācija, nomainot vecos kuģus pret jauniem, videi draudzīgākiem.</p>
--	--	--	--	--	---

## Izvērtējums

Atbilstoši lielo ostu sniegtajai informācijai ostas ir veikušas un veic dažādas aktivitātes infrastruktūras uzlabošanā (piemēram, apgaismojuma nomaiņa, inženierkomunikāciju atjaunošana u.tml.), bet vajadzību apjoms ir daudz lielāks, nekā pieejamais finansējums. Ostu pārvaldēm uz izvērtējuma izstrādes brīdi nav zināms, kurām ostām un kādām aktivitātēm tiks paredzēts ES fondu finansējums. Galvenās neskaidrības saistās ar tirgus tendencēm un kravu apjomiem, tāpēc tiek meklēti citi tirgi ostu saimnieciskās darbības nodrošināšanai.

## Priekšlikums

Turpināt pasākuma īstenošanu, skatot un izvēršot arī ostu attīstības programmas ietvaros.

Būtiska pašvaldību un komersantu iesaiste.

## Riski

Galvenie izaicinājumi saistīti ar finansējuma pieejamību un kravu prognozēm nākotnē. Ģeopolitiskās situācijas attīstība uz izvērtējuma izstrādes nav prognozējama. Tādējādi ostu pārvaldēm (ar uzraugošās ministrijas iesaisti) nepieciešams meklēt jaunus tirgus, lai nodrošinātu ostu darbību.

3.2.5.	TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru	31.12.2027.	Ostu pārvaldes, pašvaldības	SM	Uzsākts/turpinās	<p>Turpinās nepabeigto projektu: "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu"<sup>74</sup> un "Pievadceļu attīstība Ventspils Brīvostas teritorijā esošiem termināļiem un industriālajām zonām"<sup>75</sup> īstenošana.</p> <p>ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas perioda ietvaros paredzēts finansējums 3.1.1.6. pasākuma "Lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstība" ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p> <p><u>Rīgas brīvosta</u></p> <p>1. Sadarbībā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību uzsākts darbs pie objekta „Flotes ielas rekonstrukcijas (pārbūve) ar lietus ūdens kanalizācijas kolektora izbūvi”<sup>76</sup> būvprojekta izstrādes un turpmākās realizācijas.</p> <p>2. Sauszemes transporta infrastruktūras uzlabošana un jaudas palielināšana Kundziņsalā.</p> <p>2.1. Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu.</p> <p>Projekts kalpos kā tiešais savienojums Kundziņsalai ar Rīgas pilsētas ceļu tīklu, uzlabojot transporta</p>
--------	---	-------------	-----------------------------	----	------------------	--

<sup>74</sup> <https://rop.lv/lv/projekti/satiksmes-parvads-no-tvaika-ielas-uz-kundzinsalu>

<sup>75</sup> <https://www.portofventspils.lv/lv/brivostas-parvalde/es-projekti/pievadcelu-attistiba-ventspils-brivostas-teritorija-esosajiemterminaliem-un-industrialajam-zonam/>

<sup>76</sup> <https://pkip.riga.lv/agendaitempublish/downloadfile/agendaitem-294703>

						<p>kustības mobilitāti ostas teritorijā, kā arī atvieglot kravu transporta un iedzīvotāju piekļuvi Kundziņsalai. Kundziņsalas teritorijas attīstība ir vispiemērotākā vieta konteinerkravu un autotransporta kravu (alternatīva tranzīta kravām) apstrādei gan eksporta, gan importa operācijām. Projekts ir funkcionāli saistīts ar Rīgas valstspilsētas pašvaldības KF projektu „Satiksmes pārvads pār sliežu ceļiem dzelzceļa līnijā Rīga–Skulte ar pievedceļiem”. Projekta realizācija veicinās videi draudzīgas Rīgas pilsētas attīstību, samazinot sastrēgumus Rīgas pilsētā un gaisa piesārņojumu, novirzot ne tikai ostas, bet Rīgas pilsētas kravu autotransportu muitas operāciju veikšanai no Uriekstes ielas uz Kundziņsalu. Vienlaikus Projekts nodrošina sinerģiju ar ANM plānā noteiktajiem Rīgas metropoles transporta ilgtspējas un klimata pārmaiņu pielāgošanās pasākumiem.</p> <p>2.2. Dzelzceļa pārbrauktuves Uriekstes ielā pārbūve.</p> <p>Dzelzceļa pārbrauktuve Uriekstes ielā ir izbūvēta uz sliežu ceļa Nr. 400, kas nodrošina vienīgo dzelzceļa transporta infrastruktūras savienojamību ar dzelzceļa parku „Kundziņsala” un līdz ar to kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Kopā ar tilta pār Sarkandaugavu pārbūvi tiks nodrošināta dzelzceļa infrastruktūras uz Kundziņsalas teritoriju sakārtošana.</p> <p>2.3. Tilta pār Sarkandaugavu Kundziņsalā pārbūve.</p> <p>Projekta mērķis ir paredzēt tilta pār Sarkandaugavu Kundziņsalā (gan tilta daļai, kas paredzēta autotransporta kustībai, gan tilta daļai, kas ir paredzēta dzelzceļa transporta kustībai) pārbūvi, lai nodrošinātu drošu kravu apgrozījumu ar Kundziņsalas teritoriju. Tilts pār Sarkandaugavu ir vienīgais dzelzceļa satiksmes savienošais posms, kas nodrošina kravu apgrozījumu ar Kundziņsalas teritoriju. Šobrīd (līdz Satiksmes pārvada izbūvei no Tvaika ielas uz Kundziņsalu) šis tilts ir vienīgais savienošais posms arī autotransporta satiksmei Kundziņsalā esošām stividorkompānijām.</p> <p>2.4. Autoceļa no Sarkandaugavas tilta līdz Konteineru terminālim pārbūve.</p>
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Šis autoceļš šobrīd ir vienīgs ceļš kravas autotransportam (līdz Satiksmes pārvada izbūvei no Tvaika ielas uz Kundziņsalu), lai stivdorkompānijām nodrošinātu kravu kustību Kundziņsalas teritorijā. Vidējā pilnu kravu transporta vienību satiksmes intensitāte 3 (trīs) mēnešu laikā pār šo tiltu ir 60 712 automašīnas vai 698 automašīnas dienā. Autoceļš nav nodrošināts ar lietuvu ūdens novadīšanas sistēmu, ceļa apgaismojumu, kas ievērojami apgrūtina drošu autotransporta satiksmi. Papildu ceļš šķērso dzelzceļa sliedes. Projekta mērķis ir nodrošināt mūsdienīgu satiksmes infrastruktūru.</p> <p>2.5. Ceļa posma izbūve no konteineru termināla līdz kravas transportlīdzekļu stāvlaukumam Kundziņsalā, Rīgā.</p> <p>Projekta mērķis, līdz satiksmes pārvada nodošanai ekspluatācijā, nodrošināt pilnībā sakārtotu transporta infrastruktūru Kundziņsalas teritorijā (galvenos ceļus). Projekta realizācijas rezultātā, tajā skaitā, tiks novērsti neatbilstoši ceļa pagrieziena rādiusi, kas ir būtiski kravu transporta drošai satiksmes nodrošināšanai.</p> <p>3.Rīgas ostas dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana un attīstība</p> <p>3.1. Dzelzceļa sliežu ceļa Nr.100 iecirkņa no pārmiju pārvedas Nr.106, līdz Bolderājas kuģu remonta rūpnīcai atjaunošana.</p> <p>Projekta mērķis ir nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu otrajā nozīmīgākajā Rīgas ostas dzelzceļa satiksmes virzienā – Bolderāja / Daugavgrīva, lai veicinātu gan esošo stividoru, gan potenciālo attīstītāju kravu apgrozījuma palielināšanu, izmantojot dzelzceļu.</p> <p>3.2. Jāveic izpēte par iespējām savienojumam ar Rail Baltica dzelzceļa līniju.</p> <p><u>Ventspils brīvosta</u></p> <p>1. Ventspils brīvostas pievedceļu attīstība.</p> <p>Projekta mērķis ir nodrošināt Ventspils brīvostas pievedceļu infrastruktūras ilgtspējīgu attīstību,</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>paaugstinot kravu pārvadājumu efektivitāti un konkurētspēju. Plānots pilnveidot autotransporta un dzelzceļa pievedceļu posmus uz ostas esošajām pietātnēm, termināļiem un industriālajām zonām, kā arī veidot savienojumus iztrūkstošajos pievedceļu posmos. Veiktie darbi palielinās pārvadājumu novirzīšanu no autoceļiem uz dzelzceļu un jūru, nodrošinās Eiropas standartiem atbilstošas nestspējas un ielu tehnisko parametru ievērošanu, atrisinot problēmas kravu pievešanai un aizvešanai ar autotransportu no brīvostas teritorijas. Tiks palielināta ostas pārkraušanas jauda, ļaujot pilnvērtīgi izmantot pietātnes un kravas laukumus visā ostas akvatorijā; uzlabos transporta kustības maršrutus un avārijas dienesta piekļuvi ostas termināļiem un industriālajām zonām.</p> <p><u>Liepājas speciālā ekonomiskā zona</u></p> <p>1. Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība.</p> <p>Projekta mērķis - attīstīta Liepājas ostas Karostas daļa ar nodrošinātu Liepājas ostas kravu maksimālu caurlaides spēju. Paredzēta Pirmsostas stacijas Karosta un dzelzceļa iekšējā mezgla iekšējā savienojošā atzara Tosmare – Karosta un Tosmares šķirošanas parka būvniecība.</p> <p>2. Liepājas ostas dzelzceļa pieslēguma darbības efektivitātes uzlabošana.</p> <p>Projekta mērķis uzlabota ostas dzelzceļa pievedceļu krustojuma ar autoceļu caurlaides spēja, uzlabojot autotransporta piekļuvi Liepājas ostai un nodrošinot maksimālu Liepājas ostas kravu caurlaides spēju.</p> <p>3. Liepājas ostas dzelzceļa, autoceļu un pietātnu infrastruktūras attīstība Priekšostā.</p> <p>Projekta mērķis - attīstīti pārstrādes kompleksi ostā, kas nodrošina papildus pievienotās vērtības radīšanu dažādām kravu grupām. Paredzēts attīstīt pārstrādes kompleksu izveidi ostas teritorijā, izveidojot šīm teritorijām dzelzceļa un autoceļu pieslēgumus.</p> <p>4. Liepājas ostas savienojums ar industriālajām teritorijām.</p>
--	--	--	--	--	---

						<p>Projektā mērķis - izveidots ostas savienojums ar industriālajām teritorijām, nodrošinot kravu tiešas piegādes iespēju Liepājas ostas termināļiem. Paredzēta pieslēgumu izveide industriālajām teritorijām kravu ģenerējošiem industriāliem objektiem, savienojot industriālās teritorijas Liepājas ezera piekrastē posmā no Ezermalas ielas līdz Meldru/Dūņu/Cukura ielas rajonam.</p> <p>5. Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība – Kapsēdes iela.</p> <p>Projekta mērķis - novirzīta kravu transportēšana uz ostu no autotransporta uz zaļāku transporta veidu, tas ir dzelzceļa transportu. Paredzēta dzelzceļa pievedceļu izbūve no Cukura ielas līdz Kapsēdes ielai, nodrošinot Kapsēdes ielā izvietotajiem ražošanas uzņēmumiem transportēt kravas uz Liepājas ostu pa dzelzceļu.</p> <p>6. Dzelzceļa savienojuma ar lidostu izbūve.</p> <p>Projekta vispārējais mērķis ir radīt visus priekšnoteikumus Liepājas ostas un lidostas pilnvērtīgai attīstībai, nodrošinot maksimālu Liepājas ostas un lidostas kravu caurlaides spēju.</p>
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Atbilstoši lielo ostu sniegtajai informācijai, tās ciešā veidā sadarbojas ar pašvaldībām, lai attīstītu piekļuves infrastruktūru.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Tupināt pasākuma īstenošanu. Ostu pārvaldēm, pašvaldībām un komersantiem, kopā jāsadarbojas konkrētu ostu teritoriju attīstībai, lai uzlabotu uzņēmējdarbību un nodrošinātu ekonomikas attīstību.</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Galvenie izaicinājumi saistīti ar finansējuma pieejamību un kravu prognozēm nākotnē, saistībā ar globālo ģeopolitiskās spriedzes pieaugumu. Tādējādi ostu pārvaldēm (ar uzraugošās ministrijas iesaisti) nepieciešams meklēt jaunus tirgus, lai nodrošinātu ostu darbību.</p>						
3.2.6.	Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru ( <i>Piemēram, kuģošanas kanāls, viļņlauži, moli, navigācijas zīmes, krasta nostiprinājumi un piestātnes, kas nav iznomātas vai plānotas iznomāšanai komercdarbībai. Tāpat koplietošanas infrastruktūra ir arī sauszemes pievadceļi un inženiertīkli</i> )	31.12.2027.	Ostu pārvaldes	SM, VARAM, EM	Uzsākts/turpinās	<p>Apkopota informācija par dažāda veida aktivitātēm mazajās ostās, ne tikai koplietošanas infrastruktūras modernizācijas projektiem.</p> <p><u>Engures osta</u></p>

						<p>Veiksmīga dalība bijusi ES pārrobežu projektā “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana, EST-LAT 177”, saņemot līdzfinansējumu papildu peldošo piestātņu un degvielas uzpildes iekārtas uzstādīšanai un elektrības pieslēguma izbūvei papildu elektrības jaudas nodrošināšanai. Šobrīd Engures osta vienīgā no mazajām ostām pie Rīgas jūras līča nodrošina degvielas uzpildes iespējas jahtām un kuteriem, kas būtiski palielina ostas klientu loku. 2023.gada sezonā, uzstādot saules paneļus, tika atjaunota ostas vadlīnijas darbība diennakts režīmā un sadarbībā ar Rīgas ostas pārvaldi nodrošināts vadlīnijas darbības monitorings, kas ir liels solis kuģošanas drošības uzlabošanai Engures ostā.</p> <p>Turpmākajai ostas attīstībai ir izstrādāta ostas attīstības shēma. Tā ir izstrādāta ar mērķi atjaunot ostas molus, padziļināt kuģu kanālu, rekonstruēt zivju nodošanas piestātņi un izbūvēt jaunu piestātņi piekrastes zvejniekiem, lai ostā varētu atgriezties zvejas kuģi, kā arī radīt papildu infrastruktūru pieaugošajam pieprasījumam pēc jahtu stāvvietu kapacitātes. Projektu realizācijai ir plānots izmantot Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonda (EJZAF) resursus, kuri nodrošina 90 % līdzfinansējuma atbalsta intensitāti.</p> <p>Atbilstoši Tukuma novada attīstības programmas 2022.-2028. gadam Rīcības un investīciju plānam līdz 2028. gadam ostā plānota hidrotehnisko būvju atjaunošana, akvatorijas padziļināšanas darbi un piegulošās teritorijas apgaismojuma sistēmas izveidošana.</p> <p><u>Mērsraga osta</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ostas infrastruktūras attīstība, ūdens dziļuma uzturēšana ostā.</li> <li>2. Hidrotehnisko būvju rekonstrukcija.</li> </ol> <p>Paredzēta ostas iekšējā kanāla krasta stiprinājuma izveide, slīpa rekonstrukcija, kuģu apkalpošanai ar bruto tīlpību līdz 250 t.</p>
--	--	--	--	--	--	---

						<p>3. Piestātņu būvniecība un rekonstrukcija.</p> <p>Paredzēta piestātņu Nr.1; Nr.2; Nr.3; Nr.4; Nr.5; 6a un jahtu piestātnes rekonstrukcija ar kopējo garumu 470 m, izmaksas. Dziļūdens piestātnes Nr.8 būvniecības I kārtā, gultnes atzīme: -8.0 m, garums 90 m, kravas laukums, izmaksas. Kravu laukumu izbūve.</p> <p>4. Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve. Paredzēta jahtu novietošanas infrastruktūras izbūve, specializēts jahtu un mazizmēra kuģu terminālis, jahtu novietošanas laukums un jahtu angārs.</p> <p>5. Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras modernizācija</p> <p>6. Ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītās iekārtas un attiecīgās infrastruktūras izveide. Paredzēta vides aizsardzības iekārtu iegāde, naftas produktu skimmers, norobežojošās bonas, naftas produktu absorbējošās bonas un paklāji. Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi (sateču ūdeņu attīrīšanas iekārta, ceļi, Wi-Fi tīkls, ūdens apgāde, ugunsdzēsšanas aprīkojuma iegāde utt.).</p> <p>7. Esošās biroja ēkas rekonstrukcija.</p> <p>8. Drošības līmeņa uzlabošana.</p> <p>Paredzēta Mērsraga ostas caurlaižu modernizēšana un videonovērošanas sistēmas izveide. Aprīkota ostas video-novērošanas sistēma un divplūsmu caurlaides sistēma. Ostas apgaismošanas infrastruktūras izveide, pārvietojama un stacionāra ostas apgaismošanas sistēma.</p> <p>9. Kuģošanas drošības līmeņa uzlabošana. Paredzēta kuģu satiksmes vadības aprīkojuma iegāde. Navigācijas aprīkojuma uzlabošana, kanāla bojas un molu zīmes. Ostas flotes modernizācija. Paredzēta kuģu satiksmes vadības aprīkojuma un kuģošanas drošības aprīkojuma (Smart boju, bojas, meteoroloģisko novērojamo staciju un citu aprīkojumu) iegāde.</p> <p>10. Sauszemes pievadceļu attīstība.</p>
--	--	--	--	--	--	--



						<p>Nepieciešama valsts vietējā autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) rekonstrukcija.</p> <p>11. Talsu novada un komersantu projekts dzelzceļa stacijas „Stende 2” izveide.</p> <p>12. Uzņēmējdarbības veicināšana.</p> <p>Paredzēta industriālā parka loģistikas centa izveide, bijušo zivju pārstrādes uzņēmumu teritorijas. Uzņēmējiem būs pieejamas ostas piestātnes Nr.7, Nr.6 un Nr.4. Jaunas infrastruktūras izbūve.</p> <p>13. Ostas piestātņu elektrifikācija.</p> <p>Klimata neitralitātes mērķu sasniegšana. Paredzēts elektrificēt piestātnes, elektrisko ostas celtnu izmantošanai.</p> <p><u>Jūrmalas osta</u></p> <p>1. Ostas kopējo hidrotehnisko būvju un kuģošanas drošības paaugstināšana, izvērtējot potenciālās hidrotehniskās būves izbūves iespējas, kas būtiski samazinātu kuģu kanāla Lielupes grīvā sanesumu veidošanās, krasta erozijas un plūdu riskus, kā arī nodrošināt navigācijas aprīkojuma uzstādīšanu drošai kuģošanai.</p> <p>Sadarbībā ar Biedrību "Partnerības laukiem un jūrai" 2025. gadā ostas infrastruktūras attīstības stiprināšanai paredzēts iegādāties Zemes sūcēju padziļināšanas darbu nodrošināšanai Lielupes grīvā.<sup>77</sup></p> <p>Tāpat plānoti ikgadējie Lielupes grīvas kuģu kanāla padziļināšanas darbi, Lielupes grīvas dziļumu uzmērīšana un navigācijas iekārtu ikgadējā uzturēšana un attīstīšana Lielupē. 2024. gadā plānota ostas pārvaldes laivas motora iegāde.</p> <p>2. Piestātņu būvniecība un rekonstrukcija - nostiprināt un sagatavot krastus, jahtu ostu saistīto pakalpojumu un jauniešu burāšanas aktivitātes attīstīšanai.</p>
--	--	--	--	--	--	---

<sup>77</sup> EJZAF Rīcības plāns 2023.–2027. gadam Programmas zivsaimniecības attīstībai 2021.–2027. gadam darbības veidā "Sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju īstenošana"; Ostas infrastruktūras attīstības stiprināšana. [https://assets-global.website-files.com/61b31ca9729b53717311b9f4/654a1b531ebf0f3199762acb\\_plj-strategija-2023-2027.pdf](https://assets-global.website-files.com/61b31ca9729b53717311b9f4/654a1b531ebf0f3199762acb_plj-strategija-2023-2027.pdf)

					<p>2023. gada aprīlī noslēdzās projekts Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana, EST-LAT177<sup>78</sup>, kura ietvaros Jūrmalas ostas pārvalde kā projekta partneris palielināja piestātnes Jūrmalā, Tīklu ielā 10 un 17 kapacitāti un šobrīd var nodrošināt stāvvietas pie piestātnes līdz 120 peldlīdzekļiem, kā arī ir uzlaboti pakalpojumi, nodrošinot elektrības un dzeramā ūdens pieejamību piestātnē. Jūrmalas ostas pārvalde ir iekļauta projekta kopējās mārketinga aktivitātēs, izdodot bukletus un izplatot informāciju sociālajos tīklos, rakstos žurnālos un dalībās izstādēs. Jāturpina piestātnes pontonu tālāka uzturēšana projekta uzraudzības ietvaros.</p> <p>3. Sauszemes infrastruktūras attīstība, pilnveidojot Jūrmalas ostas infrastruktūru pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai un ostmalas teritorijas labiekārtojumu.</p> <p>Plānota izpēte par piemērotāko hidrotehnisko risinājumu Lielupes grīvas kuģojamības un pretplūdu aizsardzības nodrošināšanai, kā arī Krasta nostiprinājuma atjaunošana Tīklu ielā 10/17, Jūrmalā.</p> <p>4. Upju transporta infrastruktūras attīstība - pasažieru kuģīšu piestātņu "Majori" un "Lielupe" izveidošana.</p> <p>5. Tūrisma pakalpojumu attīstība - makšķerēšanas, ūdenssporta, tūrisma un aktīvās atpūtas pakalpojumi.</p> <p>Tīklu ielā 10, Jūrmalā plānota teritorijas labiekārtošana, izvietojot jaunas atpūtas vietas ar nojumēm, galdiņiem un krēsliem, teritorijas apzaļumošana un stāvvietu izveide, piestātnes "Jūrmala" ēkas atjaunošana un paplašināšana, izveidojot papildu telpas klientu vajadzībām, slīpa atjaunošana, kā arī zemā pontona klāja un metāla korpusa atjaunošana.</p> <p>6. Piekrastes zvejniecības infrastruktūras attīstība.</p> <p>7. Atpazīstamības veicināšana un uzņēmēju piesaiste, aktīvi iesaistoties un līdzdarbojoties</p>
--	--	--	--	--	--

<sup>78</sup> <https://dokumenti.jurmala.lv/docs/m23/l/m230617.htm>

						<p>starptautiskajās nozares organizācijās, īstenojot publicitātes pasākumus.</p> <p><u>Pāvilostas osta.</u></p> <p>1. 2024. gadā plānota mola gaismu, vadlīniju un pieņemšanas bojas gaismu modernizācija.</p> <p>2. Projekta Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana, EST-LAT177<sup>79</sup> ietvaros Pāvilostas ostā 2021. gadā uzstādītas peldošās piestātnes, izbūvēts jahtu glabāšanas laukums ostas teritorijā, bet 2023. gadā uzstādītas monolītas betona peldošās piestātnes.</p> <p>3. Atbilstoši MK 07.03.2023. noteikumiem Nr.113 "Valsts un Eiropas Savienības atbalsta piešķiršanas, administrēšanas un uzraudzības vispārējā kārtība lauku un zivsaimniecības attīstībai"<sup>80</sup> un 10.10.2023. MK noteikumiem Nr.579 "Valsts un Eiropas Savienības atbalsta piešķiršanas kārtība Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonda pasākumam "Sabiedrības virzītās vietējās attīstības stratēģiju īstenošana"<sup>81</sup> 2025. gadā plānots uzsākt un līdz 2027. gadam noslēgt zvejsaimniecības infrastruktūras uzlabošanas darbus. Plānots izveidot atbilstoši aprīkotu, arhitektoniski pievilcīgu svaigu zivju pārdošanas vietu, kas kalpos arī kā tūrisma objekts. Paredzēta zivju tirgus piestātnes un ar to saistītās infrastruktūras izbūve, kas ietver laivu piestātni, zivju saldētavas telpu ar termoizolāciju un saldēšanas aprīkojumu, palīgtelpas, zivju tirdzniecības telpas, tirgus laukumu, zvejas kuģu izcelšanas laukumu, piebraucamo ceļu ar darba zonu autoceltnim, elektroapgādi, kanalizāciju un ūdensapgādi.</p> <p>4. 2024.-2025. gadā plānots ostā ienākošo peldlīdzekļu drošības nodrošināšanai iegādāties modernus, videi atbilstošus, ugunsdzēsamos aparātus un medicīnas aptieciņas. Drošības līmeņa paaugstināšanai ostas akvatorijā nepieciešams iegādāties naftas produktus absorbējošās bonas,</p>
--	--	--	--	--	--	--

<sup>79</sup> [http://pavilostaport.lv/?page\\_id=1361](http://pavilostaport.lv/?page_id=1361)

<sup>80</sup> <https://likumi.lv/ta/id/340024-valsts-un-eiropas-savienibas-atbalsta-pieskirsanas-administresanas-un-uzraudzibas-vispareja-kartiba-lauku-un-zivsaimniecibas>

<sup>81</sup> <https://likumi.lv/ta/id/346331-valsts-un-eiropas-savienibas-atbalsta-pieskirsanas-kartiba-eiropas-jurlietu-zvejniecibas-un-akvakulturas-fonda-pasakumam>

						<p>glābšanas riņķus ar līnēm, brīdinājuma zīmes, jāveic pārvietojamo trepju atjaunošana.</p> <p>5. Plānotas regulāru pasažieru pārvadājumu attīstībai nepieciešamās aktivitātes, lai izveidotu regulāru prāmju vai kuģu satiksmi ar Zviedrijas salas Gotlandes Slītes ostu vasaras sezonā. Paredzēts piesaistīt neliela prāmja vai kuģa operatoru.</p> <p><u>Rojas osta</u></p> <p>1. Ostas kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija, lai izveidotu infrastruktūru augstas pievienotās vērtības vietējās izcelsmes koksnes izejvielu pārstrādes ražotnes izbūvei un produktu eksportam. Paredzēta priekšostas izbūve, kuģu ceļa un priekšostas akvatorijas padziļināšana līdz 7.0 m dziļumam, kas nodrošinās kuģu ar kravnesību līdz 8000 tonnu pieņemšanu ostā.</p> <p>2. Piestātņu būvniecība un rekonstrukcija.</p> <p>Paredzēta piestātnes Nr.1 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai pārstrādei topošajā augstas pievienotās vērtības zivju produktu ražotnē.</p> <p>3. Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve.</p> <p>Paredzēta infrastruktūras jahtu apkalpošanai izbūves ostā turpināšana (t.s. degvielas uzpildes iekārtas un papildus peldošo piestātņu uzstādīšana). Ierīkotas jahtu piestātnes.</p> <p>4. Sauszemes pievadceļu attīstība.</p> <p>Esošo sauszemes pievedceļu ostai, rekonstrukcija un jaunu izbūve.</p> <p><u>Salacgrīvas osta</u></p> <p>1.Hidrotehnisko būvju pārbūve.</p> <p>Paredzēta Salacgrīvas ostas molu pārbūve, Kuivižu ostas molu pārbūve.</p>
--	--	--	--	--	--	--

						<p>2. Ostas infrastruktūras attīstība.</p> <p>Paredzēts padziļināt akvatoriju, priekšostu un kuģa kanālu līdz atzīmei no -7,0m līdz dziļumam vismaz 10m -11m, paplašināt ostas teritorijas aiz Ziemeļu mola un pie Dienvidu mola, uzskalojot zemi un veidojot pamatu jaunu piestātņu būvniecībai ar dziļumu pie piestātnes no 7m līdz 11m, jaunu atklāto un slēgto noliktavu un rūpnieciskās zonas izveidei paplašinātajā ostas teritorijā.</p> <p>3. Esošo piestātņu pārbūve.</p> <p>4. Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve.</p> <p>Paredzēta jahtu ostas, tūrisma un servisa attīstība Kuivižos un Salacgrīvā, slēgto noliktavu izbūve jahtu ziemošanai un remontam, degvielas uzpildes staciju izbūve zvejas kuģu un jahtu vajadzībām ostās, jahtu apkalpojošo celtnu iegāde, cita jahtu nepieciešamā infrastruktūra un aprīkojums.</p> <p>5. Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras modernizācija.</p> <p>Zvejas kuģu un laivu piestātnes izbūve, degvielas uzpildes stacijas izbūve zvejas kuģu un jahtu vajadzībām, cita zvejniecībai nepieciešamā infrastruktūra un aprīkojums.</p> <p>6. Uzņēmējdarbības veicināšana.</p> <p>Attīstoties Rail Baltic dzelzceļa līnijai, paredzēts veidot rūpnieciskās zonas kravu apstrādes un tās pievienotās vērtības palielināšanai, pievedceļu uz ostu izbūve. Līdzdarbība atkrastes vēja parku (OWP) Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī izveides izpēti un izbūves procesā, tam nepieciešamās tehniskās bāzes izveide ostas teritorijā. Tirgus pētījumi u.c. mārketinga pasākumi, piedalīšanās nacionālajās un starptautiskajās izstādēs.</p> <p>7. Kuģošanas drošības līmeņa uzlabošana. Paredzēta ostas pārvaldes kuģošanas un navigācijas tehnisko līdzekļu atjaunināšana un modernizēšana.</p> <p>8. Energoefektivitātes palielināšana.</p>
--	--	--	--	--	--	---

					<p>Saules enerģijas un vēja enerģijas izmantošana ostas saimnieciskajā darbībā.</p> <p><u>Skultes osta</u></p> <p>2023. gada augustā izstrādāta Skultes ostas vidēja termiņa darbības stratēģija 2023.-2029. gadam.</p> <p>2021. gadā noslēgusies Aģes upes labā krasta stiprinājuma izbūve ostas iekšējā akvatorijā, zvejas ostas daļā, Aģes upes labajā krastā ar iespēju pietauvotes maza izmēra atpūtas kuģim. Slīps laivu/kuteru nolaišanai ūdenī. Kopējais garums – 162,5 metri, iegrime pie piestātnes – 1 m. Tāpat izbūvētā sanitārā būve, pievadceļš un žogs.</p> <p>2021.-2022. gadā realizēts projekts Nr.20-00-F01123-000001 „Zvejnieku darba apstākļu uzlabošana Skultes ostā”. Zvejas kuģu tehniskās piestātnes pārbūve, II kārtā. Iepriekš uzbūvētā piestātne pagarināta par 46,5m zvejas ostas daļā, Aģes upes labajā krastā. Uzstādīts sanitārais kontainers. Kopējais garums pēc pagarināšanas 279,9 metri, iegrime pie piestātnes – 4,0 m. Veikta pievadceļa rekonstrukcija Zvejas ostas daļā.</p> <p>2022.-2023. gadā realizēts projekts Nr.20-00-F01123-000005 “Skultes zvejas ostas modernizācija Zvejas kuģu piestātnes Nr.3 pārbūve”.</p> <p>Iepriekš izbūvētas piestātnes pagarināšanas darbi notika ostas iekšējā akvatorijā, zvejas ostas daļā, Aģes upes kreisajā krastā. Pagarinājuma garums – 145 metri, dziļums pie piestātnes 5,5 līdz 8,2 m, tai skaitā Navigācijas zīmes - 2024. gada sākumā ir nodotas ekspluatācijā jaunas vadlīnijas zīmes ar attiecīgo aprīkojumu. Projekta ietvaros ir izbūvētā putekļu barjera.</p> <p>Regulāri tiek veikti uzturēšanas darbi kuģošanas kanāla projektētā dziļuma (-8,20m) nodrošināšanai.</p> <p>2024. gadā paredzēts veikt Dienvidu mola remonta darbus.</p> <p>Sagatavots projekts SIA EMU Skulte piestātnes pagarināšanai par 70 m, plānots īstenot līdz 2025. gadam.</p>
--	--	--	--	--	---

						<p>Par Saulkrastu novada pašvaldības līdzekļiem tiek veikta ostas pievadceļu rekonstrukcija, meklējot risinājumus kravas transporta plūsmas organizācijai un transporta uzgaidīšanas lauka izveidei.</p> <p>RORO prāmju termināls.</p> <p>Paredzēta nepieciešamās hidrotehniskās infrastruktūras izveide prāmju apkalpošanai (piestātne, viļņlauzis, pieejas akvatorijas padziļināšana), nepieciešamās infrastruktūras izveide ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas (pievedceļi, stāvlaukumi) un IT sistēmas izveide autotransporta plūsmu regulēšanai.</p> <p>Trokšņa barjeru uzstādīšana.</p> <p>Jahtu tūrisma attīstīšana.</p>
--	--	--	--	--	--	--

### Izvērtējums

Atbilstoši mazo ostu sniegtajai informācijai un uzskaitītajam, ostas veikušas un veic dažādas aktivitātes infrastruktūras uzlabošanā, bet vajadzību apjoms ir daudz lielāks par pieejamo finansējumu. Tiek meklēti dažādi finansēšanas modeļi ostu attīstībai. Ostu pārvaldēm uz izvērtējuma izstrādes brīdi nav zināms, kurām ostām tiks paredzēts ES fondu finansējums. Galvenās neskaidrības saistās ar tirgus tendencēm un kravu apjomiem, tāpēc tiek meklēti citi tirgi ostu saimnieciskās darbības nodrošināšanai.

### Priekšlikumi

SM turpināt mazo ostu integrēšanu nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentos.

### Riski

Galvenie izaicinājumi saistīti ar finansējuma pieejamību un kravu prognozēm nākotnē atbilstoši ģeopolitiskajai situācijai. Tādējādi ostu pārvaldēm (ar uzraugošās ministrijas iesaisti) nepieciešams meklēt jaunus tirgus, lai nodrošinātu ostu darbību. Tādējādi secināms, ka finansējums un aktivitātes īstenojamas, lai attīstītu jaunus tirgus un vēsturisko infrastruktūru (ne tikai inženierbūves, bet, piemēram, arī ēkas, kuru ekspluatācija vairs nenotiek tirgus rezultātā, bet tās saglabājamās, lai nākotnē varētu attīstīties uzņēmējdarbība). Ņemot vērā mazo ostu profilu un to vietu Latvijas loģistikas sistēmā būtu jāvērtē mazās ostas atsevišķi (piemēram, jahtu osta, zvejas vai kravu pārkraušanas ostas). Papildus norādāms, ka esošajā plānošanas periodā nav paredzēts pietiekams finansējums visu ostu vajadzībām.

#### 4.rīcības virziens – Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana

Nr.p.k.	Uzdevums/pasākums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgās institūcijas	Līdz-atbildīgās institūcijas	Izpildes statuss	Pamatojošā informācija
<b>4.1.</b>	<b>Nodrošināt rīcībpolitikas plānošanu</b>					
<b>4.1.1.</b>	Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānu	31.12.2027.	SM	IeM, IZM, VM, VARAM	Uzsākts/turpinās	Ar MK 06.10.2021. rīkojumu Nr.712 apstiprināts Ceļu satiksmes drošības plāns 2021.-2027. gadam un uzsākta tā ieviešana. <sup>82</sup>

##### Izvērtējums

Ceļu satiksmes drošības plāns 2021.-2027. gadam (turpmāk - Plāns) ir izstrādāts, lai sasniegtu ES politikas plānošanas dokumentos, tostarp politikas plānošanas dokumentā "ES ceļu satiksmes drošības politikas pamatnostādnes 2021.-2030. gadam - nākamie soļi ceļā uz Nulles Vīziju", izvirzītos politikas rezultātus - 2030.gadā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazinājums 50% apmērā pret 2020.gadu. Tādējādi plāna mērķis ir 2027.gadā samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu 35% apmērā pret 2020.gadu. Lai sasniegtu plānā noteikto mērķi, ir noteikti trīs rīcības virzieni: – drošs ceļu satiksmes dalībnieks; – droša vide; – drošs transportlīdzeklis.

Ceļu satiksmes drošība Latvijā ir viena no zemākajām visā ES – gan bojāgājušo skaita ziņā, gan smago CSNg skaita ziņā, tādēļ atsevišķa plāna izstrāde ir apsveicama. Apsveicama ir arī plānā iekļauto pasākumu īstenošana ar mērķi samazināt CSNg skaitu, bojāgājušo skaitu un paaugstināt satiksmes drošību kopumā. Svarīgi, lai šie pasākumi tiktu risināti kopsakarībā ar iedzīvotāju uzvedības un uztveres maiņu, piemēram, izvēloties ceļu satiksmei atbilstoši drošu braukšanu (ātruma ievērošana, izvairīšanās no agresīvas braukšanas, drošības jostu lietošana, atbilstoša apdzīšana, gājēju un velosipēdistu ievērošana), samazināt alkohola patēriņu un braukšanu dzērumā. Latvijas apstākļiem atbilstoša ir ne tikai fotoradaru uzstādīšana, bet arī vidējā ātruma kontroles posmu ieviešana, kas mazina kopējo braukšanas ātrumu vismaz atsevišķos ceļu posmos.

Apsverama būtu iespēja atļautā braukšanas ātruma samazināšana pilsētvidē (piemēram, līdz 30 km/ stundā blīvi apdzīvotās zonās vai zonās ar lielu gājēju un /vai mikromobilitātes rīku plūsmu), kā arī atļautā braukšanas ātruma samazināšana ārpus apdzīvotām vietām, piemēram, nepārsniedzot 80 km/stundā atļauto ātruma ierobežojumu (līdzīga prakse ir Somijā, kur ārpus apdzīvotām vietām noteikts maksimālais braukšanas ātrums 80 km/stundā (t.sk. uz melnā seguma ceļiem) – Somijā ir ievērojami mazāks uz ceļa bojā gājušo skaits uz 1000 iedzīvotājiem salīdzinājumā ar Latviju. No autosatiksmes nodalītas gājēju un velo joslas vai veloceliņi, regulētas un apgaismotas gājēju pārejas un līdzīgi risinājumi jāskata kontekstā ar Ceļu satiksmes drošības plānu, nepieciešamības gadījumā papildinot plānu ar jauniem pasākumiem.

Lai ieguvums no Ceļu satiksmes drošības plāna īstenošanas būtu lielāks, ceļu satiksmes drošības jautājumi risināmi arī autoceļu pārbūves un atjaunošanas projektos u.c. rīcībās, kas ietver autoceļu infrastruktūras darbus. Ieteicama būtu ceļu satiksmes drošības un autoceļu infrastruktūras jautājumus risināt vienota rīcības virziena ietvaros ar vienotu mērķi.

Plāna īstenošanai nepieciešamais finansējums – 19 miljoni eiro. Plāns paredz, ka turpmākās ceļu satiksmes drošības politikas veidošanā un ieviešanā būtiska loma tiks pievērsta atsevišķu faktoru un risku ietekmei, jo īstenoto pasākumu ietekmes izvērtēšanai būs nepieciešams plašāks skatījums, tādējādi kā rādītāji vairs nebūs tikai CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaits, bet arī tādi rādītāji, kas saistīti ar atļautā ātruma ievērošanu, drošības līdzekļu lietošanu, piemēram, drošības jostām un arī citi. Ceļu satiksmes drošības indikatori ietver tādus rādītājus, kas raksturo ceļu satiksmes dalībnieku uzvedību, transportlīdzekli un infrastruktūru:

- Ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības rādītāji - satiksmes intensitātes proporcija, kas atbilst ātruma ierobežojumiem (dažādās vidēs - urbāna vide, lielceļi u.c.);
- Transportlīdzekļa indikatori - pārdoto automašīnu īpatsvars ar augstu drošības pakāpi (piemēram, EuroNCAP20 vērtējums), iespējams, iedalot transportlīdzekļus pēc tajos uzstādīto drošības sistēmu veida.
- Infrastruktūras rādītāji - ceļu īpatsvars, kas atbilst augstākajiem infrastruktūras drošības pārvaldības standartiem, tāpat arī infrastruktūras īpatsvars ar augstu drošības reitingu (piemēram, EuroRAP21 reitingu) un arī ceļu īpatsvars ar ātruma ierobežojumiem, kas noteikti attiecīgajos līmeņos (piemēram, zonas ar atļauto ātrumu 30 km/st., ja pilsētas ceļi ir kopīgi ar neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem - nav plaši pieejama veloinfrastruktūra).

<sup>82</sup> <https://likumi.lv/ta/id/326640-par-celu-satiksmes-drosibas-planu-2021-2027-gadam>



2020. gada 31. augustā Eiropas Komisija atbalstīja 19 ES dalībvalstu (Beļģija, Austrija, Bulgārija, Kipra, Čehija, Somija, Vācija, Grieķija, Īrija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Polija, Portugāle, Slovākija, Spānija, Zviedrija) konsorciju kopīgo pieteikumu KPI datu savākšanai un apstrādei 2020. un 2021. gadā.

#### Priekšlikumi

1. Veicot Ceļu satiksmes drošības plāna 2021.-2027. gadam starpposma novērtējumu, novērtēt esošās politikas efektivitāti un sniegt priekšlikumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, attiecīgi grozot un papildinot plānu, lai sasniegtu uzstādīto mērķi.

2. Detalizētai ceļu satiksmes drošības analīzei turpināma ceļu satiksmes drošības indikatoru piemērošana arī turpmākajos gados.

4.1.2.	Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību	31.12.2021.	SM	VARAM, IZM, EM, CSP, CSDD, LVC, LIAA, PV, ATD, LDz, pašvaldības, plānošanas reģioni	Izpildīts	Informatīvais ziņojums pieņemts MK <sup>83</sup> .
--------	--	-------------	----	---	-----------	--

#### Izvērtējums

Pasākums izpildīts - Informatīvais ziņojums pieņemts MK.

#### Priekšlikumi

Īstenot informatīvajā ziņojumā iekļauto

4.1.3.	Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	31.12.2027.	SM	LDz	Uzsākts/turpinās	Norit plāna projekta "Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2023. g. – 2027. gadam" saskaņošanas process <sup>84</sup>
--------	--	-------------	----	-----	------------------	--

#### Izvērtējums

Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna projekta (plāns) 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>85</sup>.

Plānojot Latvijas dzelzceļa infrastruktūras attīstību no 2023. līdz 2027. gadam, svarīga ir rīcību saskaņošana atbilstoši ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas nosaka mobilitātes mērķus un ilgtspējīgu finansējumu. Dzelzceļš ir centrālais Latvijas transporta elements, sevišķi, ņemot vērā klimata pārmaiņu izvirzītos mērķus. Eiropas Zaļais kurss un Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanā paredz, ka līdz 2050. gadam visiem transporta veidiem būtu jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt emisijas par 55% un līdz 2050. gadam sasniegt nulles emisiju līmeni. Tāpat ES vadlīnijas un Latvijas politikas dokumenti akcentē dzelzceļa nozīmi pasažieru un kravu pārvadājumos, īpaši uzsverot kravu dekarbonizācijas nepieciešamību. Plānotās investīcijas ietver "Rail Baltica" projektu, pasažieru infrastruktūras attīstību, elektrificētā tīkla modernizāciju un paplašināšanu un kustības ātruma palielināšanu. Lai nodrošinātu nepieciešamo finansējumu, nepieciešams valsts un privāto partneru atbalsts un ilgtspējīgi investīciju mehānismi. Turpmākais dzelzceļa attīstības virziens ir cieši saistīts ar drošības un ekonomiskajiem faktoriem, kā arī ar jaunām tehnoloģijām un pārvadājumu tendencēm.

<sup>83</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/7b32ef57-51ce-4447-b485-64c18ebdbb0b](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7b32ef57-51ce-4447-b485-64c18ebdbb0b)

<sup>84</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>85</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)

Plāns ietver svarīgu EK Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par ES vadlīnijām Eiropas transporta tīkla attīstībai (grozīta Regula (ES) Nr. 2021/1153 un Regula (ES) Nr. 913/2010. Grozītā regula būtiski ietekmē dzelzceļa tīkla tālākās attīstības virzienus un prasības uz tīkla parametriem un tehniskajiem nosacījumiem. Tāpat Regula paredz:

1. Krievija un Baltkrievija ir dzēstas kā sadarbības valstis;
2. ES valstīm jābūt ar vienotu dzelzceļa infrastruktūru, visām signalizācijas, vadības un apziņošanas sistēmām ir jābūt sadarbībspējīgām ES ietvaros, integrējot visu saistošo savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasības (FRMCS, ETCS, vagonu informācijas apmaiņas sistēma, u.c.).
3. Migrācijas plāns uz 1435mm sliežu platuma infrastruktūru.

#### Priekšlikumi

Indikatīvā plāna projekta galvenais trūkums – trūkst kravu pārvadājumu datu par 2023. gadu. 2023. gadā notika krass kravu pārvadājumu kritums Krievijas iebrukuma Ukrainā dēļ. Līdz ar to ir nepieciešams pārskatīt un grozīt plāna projektu "Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2023.–2027. gadam", 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>86</sup>. Ņemot vērā arī datus par iepriekšējiem gadiem:

2020. gads: 24,113 milj. t.<sup>87</sup>

2021. gads: 21,963 milj. t.<sup>88</sup>

2022. gads: 21,588 milj. t.<sup>89</sup>

Kā līdzatbildīgie jānorāda visas par dzelzceļa jomu atbildīgās iestādes un kapitālsabiedrības.

4.2.	Pilnveidot transporta sistēmu, īstenojot pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai					
4.2.1.	Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	pastāvīgi	SM	LVC, VARAM plānošanas reģioni, pašvaldības	Uzsākts/Turpinās	Turpinās valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstība atbilstoši MK 2022. gada 15. februāra sēdē izskatītajā informatīvajā ziņojumā "Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību" <sup>90</sup> definētajām valsts mikromobilitātes attīstības prioritātēm: 1. galvenie valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršruti; 2. apdzīvotu vietu ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 10 km sasniedzamības robežu savienojšie valsts mikromobilitātes maršruti; 3. valsts mikromobilitātes infrastruktūras fragmentācijas novēršana un esošās infrastruktūras pilnveidošana. Tiek īstenota ANM 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.3.i. investīcija "Pilnveidota veloceļu infrastruktūra". Normatīvais regulējums – MK 07.02.2023. noteikumi

<sup>86</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>87</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>88</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>89</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)

<sup>90</sup> turpat

						Nr.57 "Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" 1.1. reformu un investīciju virziena "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.3.i. investīcijas "Pilnveidota veloceļu infrastruktūra" īstenošanas noteikumi" <sup>91</sup> . Uzsākta veloceļu izveide maršrutos Rīga – Carnikava, Rīga – Ulbroka, Rīga – Ķekava, Rīga – Babīte – Piņķi, Rīga – Mārupe <sup>92</sup> . ES fondu 2021.-2027.g. plānošanas periodā paredzēts finansējums 2.3.1.3.pasākuma "Veloinfrastruktūras attīstība" ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.
--	--	--	--	--	--	--

### Izvērtējums

Uzdevumu paredzēts īstenot ES klimatneitralitātes politikas ietvaros. Svarīgs priekšnosacījums Latvijas autoceļu infrastruktūras drošības uzlabošanai un reģionālās sasniedzamības sekmēšanai.

Uzdevums apvieno vairākas komponentes, kas vērstas uz tādas transporta sistēmas un infrastruktūras izveidi, lai cilvēkus motivētu atteikties no privāto auto izmantošanas. Gājēju un velosipēdu ceļu attīstība skatāma arī plašākā - kopējā Latvijas autoceļu kontekstā, jo tā vienlaikus veicina gan videi draudzīgāku pārvietošanos, pakalpojumu sasniedzamību (it īpaši tuvā rādiusā ārpus apdzīvotām vietām un to iekšienē), kā arī velotūrisma attīstību.

Ar terminu "mikromobilitāte" saprotama cilvēku pārvietošanās kājām vai ar transportlīdzekli, kas paredzēts vienai personai, un kuru darbina cilvēka muskuļu spēks vai videi draudzīgu dzinēju, savukārt ar "mikromobilitātes infrastruktūru" saprotama gājējiem un velosipēdistiem paredzēta no autotransporta nodalīta infrastruktūra, tostarp gan kopīga gājēju un velosipēdu infrastruktūra, gan arī atdalīta<sup>93</sup>.

Lai neveidotos sadrumstalotības iespaids, gājēju un velosipēdu ceļu attīstība paralēli valsts autoceļiem un pilsētvidē būtu jāskata kompleksi un jārisina ceļu pārbūves un atjaunošanas darbos, kā arī kopējās ceļu satiksmes drošības kontekstā, kā arī nodrošinot savienojamību / savietojamību ar sabiedrisko transportu ar dzelzceļu kā tā mugurkaulu reģionālās sasniedzamības kontekstā.

Latvijā esošā izbūvētā mikromobilitātes infrastruktūra 2019. gadā iedalījās šādi<sup>94</sup>: 236,26 km gājēju ceļi un ietves, 99,43 km apvienotie gājēju un velosipēdu ceļi, 9,46 km velosipēdu ceļi, 1,35 km gājēju tilts. 155,32 km minētās mikromobilitātes infrastruktūra ir apgaismota, padarot to drošāku mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Uz kopējā autoceļu garuma šāds apjoms vērtējams kā niecīgs.

Pasākums uzlabo satiksmes drošību vietās, kur tiks veikti satiksmes mierināšanas pasākumi vai izbūvēti veloceļi, gan apdzīvotās vietās, gan ārpus tām. Veloceliņu izveide savukārt ļautu attīstīt velotūrisma valsts mērogā, gan arī mazināt nepieciešamību izmantot citus transporta veidus nokļūšanai, piemēram, salīdzinoši netālās no dzīvesvietas atrodošās apdzīvotās vietās, kur iespējams saņemt pakalpojumus, kas indivīda dzīvesvietā nav pieejami. Vērtējot no ietekmes uz vidi viedokļa, ietekme no šādu pasākumu īstenošanas būs viennozīmīgi pozitīva vien tad, ja vienlaikus tiek īstenoti arī citi pasākumi. Piemēram, sekmējot ar alternatīvo degvielu darbināmo transportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu, ierobežojot transportlīdzekļu ar iekšdedzes dzinējiem pārvietošanās iespējas noteiktās teritorijās, kā arī veicinot iedzīvotāju pārvietoties kājām vai izmantot sabiedrisko transportu.

### Priekšlikumi

1. Turpināt pasākuma īstenošanu.

<sup>91</sup> <https://likumi.lv/ta/id/339444-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-1-komponentes-klimata-parmainas-un-vides-ilgtspēja-1-1-reformu>

<sup>92</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/ar-atveselosanas-fonda-finansejumu-piecas-pasvaldibas-uzsakusas-mikromobilitates-infrastrukturas-attistibas-projektu-istenosanu>

<sup>93</sup> atbilstoši informatīvajam ziņojumam "Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību"

<sup>94</sup> [http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums\\_15012020.pdf](http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf)

2. Satiksmes mierināšanas pasākumus skatīt arī kopējā ceļu satiksmes drošības plāna risinājumu ietvarā.							
3. Sabiedriskā transporta plašāka izmantošana ir viens no faktoriem, kas palīdzēs sasniegt klimata mērķus.							
4.2.2.	Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	31.12.2027.	SM	VARAM, pašvaldības	Uzsākts/turpinās	ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas periodā paredzēts finansējums 2.3.1.1.pasākuma “Satiksmes plūsmas viedās tehnoloģijas” ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.	
<b>Izvērtējums</b>							
Uzdevums ir atbilstošs rīcības virzienam un tam paredzēts finansējums 4,35 miljonu EUR apmērā. Nav informācijas par pasākumā plānotajiem faktiskajiem darbiem, līdz ar to šobrīd nav iespējams vērtēt tā devumu rezultatīvo rādītāja mērķa vērtību sasniegšanā vai Latvijas transporta izaicinājumu risināšanā.							
Tā kā atbilstoša, no ES fondiem finansēta pasākuma regulējums vēl nav pieejams, būtiski ir nodrošināt, ka tiek finansēts un ieviests plašs pasākumu kopums – gan videokameru sniegtās iespējas satiksmes pārkāpumu konstatēšanā, gan satiksmes plūsmai atbilstoši regulējami luksofori, viedās ceļazīmes, reāllaika satiksmes informācija u.c. risinājumi. Pasākums skatāms satiksmes drošības un autoceļu kopējās infrastruktūras un tās kvalitātes griezumā.							
<b>Priekšlikumi</b>							
Papildināt līdzatbildīgās institūcijas ar LVC, ņemot vērā plānotos finansējuma saņēmējus.							
4.3.	<b>Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu</b>						
4.3.1.	Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	31.12.2027.	SM, EM, VARAM, pašvaldības	CSDD	Uzsākts/turpinās	ES fondu 2021.-2027. g. plānošanas periodā paredzēts finansējums SAM 2.4.1. “Elektrotransportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti” ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.  Pēc LVC pasūtījuma tiek veikta izpēte par ETL uzlādes staciju tīklu un drošo stāvlaukumu izvietojumu TEN-T autoceļu tīklā Latvijā <sup>95</sup> .  Aviācijas nozarē ir veikti pasākumi saistībā ar ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) iespējamo ražošanu Latvijā. Ar Satiksmes ministrijas 2023. gada 13. jūlija rīkojumu Nr. 01-03/120 ir izveidota darba grupa, lai veicinātu aviācijas nozares turpmāko attīstību, enerģētisko neatkarību un stiprinātu valsts konkurētspēju, ņemot vērā, ka Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 18. oktobra Regula (ES) 2023/2405 par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (turpmāk tekstā – Regula Nr. 2023/2405.) paredz pienākumu ar 2025. gada 1. janvāri nodrošināt SAF minimālo īpatsvaru no 2%, kas pakāpeniski palielinās atbilstoši Regulas Nr. 2023/2405 I pielikumam.	

<sup>95</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/103938>

						<p>Ministru kabineta 2024. gada 20. janvāra rīkojuma Nr. 55 "Par Valdības rīcības plānu Deklarācijas par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai"<sup>96</sup> rīcības prioritāte (28.4.) ir paplašināt Latvijas stratēģisko gaisa savienojamību un stiprināt Rīgas lomu starptautiskajos aviācijas pārvadājumos, kā arī veicināt aviācijas nozares vērtību ķēdes, klimatneitralitātes un inovāciju attīstību. Attiecīgi Valdības rīcības plānā ir formulēts darbības rezultāts īstenojot pasākumus SAF ražošanai un izmantošanai aviācijas nozarē, tādējādi veicinot nozares klimata mērķu sasniegšanu.</p> <p>Īstenojot valdības deklarācijā noteikto, SM sadarbībā ar Igaunijas klimata ministriju ir piesaistījusi finansējumu no Eiropas Komisijas Strukturālo reformu ģenerāldirektorāta (Tehniskā atbalsta instruments) pētījuma veikšanai par SAF ražošanas iespējām, kas ietver analīzi par piemērotākajām ražošanas tehnoloģijām, tai skaitā veicot sākotnējo izmaksu un ieguvumu analīzi, kā arī izvērtējot piemērotākos risinājumus SAF pieejamības nodrošināšanai, ietverot loģistikas procesu analīzi.</p> <p>Modernizācijas fonda atklātā projektu iesniegumu konkursa "Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai" (projekts; 23-TA-1486) ietvaros vienlaikus ar elektromobiļu iegādi paredzēts sniegt atbalstu uzlādes infrastruktūras izveidei.</p> <p>Pamatojoties uz EM sniegto informāciju uz 15.04.2024., tā neīsteno aktivitātes, kas saistītas ar "Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana" ieviešanu. Vienlaikus informē, ka Ekonomikas ministrija ir iesaistīta Satiksmes ministrijas vadītajā darba grupā par valsts regulējuma izveidi par alternatīvo degvielu tirgus attīstību un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu.</p>
<b>Izvērtējums</b> Skatāms kopējās ES klimatneitralitātes iniciatīvas griezumā, pārskatītā TEN-T regulējuma, Eiropas Zaļā kursa, aktualizētā NEKP un AFIR ietvarā.						

<sup>96</sup> <https://likumi.lv/ta/id/349266-par-valdibas-ricibas-planu-deklaracijas-par-evikas-silinas-vadita-ministru-kabineta-iecereto-darbibu-istenosanai>

Latvijā alternatīvo degvielu jomā būtisks uzsvars likts uz ETL attīstīšanu, citus alternatīvo degvielu veidus pēc būtības neapskatot, izņemot ar atsevišķiem izņēmumiem pilotprojektu veidā.

TAP2027 iekļauti arī vairāki ar vidi saistīti rezultatīvie rādītāji un šim konkrētajam uzdevumam atbilstošs ir - bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā, kura sasniegšanā mērķa vērtība plānota vismaz 2% 2027. gadā.

Saskaņā ar nacionālā ātrās uzlādes tīkla e-mobi tīmekļa vietnē pieejamo kartogrāfisko informāciju, Latvijā šobrīd darbojas 84 “Elektrum drive” un 141 CSDD uzturēta elektrotransporta līdzekļu uzlādes stacija. CSDD informācija liecina, ka kopš 2020. gada būtiski pieaudzis gan kopējais uzlāžu skaits, gan elektromobiļu uzlādei izmantotā elektroenerģija (kWh) e-mobi uzlādes tīklā, tomēr, sākot ar 2022. gadu, pieaugums būtībā vairs nav novērojams. CSDD atbilstoši sniegtajai informācijai pēc 2027. gada neturpinās uzturēt izbūvētās elektrouzlādes stacijas, šo funkciju pilnībā nododot citam operatoram. ETL lietošana ir maksas pakalpojums. Tā kā ETL uzlādes infrastruktūra ir maksas pakalpojums, izbūvētajai infrastruktūrai jāspēj sevi uzturēt.

Tomēr jāpiebilst, ka uzsvaram klimata neitralitātes jomā jābūt ne tikai uz ETL skaita palielināšanu, bet arī un pat iespējams lielākā mērā uz izplūdes gāzu / emisiju samazināšanai, lai, tādējādi, attīstoties tehnoloģijām, panāktu jebkāda veida bezizmešu vai zemu izmešu transportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu.

Ilgspējīga aviācijas degviela jau šobrīd tiek izmantota aviācijā – tā pēc būtības ir degvielas sajaukums ar videi draudzīgām komponentēm, kas mazina kopējo izmešu apjomu. Iespējams, tehnoloģijām attīstoties, aviācijas degviela kļūs videi vēl draudzīgāka. Uzsākts pētījums par ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražošanas iespējām Latvijā un Igaunijā.

Tāpat kā elektrību, ūdeņradi var iegūt no visiem enerģijas resursiem, piemēram, biomasas, vēja un saules enerģijas, kodolenerģijas un fosilās enerģijas. To var apvienot arī ar elektrodzinēju, ko iespējams uzlādēt, līdz ar to šai tehnoloģijai ir attīstības perspektīva transporta sektorā.

Latvijā 2024. gada sākumā ir pieejama viena ūdeņraža uzpildes stacija, kas atrodas Rīgā, Vienības gatvē 697 un ir pieejama 24/7. Ūdeņraža cena šajā uzpildes stacijā ir 13,17 EUR/kg (neskaitot PVN; informācija skatīta 2024. gada 26. aprīlī<sup>98</sup>). Šobrīd tirgū pieejamo ūdeņraža auto bāka ir ar ietilpību 3 kg, un ļauj nobraukt līdz 650 km ar vienu uzpildes reizi<sup>99</sup>. Arī Igaunijā pieejama vieta ūdeņraža uzpildes stacija Tallinā<sup>100</sup>, ko apkalpo Igaunijas degvielas uzņēmums “Alexel”. Ūdeņraža auto klāsts nav tik plašs kā ar elektrisko vai dīzeļa vai benzīna dzinēju. 2024. gada 8. aprīlī Vidzemes plānošanas reģions noslēdza līgumu ar SIA “Ernst & Young Baltic” par ūdeņraža uzpildes staciju telpiskās attīstības koncepcijas izstrādi Vidzemes plānošanas reģiona teritorijai un reģiona kaimiņteritorijām Latvijā un Igaunijā ES finansētā pārrobežu projektā<sup>101</sup>.

## Priekšlikumi

Pasākuma turpmākā izpildē, ņemt vērā AFIR prasības.

## Riski

Elektroenerģijas cenas pieaugums var negatīvi ietekmēt iedzīvotāju vēlmi iegādāties elektroauto mašīnas, tādējādi radot ekonomiska rakstura riskus uzlādes infrastruktūras izmantošanai - attiecīgi infrastruktūra ir, iespējas izmantot ir, bet enerģijas patēriņš kavē infrastruktūras ekonomisku uzturēšanu. Tas var skart arī citu alternatīvo degvielas uzpildes stacijas.

<b>4.3.2.</b>	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	Uzsākts/turpinās	Nodrošināta e-mobi.lv un e-mobi lietotnes uzturēšana un popularizēšana. Pieejama informācija par elektrouzlādes staciju tīklu – staciju atrašanās vietas un to statuss.
---------------	---	------------------------	----	---------------------------	------------------	---

<sup>97</sup> <https://www.rigassatiksme.lv/lv/pakalpojumi/udenraza-uzpildes-stacija/>

<sup>98</sup> <https://www.rigassatiksme.lv/lv/pakalpojumi/udenraza-uzpildes-stacija/>

<sup>99</sup> <https://www.toyota.lv/new-cars/mirai>

<sup>100</sup> <https://hydrogeneurope.eu/alexela-to-open-estonias-first-h2-stations/>

<sup>101</sup> <https://lvportals.lv/dienaskartiba/362408-uzsaks-darbs-pie-udenraza-uzpildes-staciju-telpiskas-attistibas-koncepcijas-izstrades-vidzemes-regiona-2024>

## Izvērtējums

Popularizēšanas pasākumi ir lietderīgi un palīdz nodrošināt pāreju uz bezizmešu transportu. Informācija tiek nodrošināta dažādās mobilajās aplikācijās, bet nav vienota (jāizmanto dažādas aplikācijas, lai iegūtu pilnu ainu).

## Priekšlikumi

Turpināt pasākuma īstenošanu

4.3.3.	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, FM	EM, pašvaldības	Uzsākts/turpinās	<p>Līdz 2023. gadam vēl notika aktivitātes ES fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda ietvaros, kur</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- iegādāti kopumā 26 tramvaja vagoni,</li><li>- iegādāts kopumā 131 autobuss.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Papildus vēl plānots nodot ekspluatācijā 12 elektroautobusus (Rīgā), jo turpinās projekta "Elektroautobusu iegāde Rīgas valstspilsētai"<sup>102</sup> par Rīgas valstspilsētas līdzekļiem ieviešana.</li><li>• ANM reformā "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" plānota 17 elektroautobusu iegādes. Normatīvais regulējums: 09.05.2023. MK noteikumi Nr.237 "Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" 1.1. reformu un investīciju virziena "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.2.i. investīcijas "Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" 1.1.1.2.i.1. pasākuma īstenošanas noteikumi"<sup>103</sup>.</li><li>• Uzsākta projekta "Emisiju samazināšana Rīgas valstspilsētā – elektroautobusu iegāde un elektrozlādes tīkla attīstība"<sup>104</sup> īstenošana;</li><li>• ANM plāna 3.komponentes ietvaros noslēgti 17 līgumi kopā par 24 bezemisiju autobusu iegādi skolēnu pārvadāšanas vajadzībām<sup>105</sup>.</li></ul>
--------	---	-------------	---------------	-----------------	------------------	---

<sup>102</sup> <https://www.rigassatiksmel.lv/lv/par-mums/publiskojama-informacija/projekti/26769/>

<sup>103</sup> <https://likumi.lv/ta/id/341828-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanisma-plana-1-komponentes-klimata-parmainas-un-vides-ilgtspēja-11-reformu-un-investiciju-virziena-emisiju-samazināsana-transporta-sektora-111r-reformas-rigas-metropoles-areala-transporta-sistemas-zalinasana-1112i-investicijas-videi-draudzigi-uzlabojumi-rigas-pilsetas-sabiedriskā-transporta-sistema-1112i1-pasakuma-istenosanas-noteikumi>

<sup>104</sup> <https://www.rdpad.lv/emisiju-samazināsana-rigas-pilsetas-sabiedriskā-transporta-pakalpojumu-sniegsana/>

<sup>105</sup> 25.10.2022. MK noteikumi Nr. 673 "Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna trešās komponentes "Nevienlīdzības mazināšana" 3.1. reformu un investīciju virziena "Reģionālā politika" 3.1.1.6.i. investīcijas "Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde" īstenošanas noteikumi"

						<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa 6.1.1.6. pasākuma "Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās"<sup>106</sup> ietvaros plānots iegādāties 38 bezemisiju transportlīdzekļus dažādām mērķa grupām (piemēram, pašvaldību izglītības iestāžu izglītojamiem, sociālo pakalpojumu, sociālās palīdzības un sociālās aprūpes saņēmējiem, pašvaldības kultūras darbiniekiem, u.c.). Šobrīd izsludināta projektu pieteikumu atlase (ieteikšanās līdz 29.05.2024.)</li> </ul> <p>Modernizācijas fonda atklātā projektu iesniegumu konkursa "Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai" (projekts; 23-TA-1486) ietvaros vienlaikus ar elektromobiļu iegādi paredzēts sniegt atbalstu uzlādes infrastruktūras izveidei.</p> <p>Emisijas kvotu izsolišanas instrumenta atklātā projektu iesniegumu konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei" ietvaros ir sniegts atbalsts 1231 jauna elektromobiļa, 230 lietotu elektromobiļu un 133 ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei, kā arī 52 esošu iekšdedzes dzinēja transportlīdzekļu norakstīšanai.</p> <p>Atbilstoši Finanšu ministrijas rīcībā esošajai informācijai 6.1.1.6. pasākumam "Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās" 2027. gadā plānots finansējums 1 862 306 EUR apmērā.</p>
--	--	--	--	--	--	---

## Izvērtējums

Pasākums primāri skatāms ES klimatneitralitātes, Eiropas zaļā kursa iniciatīvas un AFIR kontekstā. Tam attiecīgi pieejams ES fondu finansējums.

Pasākums turpina iepriekšējā Kohēzijas politikas plānošanas perioda ES fondu specifiskā atbalsta mērķa pasākumu, kurā iegādāti kopumā 26 tramvaju vagoni, 131 autobusa iegāde un jaunu tramvaja līniju izbūve Liepājā un Daugavpilī un esošo uzlabošana gan šajās abās pilsētās, gan arī valsts galvaspilsētā. Kā būtisks šai sakarā vērtējams apstāklis, ka elektriskās uzlādes, hibrīda vai alternatīvo degvielu autobusi iegādāti un kursē lielāko Latvijas pilsētu ielās (Rīgā, Jūrmalā, Valmierā, Jelgavā, Rēzeknē un Jēkabpilī), kā arī izbūvēta

106 23.01.2024. MK noteikumi Nr. "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos" 6.1.1.6. pasākuma "Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās" īstenošanas noteikumi"



tiem nepieciešamā uzlādes infrastruktūra. Lai uzsāktu turpinātu, nepieciešama arī turpmāka atbilstošu bezizmešu vai zemu izmešu sabiedriskā transportlīdzekļu – autobusu iegāde arī citās Latvijas pilsētās, kā arī bezizmešu sabiedrisko autobusu ieviešana starppilsētu maršrutos.

Paredzams, ka uzdevuma turpmāka īstenošana sekmēs Latvijas klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, gaisa kvalitātes uzlabošanu pilsētās, kā arī padarīs sabiedrisko transportu pievilcīgāku, ņemot vērā, ka tikuši iegādāti moderni transportlīdzekļi – autobusi, tramvaji, trolejbusi.

Tas, ka pašvaldības nomaina savā rīcībā esošo autoparku ar videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem vērtējams pozitīvi. Šāda prakse var veicināt arī iedzīvotāju plašāku interesi par bezizmešu transportlīdzekļiem.

#### Priekšlikumi

Rast iespēju veicināt plašāku pāreju uz mazemisiju un bezemisiju transporta līdzekļiem sabiedriskajā transportā (it īpaši reģionālo pārvadājumu jomā), kravu pārvadājumu pa autoceļiem jomā, paredzot atbilstošas atbalsta saņēmēju grupas, kas līdz šim palikušas ārpus atbalsta saņēmēju loka.

#### Riski

Pasākuma iniciatīvas var būt ir nepietiekamas, lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķus.

4.3.4.	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	Atcelts	Biedrība "Latvijas klimata neitralitātes klasteris 2050" kopā ar Latvijas Ūdeņraža asociāciju ir apņēmušies izstrādāt Ūdeņraža stratēģiju 2040, iesaistot tirgus dalībniekus. SM seko līdzīgai stratēģijas attīstības scenārijiem, vienlaikus ES KF 2021-2027 programmā SM ir paredzējusi investīcijas alternatīvo degvielu (tostarp ūdeņraža) infrastruktūras izveidei.
--------	--	-------------	----	-----------	---------	--

#### Izvērtējums

Latvijā uzsvars alternatīvo degvielu jomā likts uz elektrību, kas ir salīdzinoši plašāk pieejamāka par citiem alternatīvo degvielu veidiem. Tai pašā laikā pozitīvi vērtējams, ka biedrība "Latvijas klimata neitralitātes klasteris 2050" kopā ar Latvijas Ūdeņraža asociāciju ir apņēmušies izstrādāt Ūdeņraža stratēģiju 2040, iesaistot tirgus dalībniekus. Nevar izslēgt, ka ūdeņraža tehnoloģija attīstīsies un kļūs pieejamāka.

AFIR 6. pants nosaka mērķus autotransporta līdzekļu ūdeņraža uzpildes infrastruktūrai.

#### Priekšlikums

Ūdeņraža degvielas izmantošana jāapskata topošajā valsts regulējumā par alternatīvo degvielu tirgus attīstību un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu izstrādāšanai atbilstoši AFIR regulai.

4.4.	<b>Pilnveidot transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles sistēmu</b>					
4.4.1.	Veikt publisko iepirkumu par tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas ietvaros visos valsts reģionālajos centros, ievērojot normatīvajos aktos noteiktos transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles principus	31.12.2023.	CSDD	SM	Izpildīts	Publiskais iepirkums "Transportlīdzekļu tehniskās kontroles pakalpojums tehniskās apskates ietvaros" izsludināts 11.08.2022. <sup>107</sup> un īstenots saskaņā ar MK 2020. gada 25. augustā pieņemto lēmumu par transportlīdzekļu tehniskās kontroles tirgus liberalizēšanu un MK 11.08.2020. izskatīto informatīvo

<sup>107</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/80926>

						ziņojumu "Par tehniskās apskates pakalpojuma attīstību 2021. - 2030.gadam" <sup>108</sup> .
<b>Izvērtējums</b> Pasākums ir izpildīts. <b>Riski</b> No 2025. gada stāties spēkā izmaiņas tehnisko apskašu periodiskumā.						
4.4.2.	Izvērtēt iespējamus tehniskos risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem	31.12.2025.	CSDD	SM	Uzsākts/turpinās	Šobrīd tirgū nav pieejamas slāpekļa oksīdu pārbaudes iekārtas, kas būtu paredzētas izmantošanai tehniskās apskates stacijās. CSDD turpina sekot līdzi tirgus segmenta attīstībai, lai vērtētu šādu iekārtu izmantošanu arī Latvijā.
<b>Izvērtējums</b> Skatāms kopējā gaisa kvalitātes uzlabošanas kontekstā. <b>Priekšlikumi</b> Turpināt pasākuma īstenošanu.						
4.5.	<b>Attīstīt dzelzceļa tīkla infrastruktūru un atjaunot ritošo sastāvu</b>					
4.5.1.	Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	31.12.2027.	LDz	SM	Uzsākts/turpinās	ANM reformā "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" paredzēts izbūvēt kontakttīklu, 3.3 kV vilces jaudas apakšstaciju, kontakttīkla sekcionēšanas posteni, signalizāciju, pieslēgumu pie elektrotīkliem, u.c. nepieciešamo infrastruktūru BEMU pārvadājumu iespējošanai neelektrificētajā dzelzceļā līnijā Zemitāni – Sigulda, kā arī uzlabot valsts bezemisiju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, modernizējot dzelzceļa elektrificēto tīklu līnijās Rīga–Zemitāni un Rīga–Priedaine un attīstot līniju Zasulauks–Bolderāja.  Normatīvais regulējums: MK 11.04.2023. noteikumi Nr.190 "Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" 1.1. reformu un investīciju virziena "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.1.i. investīcijas "Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā"

<sup>108</sup> <https://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40489002>

						<p>1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi”<sup>109</sup>.</p> <p>Uzsākta projekta “Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un attīstība”<sup>110</sup> īstenošana.</p> <p>ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas periodā paredzēts finansējums 3.1.1.1.pasākuma “Dzelzceļa transporta attīstība un energoefektivitātes uzlabošana sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos” ietvaros. Tiek izstrādāts normatīvais regulējums pasākuma īstenošanai.</p> <p>Šobrīd elektrificēti 251 km (14 %) no kopējā (1831,5 km) no kopējā dzelzceļa līniju garuma. Līdz 2026. gada beigām plānots uzlabot rādītāju līdz – 15% no kopējā tīkla jeb 273 km.</p> <p>Mainoties projektu tvērumam apzināt potenciālās izmaksas un novērtēt papildu finanšu līdzekļu piesaistes iespējas.</p>
--	--	--	--	--	--	---

#### Izvērtējums

Šobrīd 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 un ir nepieciešama šo līniju kontakttīkla nomaiņa un elektrifikācijas modernizācija.

Nav elektrificētas līnijas: Aizkraukle – Krustpils, Krustpils – Rēzekne, Krustpils – Daugavpils, Daugavpils – Rēzekne - Kārsava, Daugavpils loks, Pļaviņas – Gulbene, Tukums II – Ventspils, Tukums II – Jelgava, Jelgava – Krustpils, Jelgava – Liepāja, Jelgava – Meitene.

Tiek plānota elektrifikācijas sistēmas izbūve līnijā Zemitāni – Sigulda un dzelzceļa elektrificēto tīklu modernizācija līnijās Rīga–Zemitāni un Rīga–Priedaine un līnijas Zasulauks–Bolderāja attīstība. Finansējumu nosaka MK 11.04.2023. noteikumi Nr.190 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja 1.1. reformu un investīciju virziena "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.1.i. investīcijas "Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" 1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi".

Sasniedzamais rādītājs 273 km līdz 2026. gada beigām ir vispārējs un neprecīzi raksturo sasniegto mērķi. Latvijas dzelzceļu elektrifikācija notika 20. gs. 50-60. gados un šobrīd ir tehniski un fizisko novecojusi.

#### Priekšlikumi

Nepieciešams vērtēt iespēju papildināt RR, definējot tos, piemēram, “Modernizētas xx km elektrificētu līniju” un “Uzbūvēti yy jaunu elektrificētu līniju”.

Ja rādītāji tiek pārskatīti, izvērtēt iespēju no jauna elektrificēt tikai pašas noslogotākās līnijas un citās veidot elektrificētas salas BEMU vilcienu maršrutiem. Mainoties projektam tvērumam apzināt potenciālās izmaksas un novērtēt papildu finanšu līdzekļu piesaistes iespējas.

<sup>109</sup> <https://likumi.lv/ta/id/341097-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-1-komponentes-klimata-parmainas-un-vides-ilgtspēja-1-1-reformu>

<sup>110</sup> <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/96489>

<b>Riski</b> <p>No LDz intervijas tiek secināts, ka līdz 31.12.2027 ir paredzēts elektrificēt arī līniju Zaslauks – Bolderāja, tomēr ir jāsecina, ka pastāv liels risks šo mērķi nenasniegt laikā. Pēc LDz iepirkumu interneta lapu analīzes<sup>111</sup> var secināt, ka šis elektrifikācijas projektēšanas un būvniecības iepirkums nav izsludināts. Tātad, lai paspētu izbūvēt laikā, iepirkums ir jāizsludina ne vēlāk, kā līdz 2025. gada sākumam. Iepirkums varētu ilgt 6-9 mēn., projektēšana – 1 gads un būvniecība un nodošana ekspluatācijā – 1-1,5 gadi.</p>						
4.5.2.	Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa ( <i>Piemēram, hibrīdvilces elektrovilcieni, kuriem ir bezizmešu piedziņa (ūdeņraža šūnas un/vai akumulatoru baterijas) autonomajā režīmā ārpus elektroapgādes kontakttīkla, t.i., bimodālie bezizmešu vilcieni ar akumulatora bateriju un/vai ūdeņraža šūnu</i> )	31.12.2027.	PV	SM	Uzsākts/turpinās	Paredzēts finansējums ES fondu pasākuma 2.3.1.4. "Bezemisiju vilcieni" ietvaros. Izstrādāts normatīvais regulējums – MK 09.01.2024. noteikumi Nr.30 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās" 2.3.1.4. pasākuma "Bezemisiju vilcieni" īstenošanas noteikumi" <sup>112</sup> . Noris iepirkuma procedūra. <sup>113</sup>
<b>Izvērtējums</b> <p>Plānots nopirkt 9 BEMU vilcienus un vēl 7 iegāde tiek izvērtēta. Tāpat, no intervijas ar LDz tapa skaidrs, ka "ANM realizācijas plānā ir veiktas izmaiņas. Tika plānots BEMU vilcienus iegādāties līdz 2026. gadam, bet šobrīd plāns ir koriģēts, nosakot BEMU nodošanu ekspluatācijā līdz 2029.gadam".</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Pasākumā jāietver arī dzelzceļa un elektriskās infrastruktūras pielāgošana jauniem BEMU vilcieniem. Tāpat nepieciešams pievienot jaunas atbildīgās institūcijas – ATD, PV. Ir nepieciešams pielāgot un uzlabot infrastruktūru – uzlādes salas, stacijas, paaugstinātie peroni, pirms pasažieru pārvadājumu uzsākšanas. Nepieciešams ņemt vērā jauno vilcienu sniedzamību kilometros un šīs sniedzamības izmaiņu atkarībā no laika apstākļiem. Kā baterijas izlādes riska novēršanas pasākumu vajadzētu izskatīt parametru, ka neelektrificētai zonai jābūt ne lielākai par 70-80 km BEMU vilcienu maršrutos vai arī ne lielākai par 70-80% no BEMU vilcienu maksimālās sniedzamības.</p> <p><b>Riski</b></p> <p>Līguma noslēgšanas kavēšanās, kas savukārt kavēs vilcienu piegādi un pasažieru pārvadājumu uzsākšanu. Šis risks ir saistīts ar BEMU vilcienu kā jaunas tehnoloģijas ienākšanu Latvijā. Pēc vilcienu iegādes būs nepieciešams tos testēt, sertificēt, apmācīt personālu (mašīnistus, apkalpojošo personālu), un tikai tad būs iespējams uzsākt pārvadājumus. Šie visi priekšnoteikumi prasa laiku un ATD kopā ar PV nepieciešams stingri sekot jauno vilcienu ieviešanas grafikam. Infrastruktūras negatīvība BEMU vilcieniem. ATD kopā ar LDz nepieciešams izstrādāt un stingri sekot infrastruktūras modernizācijas grafikam.</p>						
4.5.3.	Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	31.12.2023.	PV	SM	Kavējas	Turpinās ES fondu 2014.-2020. g. plānošanas perioda projekta "Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadāšanai nepieciešamo elektrovilcienu iegāde" <sup>114</sup> īstenošana. Kopumā pasākuma ietvaros paredzēta 32 elektrovilcienu iegāde. Ņemot vērā Covid-19 pandēmijas un Krievijas uzsāktās karadarbības Ukrainā izraisītos apstākļus, jaunu elektrovilcienu

<sup>111</sup> [https://www.ldz.lv/iepirkumu\\_arhivs](https://www.ldz.lv/iepirkumu_arhivs); <https://www.ldz.lv/lv/iepirkumi>

<sup>112</sup> <https://likumi.lv/ta/id/349115-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-20212027-gadam-231-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-ilgtspējigu-daudzveidu-mobilitati-pilsetas-2314-pasakuma-bezemisiju-vilcieni-istenosanas-noteikumi>

<sup>113</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/izsludinata-iepirkuma-konkursa-otra-karta-devinu-akumulatoru-bateriju-elektrovilcienu-iegadei>

<sup>114</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/pasazieru-vilciens-un-skoda-vagonka-vienojas-istenot-jauno-elektrovilcienu-piegadi-lidz-vasaras-beigam>

							piegādes kavējas. Līdz 2023. gada beigām piegādāti 17 elektrovilcienu, bet atlikušo 15 elektrovilcienu piegāde paredzēta 2024. gadā.
<b>Priekšlikumi</b>							
Nepieciešams pārcelt rīcības virziena izpildes termiņu uz 31.12.2024.							
4.5.4.	Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija	31.12.2027.	LDz	SM, VDzA	Uzsākts/turpinās	Turpinās mēģinājumi pretendēt uz publisko finansējumu vēsturiski ar naftas produktiem piesārņoto vietu sanācijai – sarakste ar VVD, VARAM, sniegti priekšlikumi grozījumiem Vides aizsardzības likumā, iekļaujot arī vēsturiski piesārņoto vietu pārvaldības un sanācijas finansēšanas jautājumus, tikšanās ar SM. Ierobežotu finanšu līdzekļu dēļ finansiāli ietilpīgus teritoriju sanācijas darbus ir iespējams veikt mazāka apjomā un ilgākā laikā. Nepieciešams nodrošināt publiskā finansējuma pieejamību.	
<b>Izvērtējums</b>							
Daļēji īstenoti pasākumi dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācijai, galvenokārt nepietiekama finansējuma dēļ.							
Ir veikti sanācijas darbi, kur notika kritisko vietu sanāciju. Ierobežotu finanšu līdzekļu dēļ finansiāli ietilpīgus teritoriju sanācijas darbus ir iespējams veikt mazāka apjomā un ilgākā laikā.							
Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju, šobrīd LDz ikdienā ievēro principu – “piesārņotājs maksā”.							
20. gs. 90-jos gados, no Baltijas dzelzceļa pārvaldes pārņemot dzelzceļa infrastruktūru, LDz īpašumā nonāca infrastruktūras objekti, kuros identificēti ļoti augsts augšņu un gruntsūdens piesārņojums. Piesārņojuma rašanās iemesli bija dažādi - tehnoloģiskie pasākumi stacijās, atvērta tipa naftas produktu nolikšana un uzglabāšana tvertnēs, avārijas, ritošā sastāva kvalitāte, u.c. 2017-2018. g. veikts LDz īpašumā esošu piesārņotu un vēsturiski piesārņotu vietu audits un izveidots piesārņojumu vietu iekšējais reģistrs un piesārņojuma indikatīvais apjoms, kuru nepieciešams likvidēt, lai sasniegtu LR normatīvajos aktos noteikto pieļaujamo piesārņojuma robežlīmeni augsnē un gruntsūdenī.							
Piesārņotās vietas sadalītas pēc prioritātes ar tvērumu, teritoriju un atrašanās vietu. Šobrīd ir 6 vietas ar vēsturisko piesārņojumu, kur piesārņojums novērtēts kā augsts. Tiek veikts ikgadējs monitorings – grunts paraugi, monitorings vai piesārņojums palielinās vai nepalielinās. Ja piesārņojums palielinās, LDz veic tīrīšanu, kas prasa operatīvas izmaksas. Piemēram, stacijā Višķi tiek veikta tiešā sanācija (naftas atsūkšanās).							
Parasti vēsturiskā piesārņojuma problēmu risina ar publiskā finansējuma piesaisti, bet LDz nesaņem šādu finansējumu. Sanācija ir infrastruktūras pārvaldītāja jeb LDz uzdevums. LDz strādā ar ministrijām par finansējuma piesaisti vēsturiskā piesārņojuma likvidēšanai, jo jautājums ir komplekss, kurā ir piesaistītas vairākas organizācijas – VVD, VARAM, SM, LDz un Valsts dzelzceļa administrācija.							
<b>Priekšlikumi</b>							
Iespējama Norvēģijas finanšu fondu piesaiste sanācijas finansēšanai. Nepieciešams izskatīt dažādus ES finansējuma avotus finansējuma piesaistei.							
4.5.5.	Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos	31.12.2023.	LatRailNet	SM	Uzsākts/turpinās	AS “LatRailNet” ir sagatavojusi priekšlikumus, notikušas diskusijas ar nozari un politikas veidotājiem. Konceptuālais ziņojums “Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes	

						<p>kravu pārvadājumos”<sup>115</sup> ir nosūtīts Satiksmes ministrijai. Konceptuālais ziņojums ietver gan situācijas analīzi, gan dažādu risinājumu izvērtēšanu.</p> <p>Jautājums par finansēšanas modeļa līdzsvarošanu pasažieru pārvadājumos līdz šim nav bijis aktuāls, jo situāciju sabiedrisko pakalpojumu pārvadājumu finansēšanā regulē spēkā esošais Valsts Dzelzceļa lēmums, ar kuru uzdot AS "LatRailNet" līdz 2018. gada 24. augustam nodrošināt tādu grozījumu veikšanu Maksas aprēķināšanas shēmā, kas nodrošinātu tās atbilstību Dzelzceļa likuma 11.1 panta pirmajai un septītajai daļai, paredzot kritērijus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentam piemērojamā uzcenojuma vērtēšanai, izslēdzot no tiem jau iepriekš plānojamus no valsts vai pašvaldību budžetiem sedzamus izdevumus, kurus pasažieru pārvadātāji nespēj segt no saviem pārvadājumu ieņēmumiem. Nav iespējams finansēšanas modelis caur maksu par infrastruktūru.</p>
--	--	--	--	--	--	---

### Izvērtējums

Atbilstoši SM iesniegtajam konceptuālā ziņojuma projektam, LatRailNet piedāvā izveidot kopējo ceļu (auto un dzelzceļu) infrastruktūras uzturēšanas fondu un no tā finansēt atbilstoši valsts prioritātēm, to infrastruktūru pa kuru notiek kravu, pasažieru pārvadājumi.

AS "LatRailNet" ir sagatavojis konceptuālu ziņojumu "Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu pārvadājumos". Ziņojumā ietvertie priekšlikumi daļēji iekļauti, dzelzceļa sektora pamata plānošanas dokumentā "Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2023.- 2027. gadam", taču tas neparedz finansēšanas modeli maksas par infrastruktūras izmantošanu līdzsvarošanai.

Esošā valsts budžeta struktūra paredz dzelzceļa infrastruktūras finansējumu tikai sabiedrisko pasažieru pārvadājumu infrastruktūras izmaksu segšanu, proti, "segt izdevumus par publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, nodrošinot pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam". Šajā saistībā konceptuālais ziņojums paredz trīs iespējamo finansēšanas modeļu priekšlikumus un to izvērtējumu. Nepastāvot skaidrai valsts politikai par infrastruktūras izmantošanas preferencēm, un to finansēšanas kārtību potenciālie investori (graudu un kokizstrādājumu ražotāji, unificēto kravu nosūtītāji) nevar plānot savas investīcijas ritošajā sastāvā un loģistikas ķēžu izmaiņās, kas var būtiski aizkavēt transporta blakus izmaksu efektu mazināšanu, kas ir paredzēta vairākos klimata un reģionālas plānošanas dokumentos.

Ir jānosver, ka dzelzceļa transportā esot krasam kravu pārvadājumu samazinājumam, šī konceptuālā ziņojuma un infrastruktūras finansējuma modeļa ieviešana dzīvē ir prioritārs SM uzdevums. Šis uzdevums būtu jāizpilda, lai tieši un mērķēti palielinātu kravu plūsmu pa dzelzceļu, pārceļot tās no autotransporta. Tādā veidā tiktu panākts līdzsvars starp auto un dzelzceļa kravu pārvadājumiem, mazināts vides piesārņojums un daļēji aizstātas zaudētās tranzīta kravas.

LDz jālīdzsvaro savas izmaksas. Ir izveidojusies situācija, ka iekšzemes kravu pārvadājumi ir samazinājušies, līdz ar to nepieciešama godīga maksa par infrastruktūras izmantošanu starp dzelzceļa un autotransporta pārvadājumiem. Šādā veidā dzelzceļa un autotransporta kravu pārvadājumi būs vienlīdzīgās pozīcijās un var pastāvēt godīga konkurence. Rīcība – izveidot līdzsvarotu finansēšanas modeli, maksas lielumus, ārējo izmaksu novērtējumu. Minētā konceptuālā ziņojuma projektā piedāvāts līdzsvarots modelis kravu pārvadājumiem. Nepieciešams izveidot tādu pašu pasažieru pārvadājumiem.

### Priekšlikums

<sup>115</sup> chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2022/08/2022\_08\_09\_IMNP\_Lidzsvarota-finansesanas-modeļa-koncepcija.pdf

Mainīt uzdevuma izpildes termiņu uz 31.12.2027., arī SM norādīt kā atbildīgo.						
<b>4.6.</b>	<b>Nodrošināt drošu kuģošanas vidi</b>					
<b>4.6.1.</b>	Sagatavot informāciju par kuģu ceļiem un atjaunojot navigācijas karšu pārklājumu, t.sk. izvērtējot iespēju iegādāties hidrogrāfijas kuģi un daudzfunkcionālu hidrogrāfisko mērījumu aparatūras kompleksu	pastāvīgi	VSIA LJA	SAM	Uzsākt/turpinās	Laika posmā no 2021. līdz 2023. gadam ieviestas, vai atjaunotas 23 elektroniskās navigācijas kartes (t.sk. 11 ieviestas vai atjaunotas 2023. gadā). VSIA LJA uztur aktuālu gan jūras navigācijas papīra karšu kolekciju - 23 kartes, gan elektronisko navigācijas karšu kolekciju (ENC) - 28 kartes. Ar aktuālo informāciju var iepazīties LJA izdevumā "Karšu katalogs" <sup>116</sup> . 2023. gadā iegādāts daudzfunkcionālais hidrogrāfisko mērījumu aparatūras komplekss par EUR 300 000, atbilstoši MK 10.08.2023. rīkojumam Nr. 676 "Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" (VSIA LJA) peļņas daļu par 2022. gadu" <sup>117</sup> . Turpinās iekārtu uzstādīšana.
<b>Izvērtējums</b> VSIA LJA veikusi dažādus pasākumus atbilstoši TAP2027 un savā stratēģijā paredzētajam, piemēram, atjaunojot 23 elektroniskās navigācijas kartes, iegādāts daudzfunkcionālais hidrogrāfijas mērījumu komplekss. Nav piešķirts finansējums hidrogrāfijas kuģa iegādei. <b>Priekšlikumi</b> Turpināt pasākuma īstenošanu, izvērtēt iespēju piešķirt finansējumu hidrogrāfijas kuģa iegādei. <b>Riski</b> Galvenie riski saistīti ar finansējuma pieejamību aktivitāšu īstenošanai.						
<b>4.6.2.</b>	Nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos	pastāvīgi	SM, VSIA LJA	VARAM, KAD, VVD, VID, Ostu pārvaldes	Uzsākt/turpinās	Latvija atrodas Parīzes saprašanas memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Baltajā sarakstā <sup>118</sup> . IMSAS audits <sup>119</sup> noticis 2024. gada aprīlī, notiek darbs pie ziņojuma, kurā tiek iekļauti audita secinājumi.
<b>Priekšlikumi</b> Turpināt pasākuma īstenošanu. Iesaistītajiem jāņem vērā IMSAS audita secinājumi						
<b>4.7.</b>	<b>Īstenot pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai</b>					

<sup>116</sup> <https://www.lja.lv/ATONLV/getCatalogue>

<sup>117</sup> <https://likumi.lv/ta/id/344390-par-valstij-dividendes-izmaksajamo-valsts-sabiedribas-ar-ierobe-zotu-atbildibu-latvijas-juras-administracija-pelnas-dalu-par-2022-gadu>

<sup>118</sup> <https://www.lja.lv/news/latvija-saglaba-vietu-parizes-memoranda-baltaja-saraksta-2>

<sup>119</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

4.7.1.	Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā	pastāvīgi	LVC, LDz, Lidosta "Rīga"	SM	Uzsākts/turpinās	<p><u>Autoceļi</u> – Izstrādāts Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2024.–2028. gadam.<sup>120</sup></p> <p>2021.-2022. g. izstrādāts būvprojekts trokšņa samazināšanai gar valsts galveno autoceļu A6 Salaspilī. Ņemot vērā Salaspils pašvaldības veikto sabiedrisko apspriešanu un pieņemto lēmumu neatbalstīt būvprojektu, būvprojekts netika realizēts.</p> <p>2021.-2022. g. izstrādāts būvprojekts trokšņa samazināšanai gar valsts galveno autoceļu A2 Vangažos. 2023.gadā būvprojekts realizēts. Ir noslēgti līgumi par būvprojektu izstrādi trokšņa samazināšanai gar valsts galveno autoceļu A2 Garkalnē un gar valsts galveno autoceļu A6 Ikšķilē. Tiek veikti būvdarbu iepirkumu trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanai gar valsts galveno autoceļu A2 Gaujā, kā arī gar valsts galveno autoceļu A8 Jaunolainē.</p> <p><u>Aviācija</u> - 2023. gadā publicēta lidosta "Rīga" Trokšņa stratēģiskā karte<sup>121</sup>, kur iekļauta informācija par gaisa kuģu radītā trokšņa skartajām teritorijām, iedzīvotāju skaitu un trokšņa robežlielumiem. Trokšņa stratēģiskā karte izstrādāta ar mērķi informēt sabiedrību par lidostas apkārtoto gaisa kuģu radīto troksni, datu iegūšanai lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plāna izstrādē un lai informētu EK par vides troksni Latvijas teritorijā.</p> <p>Norit darbs pie jauna rīcības plāna izstrādes, līdz tam veicot pasākumus atbilstoši 2018. gadā apstiprinātajam plānam.<sup>122</sup></p> <p><u>Dzelzceļš</u> - SIA „Estonian, Latvian &amp; Lithuanian Environment” pēc dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja VAS „Latvijas dzelzceļš” pasūtījuma izstrādāja „Rīcības plānu trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā laika periodam no 2024. līdz 2028. gadam”<sup>123</sup>, kas apstiprināts ar VAS „Latvijas dzelzceļš” 2024.gada 15.janvāra Valdes lēmumu Nr.VL-1.6/12-2024.</p>
--------	---	-----------	--------------------------	----	------------------	---

<sup>120</sup> <https://lvceli.lv/celu-tikls/projekti/ricibas-plans-vides-troksna-samazinasanai-valsts-autocelu-posmiem/ricibas-plans-vides-troksna-samazinasanai-2024/>

<sup>121</sup> <https://www.riga-airport.com/lv/troksna-strategiska-karte>

<sup>122</sup> <https://www.riga-airport.com/lv/ricibas-plans-troksna-samazinasanai>

<sup>123</sup> <https://www.ldz.lv/lv/troksnis>



						Līdz 2025. gada beigām LDz plāno izbūvēt prettrokšņa barjeras 600 m garumā akustiskajā trokšņa diskomforta zonā Ķengaragā, Rīgā pie Šķirotavas stacijas. <sup>124</sup>
--	--	--	--	--	--	---

#### Izvērtējums

Pasākums ir būtisks iedzīvotājiem, kas pakļauti trokšņa ietekmei.

Rīgas lidosta intervijas laikā norādīja, ka līdz šim veiktie pasākumi, ir uzskatāmi par optimāliem un paredzams, ka turpmāk būtiski situācijas uzlabojami nav paredzami. Ir mainīts gaisa kuģu ceļš, kā rezultātā mazinājies kopējais trokšņa līmenis, tomēr iedzīvotāju skaitam lidostas apkārtnē pieaugot, pieaug arī to iedzīvotāju skaits, kurus tas ietekmē.

#### Priekšlikumi

Būtu ieteicams apsvērt uzdevumu skatīt autoceļu pārbūves un attīstības kontekstā. ņemot vērā, ka ātrgaitas autoceļu koncepts paredz arī trokšņa sienu izbūvi attiecīgajos ceļu posmos, kur tas nepieciešams. Līdzīgi kvalitātes kritēriji varētu tikt izstrādāti arī reģionālajiem autoceļiem.

<sup>124</sup> <https://www.db.lv/zinas/latvijas-dzelzcels-veiks-vairakus-troksnu-mazinasanas-pasakumus-pie-dzelzcela-linijam-514805>

**5.rīcības virziens – Pētniecības un inovāciju izmantošana, pētnieku un politikas veidotāju sadarbība un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošana**

Nr.p.k.	Uzdevums/pasākums	Izpildes termiņš (gads)	Atbildīgās institūcijas	Līdz-atbildīgās institūcijas	Izpildes statuss	Pamatojošā informācija
<b>5.1.</b>	<b>iesaistīties transporta nozares izglītības un pētniecības attīstībā un atbalstīt inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu</b>					
<b>5.1.1.</b>	Piedalīties un organizēt nozares popularizēšanas pasākumus darba spēka un izglītojamo piesaistei (ēnu dienas, karjeras dienas, atvērto durvju dienas)	pastāvīgi/ regulāri	SM, kapitāl-sabiedrības		Uzsākts/turpinās	<p>Lai veicinātu sabiedrības informētību un dialogu, kā arī, lai informētu par ES fondu ieguldījumu, 2022. gadā nodrošinātas Ceļu satiksmes drošības padomes (CSDP) sēžu tiešraides<sup>125</sup> ziņu aģentūras LETA mājaslapā un Satiksmes ministrijas Facebook lapā. Tiešraidēs nodrošināta mediju un visu interesentu līdzdalība.</p> <p>Lai popularizētu labās prakses piemērus par ceļu satiksmes drošības uzlabošanas iniciatīvām un vienlaikus veicinātu pašvaldību atbildīgo amatpersonu un iedzīvotāju izpratni par ceļu satiksmes drošību, 2022.<sup>126</sup> un 2023. gadā<sup>127</sup> īstenots konkurss "Ceļu satiksmes drošības pašvaldību novērtēšanas indekss". Konkurss notika divās kategorijās "Balva – ceļu satiksmes drošākā pilsēta" un "Balva – ceļu satiksmes drošākais novads".</p> <p>Lai veicinātu jauniešu izpratni par ilgtspējīgu mobilitāti un drošu pārvietošanos, SM piedalījās jauniešu koprades festivāla "Kopums" 2022. gadā un 2023. gadā<sup>128</sup>.</p> <p>Dalība sarunu festivālā LAMPA – 2021. gadā ar diskusiju par cieņpilnu iekļaušanos satiksmē, 2022. gadā ar diskusijas "Par ilgtspējīgu transportu, dzelzceļa lomu un jaunajiem elektrovilcieniem. Kas mainīsies?"<sup>129</sup>, 2023. gadā ar divu dienu programmu "Ilgtspējīgas mobilitātes pieturu"<sup>130</sup>. 2024. gadā festivālā plānots piedalīties ar diskusiju par Rail Baltica projektu.</p> <p>2023. gadā tika īstenota integrētā komunikācijas kampaņa "Laid kā lielais"<sup>131</sup>, kuras mērķis ir veicināt bērnu un jauniešu, kā arī viņu vecāku izpratni par ilgtspējīgu mobilitāti, kur būtiskākais aspekts ir droša iekļaušanās satiksmē.</p>

<sup>125</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-padome>

<sup>126</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/pirno-reizi-latvija-noskaidrotas-celu-satiksmei-drosakas-pilsetas-un-novadi>

<sup>127</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/sogad-otro-reizi-apbalvos-celu-satiksmei-drosakas-pasvaldibas>

<sup>128</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/ilgtspējīgas-mobilitātes-pietura-jauniesu-festivāla-kopums>

<sup>129</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/norikoti-papildu-vilcieni-sarunu-festivāla-lampa-apmekletajiem>

<sup>130</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/par-ilgtspējīgu-mobilitāti-vidēi-draudzīgu-ertu-un-drosu-parvietosanos-sarunu-festivāla-lampa>

<sup>131</sup> <https://asvalters.lv/>

					<p>Dalība Ēnu dienā 2021., 2022., un 2023. gadā<sup>132</sup> ar mērķi veicināt izpratni par SM darbības jomām, darbu SM, kā arī informēt par ES fondu ieguldījumu nozares attīstībā un Rail Baltica projekta virzību.</p> <p><u>Rail Baltica projekta komunikācija</u></p> <p>Lai iepazīstinātu Latvijas iedzīvotājus ar topošo Rail Baltica dzelzceļa līniju, 2022. gadā ministrija rīkoja vides izstādi "Ar vienu vilcienu rītdienā"<sup>133</sup>. Tā apceļoja 10 Latvijas novadu pašvaldības, ko šķērsos topošā Eiropas sliežu platuma dzelzceļa līnija. Katrā no izstādes pieturvietām rīkotas satiksmes ministra un Rail Baltica projekta ieviešēju Latvijā tikšanās ar iedzīvotājiem par projekta vietējām aktualitātēm. Pašlaik izstāde apskatāma Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā.</p> <p>2023. gadā izdota brošūra "Baltijas gadsimta dzelzceļa projekts"<sup>134</sup> latviešu valodā. Brošūra izplatīta drukātā veidā Rail Baltica projekta sadarbības partneriem Latvijas novadu pašvaldībās, tostarp pašvaldību bibliotēkām un Tūrisma informācijas centriem, kā arī izlietota ar Rail Baltica projektu saistītos pasākumos, veicinot Latvijas iedzīvotāju informētību par projektu ieviešanu un tā ieguvumiem. Brošūra publicēta elektroniskā veidā SM un projekta partneru mājaslapās.</p> <p>Rail Baltica projekta nacionālais ieviešējs Latvijā EDzL, Rail Baltica Rīgas Centrālā mezgla būvnieks Bererix un RTU 2023. gada februārī parakstīja sadarbības līgumu<sup>135</sup>, lai veicinātu sadarbību inženiertehnisko speciālistu teorētiskā un praktiskā sagatavošanā un pētniecībā. Sadarbojoties ar RTU jauno inženieru sagatavošanā, studentiem lasītas vairākas lekcijas un organizēti būvlaukumu apmeklējumi praktiskās pieredzes gūšanai.</p> <p>2024. gadā sadarbība ar RTU turpinās<sup>136</sup>, stiprinot sadarbību studijās un pētniecībā, nodrošinot darba tirgus vajadzībām atbilstošu speciālistu sagatavošanu un inovācijas straujākai dzelzceļa nozares attīstībai, īpašu uzmanību veltot lielākajam infrastruktūras projektam Baltijā - Rail Baltica.</p> <p>VSIA LJA nodrošina šādus jūrniecības nozares popularizēšanas pasākumus:</p>
--	--	--	--	--	---

<sup>132</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/eno-satiksmes-ministrija-iegusti-velosipedista-tiesibas-un-apmekle-rail-baltica-buvlaukumu>

<sup>133</sup> <https://www.railwaymuseum.lv/lv/content/ar-vienu-vilcienu-ritdiena-izstade-par-toposo-rail-baltica-dzelzcelu>

<sup>134</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/informativie-materiali-2>

<sup>135</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/rail-baltica-latvijas-ieviesejs-un-buvnieks-ar-rtu-sadarbosies-jauno-inzenieru-sagatavosana>

<sup>136</sup> <https://edzl.lv/jaunumi/zinas/rtu-toposie-buvinzenieri-iepastist-rail-baltica-buvdarbu-ligumu-vadibu>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>- organizē jūrniecības nozares konkursu skolēniem "Enkurs"<sup>137</sup>;</li> <li>- izdod žurnālu "Jūrnieks"<sup>138</sup>;</li> <li>- piedalās starptautiskajā aktīvās atpūtas un vaļasprieku izstādē "Outdoor".</li> </ul>
<b>Izvērtējums</b> Iesaistītās institūcijas paredz atsevišķu TAP2027 pasākumu.						
5.1.2.	Sekmēt pētniecības un inovācijas, t.sk. viedo mobilitātes risinājumu, attīstību transporta nozarē Latvijā un starptautiskā līmenī, veicinot sadarbību starp transporta un citu nozaru pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām un zinātniskajām institūcijām	Pastāvīgi /regulāri	SM	VARAM	Uzsākts/turpinās	<p>2021.-2023. gadā SM pasūtījusi pētījumus "Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gadam pasākumu ietekmes uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu un klimata mērķu sasniegšanu transporta sektorā Latvijā" un "Pētījumu, novērtējumu un saistītās dokumentācijas izstrāde ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā". Papildus informācija atrodama Pētījumu un publikāciju datu bāzē<sup>139</sup>. Tāpat šajā datu bāzē pasūtītos pētījumus publicēt ir aicinātas SM padotības iestādes un kapitālsabiedrības.</p> <p>Satiksmes ministrijas pārstāvji darbojas Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētajās Viedās specializācijas stratēģijas (RIS3) vadības grupās "Viedā enerģētika un mobilitāte" un "Informācijas un komunikācijas tehnoloģijas". RIS3 jomas vadības grupa ir sadarbības platforma, kurā nozares uzņēmumu, kompetences centru, klasteru, asociāciju, zinātnisko institūciju un ministrijas pārstāvju un citi nozares dalībnieki izstrādā viedās specializācijas (RIS3) ilgtermiņa stratēģiju, konsolidē, identificē, apstiprina un ievieš darbības plānu<sup>140</sup>. Vadības grupas mērķis ir RIS3 specializācijas jomas ietvaros nodrošināt pētniecības un inovāciju, cilvēkresursu un internacionalizācijas attīstības veicināšanu, to mērķu un rīcības virzienu definēšanu un sasniegto rezultātu uzraudzību, ievērojot uzņēmējdarbības atklājuma principus.</p> <p>ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam (ESSBJR) ir Stratēģija ir pirmā ES iekšējā stratēģija Eiropas makroreģionam, kuras pamatā ir inovatīva un integrēta ilgtermiņa pieeja ES politiku īstenošanai Baltijas jūras reģionā. Tā aptver astoņas ES dalībvalstis Baltijas jūras reģionā – Dāniju, Igauniju, Latviju,</p>

<sup>137</sup> <https://www.lja.lv/en/node/1199>

<sup>138</sup> <https://www.ljs.lv/zurnals-jurnieks/>

<sup>139</sup> <https://ppdb.mk.gov.lv/datubaze/>

<sup>140</sup> Informatīvā ziņojuma 2.3. punkts, pieejams Tiesību aktu portālā: [https://tapportals.mk.gov.lv/legal\\_acts/96786681-4b03-4e5d-b82a-7ddd1162087e](https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/96786681-4b03-4e5d-b82a-7ddd1162087e)

						<p>Lietuvu, Poliju, Somiju, Vāciju un Zviedriju. Kopš 2012. gada ir definēti trīs vispārējie Stratēģijas mērķi – ‘Glābt jūru’, ‘Apvienot reģionu’ un ‘Celt labklājību’. Zem katrā no vispārējiem mērķiem ir definēti apakšmērķi, kas precīzē sasniedzamo rezultātu. Stratēģijas īstenošana balstās uz Rīcības plānu, kurš tiek regulāri atjaunots. 2021. gada 17. februārī Eiropas Komisija izplatīja Rīcības plāna aktualizētu redakciju<sup>141</sup>. Rīcības plānā ir noteiktas 14 politikas jomas un tajās īstenojamie pasākumi, konkrēti mērķi un rezultatīvie rādītāji līdz 2025. gadam. Katrai politikas jomai ir izveidota sava politikas jomas vadības grupa. Satiksmes ministrija līdzdarbojas Transporta politikas jomas (<i>PA Transport</i>)<sup>142</sup> Vadības grupā un Kuģošanas politikas jomas (<i>PA Ship</i>)<sup>143</sup> Vadības grupā. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs nodrošina dalību Jūras drošības (<i>PA Safe</i>)<sup>144</sup> Vadības komitejā. Vadības grupu sanāksmes notiek vismaz divas reizes gadā. Latvija no 2023. gada 1. jūlija līdz 2024. gada 30.jūnijam ir prezidējošā valsts ES SBJR Latvijas prezidentūras ietvaros 2023.gada 4.-5.oktobrī Rīgā notika ES SBJR Ikgadējais forums<sup>145</sup>. ES SBJR dalībvalstis no 2023. gada nodrošina prezidentūru arī Vadības komitejās. Vadības komiteju sanāksmēs dalībnieki apmainās ar informāciju par aktuālajiem projektiem un citām aktivitātēm.</p> <p>Satiksmes ministrija kopā ar citām ES dalībvalstu institūcijām ir parakstījusi līgumu ar EK un Beļģijas ceļu satiksmes drošības institūtu “VIAS Institute” par ceļu satiksmes drošības būtisko veikspējas indikatoru statistikas datu ievākšanu un analīzi<sup>146</sup><sup>147</sup>. Saskaņā ar līgumu SM ir deleģējusi CSDD par projekta “Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety” īstenošanu. Šī projekta mērķis ir iegūt precīzākus datus par faktoriem, kas būtiski ietekmē ceļu satiksmē bojā gājušo un smagi ievainoto skaitu, dalībvalstīs. CSDD kopā ar ārpakalpojumu sniedzējiem nodrošina projektā noteikto ceļu satiksmes drošības rādītāju datu iegūšanu, apstrādi, apkopošanu un analīzi, kā arī to sagatavošanu un iesniegšanu EK.</p>
--	--	--	--	--	--	---

<sup>141</sup> <https://www.eusbsr.eu/about/implementation>

<sup>142</sup> <https://www.eusbsr.eu/pa-transport-about>

<sup>143</sup> <https://www.eusbsr.eu/pa-ship-actions>

<sup>144</sup> <https://www.eusbsr.eu/pa-safe-about>

<sup>145</sup> <https://www.eusbsr.eu/annualforum2023>

<sup>146</sup> <https://www.baseline.vias.be/>

<sup>147</sup> <https://trendlineproject.eu/about/about>

						<p>2023. gadā CSDD piedalījās ESRA projektā<sup>148</sup>, kur 39 valstīs aptauju veidā noskaidroja ceļu satiksmes dalībnieku viedokli par uzvedību uz ceļa.</p> <p>Viedās mobilitātes joma - šobrīd bezpilota autorisinājumi galvenokārt tiek veikti Biķernieku trasē Rīgā, kur, saskaņojot ar Biķernieku trases direktoru un CSDD kā objekta īpašnieku, var veikt testus. Saskaņošana ar citām iestādēm un apdrošināšanas iegāde nav nepieciešama, ja brauciens notiek slēgtā teritorijā.</p> <p>SM nav saņēmusi pieprasījumus, kas saistīti ar viedās mobilitātes iespējām jūrmieciņas nozarē.</p> <p>Par bezpilota gaisa kuģu sistēmas nozares attīstību skatīt 2.3.4.pasākumu.</p>
<p><b>Izvērtējums</b></p> <p>Netiek sasniegti noteiktie RR attiecībā uz investīcijām pētniecībā.</p> <p><b>Priekšlikumi</b></p> <p>Iesaistīt zinātniskās institūcijas un izmantot dažādu pētījumu programmu <b>piedāvātās</b> iespējas.</p>						
5.1.3.	Saglabāt autonomu jūrmieciņas izglītības sistēmu un nodrošināt optimālu jūrmieciņas izglītības programmu klāstu	pastāvīgi	VSIA LJA, SM	IZM	Uzsākts/turpinās	<p>Pasākuma izpilde iespējama daļēji, salīdzinot ar sākotnēji plānoto.</p> <p>1) Jūrmieciņas izglītības iestādes nav vairs institucionāli pastāvīgas. Ir saglabāta to daļēja autonomija, tās integrējot RTU sastāvā.</p> <p>Augstākās izglītības reformas ietvaros, pamatojoties uz Augstskolu likuma grozījumiem, ar MK 06.07.2022. rīkojumu Nr.492 "Par Latvijas Jūras akadēmijas reorganizāciju" (turpmāk – rīkojums Nr.492)<sup>149</sup> un 11.10.2022. MK rīkojumu Nr.707 "Par Liepājas Jūrmieciņas koledžas reorganizāciju" (turpmāk – rīkojums Nr.707)<sup>150</sup> Latvijas Jūras akadēmija (LatJa) un Liepājas Jūrmieciņas koledža (LJK) ir reorganizētas un iekļautas RTU sastāvā. LatJa atbilstoši rīkojumam Nr.492 turpina pastāvēt kā RTU struktūrvienība, un RTU ir LatJa tiesību un saistību pārņēmēja. RTU pārņem arī LatJa Jūrskolu, kas turpina darboties kā LatJa struktūrvienība. LJK atbilstoši rīkojumam Nr.707 turpina pastāvēt kā RTU aģentūra "Rīgas</p>

<sup>148</sup> <https://www.esranet.eu/en/about-the-project/>

<sup>149</sup> <https://likumi.lv/ta/id/333786-par-latvijas-juras-akademijas-reorganizaciju>

<sup>150</sup> <https://likumi.lv/ta/id/336293-par-liepajas-jurmiecibas-koledzas-reorganizaciju>

						<p>Tehniskās universitātes Liepājas Jūrmieciņas koledža" un aģentūra ir koledžas tiesību un saistību pārņēmēja.</p> <p>2) Īsā termiņā veiktā institucionālā reorganizācija ir apsteigusi procesus, kas nepieciešami saistībā ar jūrmieciņas izglītības pārkaršanu atbilstoši tās specifiskajām prasībām. Tas savukārt pašlaik apgrūtina (ietekmē) spēju uzturēt optimālu jūrmieciņas izglītības programmu klāstu.</p> <p>3) Ir būtiski nodrošināt, ka tiek īstenotas rīkojumā Nr.492 un tā anotācijā iekļautās norādes par finansējuma pieejamību LatJa attīstībai. Vienlaikus jāsaģlabā arī LatJa identitāte, tradīcijas un profesionālais akadēmiskais personāls. Finansējums nepieciešams kvalificēta jūrmieciņas izglītības personāla piesaīstei, aprīkojumam, piemēram, simulatoriem, lai nodrošinātu, ka speciālistus arī turpmāk saģatavo atbilstoši starptautiskajiem standartiem. Būtiski, lai RTU turpinātu sniegt nepieciešamo atbalstu LatJa studiju virziena "Jūrmieciņa" akreditācijas procesā.</p>
<b>Priekšlikumi</b> Nepieciešams nodrošināt autonomijas jēdziena realizēšanu organizācijas ietvaros.						
5.1.4.	Izvērtēt jūrmieku sertifikātu digitalizēšanas iespēju un izvēlēties optimālo risinājumu	31.12.2027.	VSIA LJA	SM	Uzsākts/turpinās	<p>TAP2027 pasākuma īstenošanai tika plānots valsts budģeta finansējums 500 000 EUR apmērā. Uz 2024. gadu pasākuma īstenošanai paredzētais finansējums no valsts budģeta līdzekļiem nav piešķirts.</p> <p>VSIA LJA rīcībā nav pietiekamu finanšu līdzekļu, lai nodrošinātu pasākuma izpildi pilnā apjomā. Šobrīd ir veikta priekšizpēte, lai nodrošinātu pakāpenisku virzību uz Jūrmieku reģistra sniegto pakalpojumu digitalizāciju, kuras ietvaros ir izstrādāts pētījums "Jūrmieku reģistra sniegto pakalpojumu digitalizācijas iespējas" un saģatavota digitalizācijas risinājuma tehniskā specifikācija.</p>
<b>Izvērtējums</b> VSIA LJA ir veikusi izpēti jūrmieka sertifikātu digitalizēšanai.						
<b>Priekšlikumi</b> Turpināt pasākuma īstenošanu, izvērtēt pasākuma realizācijas apjomu, ņemot vērā pieejamo finansējumu.						
<b>Riski</b> Aktivitātes īstenošanai līdz izvērtējuma brīdim nav piešķirti publiskie finanšu līdzekļi, tādējādi VSIA LJA nav pietiekami resursi aktivitātes īstenošanai.						

5.1.5.	Veicināt un atbalstīt gaisa kuģu pilotu apmācības	31.12.2027.	SM	CAA, airBaltic	Uzsākts/turpinās	<p>Atbilstoši CAA nolikumam<sup>151</sup>, CAA uzdevums ir sertificēt un uzraudzīt civilās aviācijas personālu, civilās aviācijas personāla mācību kursus, programmas un mācību organizācijas. Lai persona iegūtu kādu no pilota apliecībām tai ir jāapgūst attiecīgu teorētisko un praktisko apmācību sertificētā mācību organizācijā, kā arī aviācijas kompetentās iestādes uzraudzībā (Latvijā – CAA) jānokārto attiecīgus teorētiskos eksāmenus un praktisko eksāmenu (prasmju pārbaudi). Pilota apliecību (izņemot nacionālā amatierpilota apliecību) iegūšanai, persona gan teorētisko, gan praktisko apmācību var apgūt jebkurā ES dalībvalstī sertificētā mācību organizācijā, turklāt teorētiskā un praktiskā apmācība var būt iegūta dažādās sertificētās mācību organizācijās, un arī tās var būt sertificētas dažādās ES dalībvalstīs. Teorētiskos eksāmenus persona arī var kārtot jebkurā ES dalībvalsts aviācijas kompetentā iestādē (nosacījums tikai, ka visiem eksāmeniem ir jābūt nokārtotiem vienas aviācijas kompetentās iestādes uzraudzībā), bet praktisko eksāmena kārtošana ir Latvijas CAA uzraudzībā, ja persona vēlas pilota apliecību saņemt Latvijā.</p> <p>2023. gadā Latvijas lidsabiedrības airBaltic Pilotu akadēmija<sup>152</sup> atzīmēja savu pirmo piecgadi. Šobrīd akadēmijā studē 123 studenti. Vairums ir no Baltijas valstīm, taču pārstāvētas ir arī citas Eiropas Savienības valstis, to skaitā Vācija, Francija, Somija, Spānija, Itālija, un citas. Vairāk nekā 10% akadēmijas studentu ir sievietes. Līdz šim pēc absolvēšanas airBaltic jau kā darbinieki pievienojušies 95 studenti. airBaltic Pilotu akadēmijas studentiem ir jāsedz maksa par integrētā aviokompānijas pilotu kursa teorijas studijām un 45 lidojuma stundām, šīm izmaksām veidojot 15 000 eiro. Pēc airBaltic pilotu novērtējuma saņemšanas un kļūšanas par uzņēmuma darbinieku lidsabiedrība nodrošinās finansējumu (aizdevumu) pārējām studijām.</p>
--------	---	-------------	----	----------------	------------------	---

#### Izvērtējums

AS "Air Baltic Corporation" 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 (PIKC) Liepājas Valsts tehnikumu, lai izveidotu jaunu izglītības programmu gaisa kuģu mehāniķiem. Tā rezultātā 2022. gadā tika uzsāktas divas mācību programmas<sup>153</sup>. Atbilstoši intervijā paustajam,

<sup>151</sup> <https://likumi.lv/ta/id/253421-valsts-agenturas-civilas-aviacijas-agentura-nolikums>

<sup>152</sup> <https://airbaltictraining.com/lv/>

<sup>153</sup> <https://www.airbaltic.com/sustainability/report/2023/Ilgosp%C4%93jas-un-Gada-P%C4%81rskats-2023.pdf>



uzņēmuma kapacitāte, ņemot vērā, pieejamo lidlauku skaitu Latvijā, kur iespējami mācību lidojumi, un citus apstākļus, uzņēmuma kapacitāte ir līdz 50 pilotiem gadā. Izglītības ministrija nenodrošina apmācību līdzfinansējumu un uzņēmums to dara tikai par saviem finanšu līdzekļiem. Valsts aģentūra "Civilā aviācijas aģentūra" nodrošina pilotu mācību organizāciju sertificēšanu un uzraudzību.

#### **Priekšlikumi**

Turpināt pasākuma īstenošanu.

#### **Riski**

Saskaņā ar intervijās sniegto informāciju AS "Air Baltic Corporation" sniegtās pilotu un atbalsta personu apmācības līdz licences vai sertifikāta saņemšanai netiek atzītas atbilstoši Latvijā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, bet citās ES tās tiek atzītas, tādējādi nav saprotama rīcības virziena aktivitātes iekļaušana, ja tā nesasniedz mērķi.