Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

|  |
| --- |
| Par pamatnostādņu projektu “Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam” |

(dokumenta veids un nosaukums)

**I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p. k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam | Atzinuma sniedzēja uzturētais iebildums, ja tas atšķiras no atzinumā norādītā iebilduma pamatojuma | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11. | Pamatnostādņu projekts. | **Pārresoru koordinācijas centrs** (21.06.2021. atzinums Nr. 1.2-7/94 atkārtotajā elektroniskajā saskaņošanā)  Pamatnostādņu projekts paredz samazināt kopējo SEG emisiju daudzumu transporta sektorā pret 2017.gadu par 28%. Vienlaikus pamatnostādņu projekts paredz palielināt Rīgas starptautiskajā lidostā apkalpoto pasažieru skaitu, bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no visiem transportlīdzekļiem sasniegs tikai 2%. Lai arī pamatnostādņu projektā ir plānots, ka pieaugs dzelzceļa pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā, kā arī iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli brauc katru vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita, tomēr ņemot vērā dzelzceļa nelielo īpatsvaru no SEG emisijām transporta jomā, PKC uzskata, ka SEG emisiju mērķis ar pašreizējiem pamatnostādņu projektā ietvertajiem pasākumiem ar augstu varbūtību nav sasniedzams. Lūdzam papildināt pamatnostādņu projektu ar izvērstiem aprēķiniem un modelēšanu SEG emisiju samazinājumam transporta nozarē, kas pamatotu pamatnostādņu projektā ietverto SEG emisiju samazināšanas mērķi un apliecinātu tā sasniegšanas iespējamību, vai arī, ja tiek secināts, ka pamatnostādņu projektā pašlaik ietvertie pasākumi nav pietiekami SEG emisiju samazināšanas mērķa sasniegšanai, papildināt pamatnostādņu projektu ar atbilstošiem SEG emisiju samazināšanas pasākumiem, lai nodrošinātu izvirzītā SEG emisiju mērķa sasniegšanu. | **Nav ņemts vērā**  Norādām, ka atbilstoši Ministru kabineta 04.02.2020. rīkojuma Nr. 46 “Par Latvijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam”turpmāk – Rīkojums Nr.46)4.punktam, nozaru ministrijām, izstrādājot atbilstošos politikas plānošanas dokumentus, jāņem vērā Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – NEKP2030) noteiktie mērķi.  Ministrija, izstrādājot TAP2027, ir ņēmusi vērā Rīkojumā Nr. 46 noteikto un rezultatīvā rādītāja Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu mērķa vērtības 2023. un 2027.gadam salāgojusi ar NEKP2030 prognožu ziņojumu[[1]](#footnote-2) (uz ko tika norādīts arī Ekonomikas ministrijas (turpmāk – EM) sniegtajos atzinumos par TAP2027), kas ietver arī NEKP2030 ietverto pasākumu īstenošanu transporta jomā. Vienlaikus TAP2027 tiek papildus norādīts, ka izvirzītie SEG emisiju samazinājuma mērķi sasniedzami gadījumā, ja tiek izpildīti visi NEKP2030 iekļautie pasākumi, t.sk. citu nozaru iniciatīvas. Saskaņā ar NEKP2030, reizi divos gados Latvija Eiropas Komisijai sniegs integrētu nacionālo enerģētikas un klimata progresa ziņojumu, kurā cita starpā būs jāietver informācija arī par progresu virzībā uz NEKP2030 noteikto mērķu un devumu sasniegšanu un to finansēšanai un sasniegšanai vajadzīgo rīcībpolitiku un pasākumu īstenošanu. Tā kā arī TAP2027 tiks veikts starpposma ietekmes izvērtējums (MK plānots iesniegt līdz 01.10.2024.), tad TAP2027 izvirzītie SEG emisiju samazināšanas mērķi tiks pārskatīti un aktualizēti atbilstoši NEKP2030 progresa ziņojumam.  Vienlaikus klimata mērķu sasniegšanas progress tiks vērtēts atbilstoši š.g. 27.aprīlī Ministru kabinetā izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un oglekļa dioksīda piesaistes saistību izpildi", kura protokollēmuma 3.punkts uzdod nozaru ministrijām pārskatīt NEKP2030 iekļautos pasākumus un iekļaut papildus pasākumus, lai nodrošinātu mērķtiecīgu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu vai stabilizēšanu (nepalielināšanu) un CO2 piesaistes palielināšanu, t.sk. papildinot NEKP2030 4. pielikumu ar rezultatīvajiem rādītājiem un finansējuma avotiem, kur tas šobrīd nav atspoguļots.  Ņemot vērā to, ka EM nodrošina Nacionālās enerģētikas un klimata padomes sekretariāta funkciju, kas uzrauga minētā plāna ieviešanu, kā arī to, ka EM vadībā tapa šis plāns, ministrija ir lūgusi EM sniegt informāciju par plānotajām aktivitātēm, t.sk. laika grafiku, minētā Ministru kabineta sēdes protokollēmuma izpildei.  Vienlaikus informējam, ka vairākās sanāksmēs EM un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) ir informējusi, ka ir pasūtījušas pētījumus, kas ietver izvērtējumus par klimata mērķu sasniegšanu, tāpēc ministrija ir lūgusi gan EM, gan VARAM sniegt informāciju par pasūtītajiem pētījumiem, kuros plānots veikt aprēķinus un analīzi par transporta sektoru, ņemot vērā enerģētikas politikas būtisko ietekmi, kā arī pašvaldību plānus, kas tiek ņemti vērā prognožu izstrādē. Ņemot vērā, ka 2021. gada 14.jūlijā Eiropas Komisija nāks klajā ar virkni pasākumu klimata jomā, kurās diskusijas ir jābalsta uz argumentiem, kas pamatoti ar pētījumiem, ir nepieciešams nodrošināt efektīvu valsts budžeta līdzekļu izlietojumu, nedublējot pasākumus, kas tiek veikti. Tai pat laikā, pēc informācijas saņemšanas no EM un VARAM, ministrija izvērtēs iespēju piesaistīt ekspertus, lai veidotu detalizētākus nozares specifiskus aprēķinu modeļus, taču vienlaikus nedublējot to, ko ir plānojusi veikt EM un VARAM.  Ņemot vērā minēto, SEG emisiju samazināšanas mērķa sasniegšanai tiks veikta virkne iniciatīvu NEKP2030 ieviešanas un izpildes ietvarā, kas tai pašā laikā skars arī TAP2027 iekļautās iniciatīvas. |  |  |
| 12. | 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  5.1.3. Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu | **Izglītības un zinātnes ministrija (IZM)**  (*18.05.2021. atzinums Nr. 4-3.2e/21/1879*)  IZM skatījumā 5.1.3. pasākums ir pretrunā ar augstākās izglītības politiku – resursu koplietošanu, sadarbību, ciešāku integrāciju visā augstākās izglītības sistēmā. Kā jau iepriekš norādījām, atbilstoši IZM nolikumam (Ministru kabineta 2003.gada 16.septembra noteikumi Nr. 528) izglītības politikas un izglītības infrastruktūras attīstības plānošana nacionālā mērogā ir ministrijas kompetencē. IZM skatījumā augstākās izglītības sektora kopējo reformu kontekstā autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīkla saglabāšana apdraud kvalitatīvas un ilgtspējīgas jūrniecības izglītības sistēmas nākotni Latvijā. Par šo liecina arī 2019.g. Zinātnes institūtu starptautiskā novērtējuma rezultāti, kur Latvijas Jūras akadēmijai piešķirts vērtējums „1”, kas norāda uz kritiski nepietiekamu zinātnes un pētniecības potenciālu un vājiem rezultātiem. IZM vērš uzmanību, ka augstākās izglītības iestādēm, tostarp, LJA jābūt konkurētspējīgām un jāveic augstas kvalitātes pētniecība atbilstoši specializācijai. LJA darbības mērķi ir ne tikai sniegt studējošajiem augstāko profesionālo jūrniecības izglītību un akadēmisko sagatavotību, bet arī attīstīt lietišķo zinātni un uzturēt jūrniecības nozares intelektuālo potenciālu un veicināt to attīstību. IZM ieskatā kvalitatīva jūrniecības izglītības piedāvājuma nodrošināšanai ir iespējami dažādi risinājumi, par kuriem vērts diskutēt un vienoties.  *(25.05.2021. atzinums Nr. 4-3.2e/21/2048)*  Ņemot vērā Satiksmes ministrijas definētus rezultatīvos rādītājus 5.1.3. pasākumam (Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā un kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā), ierosinām šādu 5.1.3. uzdevuma redakciju „Nodrošināt transporta un loģistikas (vai specifiski, jūrniecības) nozares darba tirgus un starptautiskā regulējuma prasībām atbilstošu speciālistu sagatavošanu un stiprināt sadarbību starp nozares profesionāļiem un izglītības institūcijām”.  Vēršam uzmanību, ka atbilstoši IZM nolikumam (Ministru kabineta 2003.gada 16.septembra noteikumi Nr. 528) izglītības politikas un izglītības infrastruktūras attīstības plānošana nacionālā mērogā ir IZM kompetencē. Vienlaikus Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža ir IZM padotībā.  Lūdzam veikt izmaiņas rīcības pasākuma/virziena Nr. 5.1.3., lai akcentētu, ka:   * autonomais jūrniecības izglītības tīkls saglabāsies līdz 2023.gadam, pie nosacījuma:   + IZM sadarbībā ar ieinteresētām pusēm izstrādā un iesniedz jaunu LJA funkcionēšanas modeli (aicinām norādīt precīzu termiņu šim punktam);   + zinātnes un pētniecības potenciāla attīstīšana nozarē tiek balstīta uz konkurētspējīgām augstākās izglītības institūcijām.   *(22.06.2021. atzinums Nr. 4-4.1e/21/2385)*  Lūdzam svītrot no pamatnostādņu projekta 1.pielikuma rīcības pasākuma/virziena Nr. 5.1.3. vārdus „Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un”, veicot attiecīgas izmaiņas izziņā.  Ievērojot minēto, kā arī uzturētajā iebildumā minēto, sniedzam vēl šādu papildinošu skaidrojumu.  Vēršam uzmanību, ka likuma “Grozījumi Augstskolu likumā”, kas pieņemti Saeimā š.g. 8.jūnijā[[2]](#footnote-3) un stāsies spēkā 2021. gada 16. augustā[[3]](#footnote-4) (turpmāk – likuma grozījumi) 5.pants paredz, ka Augstskolu likuma 3.4 panta „Lietišķo zinātņu augstskola un tās darbības mērķi” trešā daļa nosaka lietišķo zinātņu augstskolai savu mērķu sasniegšanai sasniedzamās prasības, īpašu uzmanību vēršot šīs daļas 5.punktā noteiktajai prasībai, ka „ir reģistrēta zinātnisko institūciju reģistrā un zinātnisko institūciju darbības starptautiskajā novērtējumā ieguvusi vismaz divu ballu novērtējumu stratēģiskās specializācijas jomās.”[[4]](#footnote-5) Minētais būtu attiecināms arī uz Latvijas Jūras akadēmiju (turpmāk – LJA). Likums atrodas izskatīšanā pie Latvijas Valsts prezidenta saskaņā ar Saeimas kārtības ruļļa 16.pantu[[5]](#footnote-6) un Latvijas Republikas Satversmes 69.pantu[[6]](#footnote-7). Ministrija vērš uzmanību, ka 2019.gada zinātnisko institūciju starptautiskajā novērtējumā LJA ir novērtēta ar vērtējumu „1”, kas norāda uz kritiski nepietiekamu zinātnes un pētniecības potenciālu un vājiem rezultātiem zinātnē un pētniecībā un liecina par to, ka LJA pašreizējā institucionālā ietvarā nebija spējīga sasniegt pietiekošu pētniecības līmeni (vismaz 2 balles stratēģiskās specializācijas jomās), kas LJA kā augstskolai un kā augstākās izglītības un zinātnes institūcijai, nav pieļaujams stāvoklis un ministrija koordinēs pasākumu ieviešanu, lai LJA notiktu ne tikai augstākās izglītības sistēmas, bet arī zinātnes un pētniecības kvalitātes paaugstināšana. Turklāt Valsts kontroles 2021. gada Latvijas Jūras akadēmijas darbības atbilstības izvērtējumā[[7]](#footnote-8) konstatēts, ka „LJA no 06.06.2019. kā zinātniskā institūcija ir iesniegusi trīs projektus un saņēmusi finansējumu 567 456 euro apmērā, kas piešķirts ar mērķi veicināt zinātnes attīstību. Tā kā revīzijā konstatēta LJA neatbilstība zinātniskās institūcijas statusa kritērijiem, un zinātniskās institūcijas statuss tai piešķirts nepamatoti, pastāv risks zinātniskajiem projektiem piešķirtā finansējuma efektīvai izmantošanai, jo LJA nebija nodrošinājusi savā darbībā tiesību aktos [[8]](#footnote-9)noteikto attīstības līmeni un kapacitāti zinātnes jomā.”  LJA atbilstoši ministrijas nolikumam[[9]](#footnote-10) ir ministrijas padotības izglītības iestāde, kurai ir struktūrvienība Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskola.  Ministrija atbild par augstākās izglītības politiku un par tās attīstību valstī, tāpēc nevar atbalstīt, ka viena valsts politikas joma, šajā gadījumā tā ir transporta sistēmas pilnveidošana un kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana, balstoties uz savas nozares attīstības pamatnostādnēm, neņem vērā citas valsts politikas jomā noteiktos kopējos, sistēmiskos pārmaiņu procesus, kas vērsti uz augstākās izglītības sistēmas efektivitātes paaugstināšanu, tostarp saistībā ar jūrniecības izglītību. Ministrija neredz objektīvu pamatu izdarīt izņēmumu uz šajā vēstulē minēto apsvērumu pamata. Augstākās izglītības telpas attīstībai ir jānotiek visā valstī sinhroni, balstoties uz vienotu pieeju un principiem izglītības politikā.  Ministrija ir līdz šim atbalstījusi un arī turpmāk atbalstīs jūrniecības izglītības konsolidāciju[[10]](#footnote-11), bet vērš uzmanību, ka institucionālie risinājumi, t.sk., integrācijas procesa virzība un integrācijas pakāpe var būt dažāda, par ko ir jāturpina sarunas. Informējam, ka ar likuma grozījumiem Saeima ir uzdevusi ministrijai izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas plānu un līdz 2022. gada 31. martam iesniegt to izskatīšanai Ministru kabinetā. Ievērojot pamatnostādņu projekta saturu daļā, kas saistīta ar augstākās izglītības politiku, aicinām Satiksmes ministriju uz diskusiju par jūrniecības izglītības institucionālajiem risinājumiem šī informatīvā ziņojuma izstrādes procesā, kas būtu saskaņoti ar augšminēto problēmu efektīvu risināšanu.  *(19.07.2021. atzinums Nr. 4-3.2e/21/2693)*  Lūdzam svītrot no pamatnostādņu projekta 1.pielikuma rīcības pasākuma/virziena Nr. 5.1.3. vārdus „Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un”, veicot attiecīgas izmaiņas izziņā.  SM 2021. gada 11. jūnija vēstulē Nr. 08-01/2402 tiek minēts, ka „Ņemot vērā iepriekš norādītos argumentus, uzskatām, ka izmaiņas pamatnostādņu TAP 2027 projektā nav jāveic. Jautājumu atkārtoti piedāvājam izskatīt, veicot TAP2027 starpposma izvērtējumu (līdz 2024.gada 1.oktobrim). Arī starpministriju sanāksmē tika minēts, ka pie jautājuma izskatīšanas iespējams atgriezties kontekstā ar TAP2027 starpposma izvērtējumu.”  Vēršam uzmanību uz to, ka starpministriju sanāksmē risinājums „atgriezties kontekstā ar TAP2027 starpposma izvērtējumu” netika saskaņots ar ministriju. Ministrija nevar piekrist termiņam jautājuma atkārtotai izskatīšanai (līdz 2024.gada 1.oktobrim), jo ar Augstskolu likuma grozījumiem Saeima ir uzdevusi ministrijai izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas plānu un līdz 2022. gada 31. martam iesniegt to izskatīšanai Ministru kabinetā. <Ministrija nevar piekrist termiņam jautājuma atkārtotai izskatīšanai (līdz 2024.gada 1.oktobrim), jo ar Augstskolu likuma grozījumiem[[11]](#footnote-12) Saeima ir uzdevusi ministrijai izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas plānu un līdz 2022. gada 31. martam iesniegt to izskatīšanai Ministru kabinetā.  Ievērojot pamatnostādņu projekta saturu daļā, kas saistīta ar augstākās izglītības politiku, aicinām Satiksmes ministriju piedāvāt šajā punktā konkrētu priekšlikumu par jūrniecības izglītības institucionālajiem risinājumiem, vai pasākumiem šādu risinājumu izstrādei, kas būtu saskaņoti ar augšminētā informatīvā ziņojuma par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas plānu izstrādes termiņu. | **Nav ņemts vērā**  Ņemot vērā, ka jūrniecības izglītība ir specifiskas nišas izglītība, Satiksmes ministrijas un apakšnozares kopīgā viennozīmīgā ieskatā tikai autonoma konsolidēta jūrniecības tīkla saglabāšana un pilnveidošana var sekmēt tās tālāku attīstību. Visas programmas, ko īsteno jūrniecības izglītības iestādes visos LKI līmeņos, ir starptautiski reglamentētas, tādēļ integrācija (ar citu jomu izglītības iestādēm) drīzāk var atstāt negatīvu ietekmi uz jūrniecības izglītības sistēmas attīstību Latvijā. Latvijas jūrniecības izglītības programmu absolventi pašreiz ir vieni no pieprasītākajiem starptautiskajā darba tirgū, līdz ar to ieguldījumu jūrniecības izglītības jomā tautsaimnieciskā atdeve ir visefektīvākā.  Latvijas Jūras akadēmija ir sniegusi skaidrojumu IZM par Zinātnes institūtu starptautiskā novērtējumu rezultātiem (28.04.2021. Nr.02.10/131).  28.05.2021. notika Latvijas Jūras akadēmijas vadības tikšanās ar IZM augstāko vadību un IZM Augstākās izglītības un inovāciju departamenta pārstāvjiem. Tikšanās laikā IZM pārstāvis minēja, ka nesaskata šķēršļus, lai LJA nākamajā izvērtējumā varētu saņemt minimāli nepieciešamo vērtējumu “2” saskaņā ar Augstskolu likuma grozījumu prasībām "lietišķo zinātņu augstskolām".  Respektējot IZM kompetenci, kā arī ņemot vērā to, ka Liepājas Jūrniecības koledža ir IZM tiešās padotības iestāde, savukārt LJA ir publiska atvasināta persona, kuras dibinātājs ir valsts Ministru kabineta personā, un to, ka Satiksmes ministrija un Jūrnieku reģistrs uzrauga programmu un izglītojamo sagatavošanas atbilstību starptautiskajām prasībām un darba tirgus pieprasījumam (šajā ziņā rezultāti ir izteikti pozitīvi, par ko liecina Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) izvērtējumu rezultāti), norādām, ka šāda IZM attieksme ir pilnīgā pretrunā ar kopējo nozares nostāju, par kuras pamatojumu IZM ir daudzkārt informēta. Līdz ar to arī kontekstā ar Augstākās izglītības reformas mērķi, kas izskanēja Saeimas debatēs pieņemot likumprojektu – nodrošināt Latvijā kvalitatīvāku, starptautiski konkurētspējīgāku augstāko izglītību – būtu jārespektē viedoklis, ka jūrniecības izglītībā šāds mērķis būtībā jau ir sasniegts, par ko liecina arī absolventu nodarbinātības līmenis atbilstoši iegūtajai izglītībai.  Ņemot vērā iepriekš norādītos argumentus, uzskatām, ka izmaiņas TAP2027 projektā nav jāveic. Jautājumu atkārtoti piedāvājam izskatīt, veicot TAP2027 starpposma izvērtējumu (līdz 2024.gada 1.oktobrim). Arī starpministriju sanāksmē 19.05.2021. tika minēts, ka pie jautājuma izskatīšanas iespējams atgriezties kontekstā ar TAP2027 starpposma izvērtējumu.  SM neatbalsta IZM piedāvāto svītrojumu projekta 1.pielikuma pasākuma Nr.5.1.3. redakcijā, kas rīcības virziena formulējumu reducētu tikai uz optimāla jūrniecības izglītības programmu klāsta nodrošināšanu. Uzskatām, ka minētie jautājumi nav nodalāmi, ņemot vērā jūrniecības izglītības specifiku. Tāds ir arī jūrniecības nozares pārstāvju viedoklis, proti, jūrniecības nevalstiskās organizācijas vairākkārt ir nepārprotami norādījušas uz autonoma jūrniecības izglītības iestāžu tīkla nozīmi starptautiski reglamentētas profesijas speciālistu sagatavošanā Visas programmas, ko īsteno jūrniecības izglītības iestādes visos LKI līmeņos, tiek īstenotas atbilstoši Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija) prasībām, tādēļ integrācija ar citu jomu izglītības iestādēm var atstāt drīzāk negatīvu ietekmi uz jūrniecības izglītības sistēmas attīstību Latvijā. Latvijas jūrniecības izglītības programmu absolventi ir pieprasīti starptautiskajā darba tirgū, kas liecina par jūrniecības izglītības piedāvājuma atbilstību darba tirgus prasībām.  SM vērš arī uzmanību, ka pasākuma Nr.5.1.3. formulējuma daļa “saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu” nav pretrunā ar likumā “Grozījumi Augstskolu likumā” (08.06.2021. pieņemts Saeimā 3.lasījumā[[12]](#footnote-13)) noteiktajām prasībām lietišķo zinātņu augstskolai (t.sk. 3.4 panta trešās daļas 5.punktu[[13]](#footnote-14) un 3.panta 3.1 daļu[[14]](#footnote-15)), kā arī nav objektīva pamata uzskatīt, ka autonoms jūrniecības izglītības iestāžu tīkls varētu kavēt zinātnes un pētniecības kvalitātes paaugstināšanos, kā arī augstākās izglītības telpas sinhronu attīstību. Nepieciešamības gadījumā jautājumu par pasākuma Nr.5.1.3. formulējumu iespējams atkārtoti izskatīt, veicot TAP2027 starpposma izvērtējumu (līdz 2024.gada 1.oktobrim).  Attiecībā uz IZM iebildumā (22.06.2021 vēstule Nr. 4-3.2e/21/2385) izteiktajiem argumentiem SM ir sniegusi skaidrojumu izziņā šajā punktā augstāk, kā arī sniegusi atbildes 11.06.2021. vēstulē Nr.08-01/2402. Atkārtoti vēršam uzmanību, ka IZM minētais arguments par Latvijas Jūras akadēmijas novērtējumu ar vērtējumu “1” zinātnisko institūciju starptautiskā novērtējumā nav korekts, jo tas attiecas uz laika periodu no 2012. līdz 2018.gadam, savukārt atbilstoši likumam “Grozījumi Augstskolu likumā” vērtējumu “2” ir nepieciešams iegūt ne vēlāk kā triju gadu laikā no dienas, kad uzsākta studiju programmu īstenošana.  Tikai 2019.gadā Latvijas Jūras akadēmijas zinātniskais personāls sasniedza 5,12 PLE slodzi (salīdzinājumam, 2012-2018.gadā LJA zinātniskā personāla slodze bija 0,5 PLE). Jāatzīmē arī, ka saskaņā ar IZM sniegto informāciju nav saskatāmi šķēršļi, lai Latvijas Jūras akadēmija nākotnē varētu saņemt nepieciešamo vērtējumu “2”.  Papildu informējam, ka SM, piesaistot VSIA “Latvijas Jūras administrācija”, ir atvērta diskusijai ar IZM par jūrniecības izglītības institucionālajiem risinājumiem informatīvā ziņojuma par valsts augstskolu institucionālās attīstības un koordinācijas plānu, kuru paredzēts iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā līdz 31.03.2022., tā izstrādes kontekstā.  TAP2027 projektā 5.1.3. pasākums “Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu” ir paredzēts, lai nodrošinātu šajā plānošanas dokumentā paredzētā politikas rezultāta - “Sekmēta pētniecība, inovācijas un uz darba tirgu orientēta profesionālā izglītība kā sekmīgas transporta sistēmas attīstības pamats” - sasniegšanu, ko jūrniecības jomā raksturos 2 rezultatīvie rādītāji: 1) Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma atbilst kritērijiem, kas nodrošina valsts atrašanos IMO Baltajā sarakstā; un 2) Kuģu virsnieku īpatsvars nodarbināto jūrnieku resursā. Rīcības virziena formulējumā jēdziens “autonomija” tiek attiecināts uz visām jūrniecības izglītības iestādēm, t.i., gan Latvijas Jūras akadēmiju, gan koledžām. Ņemot vērā, ka tās sagatavo starptautiski reglamentētas profesijas speciālistus un uz tām attiecas STCW konvencijas prasības, ir iespējama jūrniecības nozares izglītības iestāžu konsolidēšana vienā kopējā, autonomā sistēmā.  Atbildot uz IZM 19.07.2021. vēstulē Nr. 4-3.2e/21/2693 izteikto aicinājumu Satiksmes ministrijai “piedāvāt šajā punktā konkrētu priekšlikumu par jūrniecības izglītības institucionālajiem risinājumiem, vai pasākumiem šādu risinājumu izstrādei”, kas būtu saskaņoti ar informatīvā ziņojuma par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas izstrādes termiņu (31.03.2022.), SM uzskata, ka konkrētāka formulējuma piedāvāšana TAP2027 pašlaik, saistībā ar nepabeigto augstākās izglītības reformu, ir priekšlaicīga un SM piedāvātais formulējums ir pietiekami konkrēts un atbilst pašreizējai situācijai. Latvijas Jūras administrācija, piesaistot SM, plāno aktualizēt un izvērst jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu, piedāvājot institucionāli apvienot visu LKI līmeņu jūrniecības izglītību, kurai STCW konvencija nosaka speciālo uzraudzību un atzīšanas kārtību. Tomēr jāņem vērā, ka pašlaik nav vēl izstrādāti Augstskolu likuma deleģētie Ministru kabineta noteikumi, kā arī Saeimā vēl ir izskatīšanā Profesionālās izglītības likuma grozījumi – tas ierobežo jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas koncepta aktualizāciju un detalizētāku izstrādi.  Pie jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas koncepta Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar jūrniecības NVO un izvērtējot jūrniecības izglītības iestāžu priekšlikumus, strādāja jau 2020.gadā saistībā ar IZM virzīto konceptuālo ziņojumu “Par augstskolu pārvaldības modeļa maiņu”. Par šo konceptu Latvijas Jūras administrācija informēja IZM ar 2020.gada 12.maija vēstuli Nr. 1-21/N-122e. Konceptā būtiska loma bija paredzēta Latvijas Jūras akadēmijas Padomei.  2020.gada 24.septembrī, piedaloties izglītības un zinātnes ministrei un satiksmes ministram, notika IZM, SM un nozares pārstāvju kopējā sanāksme, kurā principiāli tika atbalstīta autonomas jūrniecības izglītības institūciju konsolidācijas ideja.  IZM tiks informēts par aktualizētu jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu samērīgā termiņā, lai IZM to varētu izmantot informatīvā ziņojuma par valsts augstskolu institucionālās attīstības un konsolidācijas plānu izstrādē. |  | 5.1.3. Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu |

**Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanāksmi vai elektronisko saskaņošanu**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Datums | 10.05.2021. elektroniskā saskaņošana, 19.05.2021. (sanāksme), 20.05.2021. (Satiksmes ministrijas sanāksme ar Latvijas Pašvaldību savienību), 16.06.2021. atkārtota elektroniskā saskaņošana | |
|  |  | |
| Saskaņošanas dalībnieki | Tieslietu ministrija, Veselības ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Zemkopības ministrija, Aizsardzības ministrija, Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Iekšlietu ministrija, Labklājības ministrija, Pārresoru koordinācijas centrs, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, apvienība “Pilsēta cilvēkiem”, biedrība “Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociācija”, biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”, biedrība “Reģionālo attīstības centru apvienība”, biedrība “Zaļā brīvība” un nodibinājums “Pasaules dabas fonds”.  Saskaņošanas sanāksmē papildus piedalās: RP SIA “Rīgas satiksme” | |
|  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus |  |  |
|  | Ekonomikas ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Finanšu ministrija, Labklājības ministrija, Zemkopības ministrija, Veselības ministrija, Pārresoru koordinācijas centrs, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Sabiedrisko pakalpojumu un Transporta darbinieku arodbiedrība LAKRS, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija”, apvienība “Pilsēta cilvēkiem”, biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, biedrība “Reģionālo attīstības centru apvienība”, biedrība “Zaļā brīvība” un nodibinājums “Pasaules dabas fonds”. | |
|  | | |
| Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā | Apvienība “Pilsēta cilvēkiem”, biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”, biedrība “Zaļā brīvība”, nodibinājums “Pasaules dabas fonds”. | |
|  |
|  |

**II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p. k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas norāde par to, ka iebildums ir ņemts vērā, vai informācija par saskaņošanā panākto alternatīvo risinājumu | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Nodibinājums “Pasaules dabas fonds”,**  **biedrība “Zaļā brīvība”,**  **apvienība “Pilsēta cilvēkiem”**  (12.03.2021. atzinums Nr.PDF 210312)  Kontekstā ar to, ka līdz 2050. gadam Eiropā transporta nozarei emisijas būs jāsamazina par 90% salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, nav saprotami mērķi gan ievērojami audzēt lidostas “Rīga” darbības intensitāti, gan arī veicināt reģionālo lidostu attīstību. Uzskatām, ka šie mērķi ir klajā pretrunā ar klimatneitralitātes mērķi un nevar tikt uzskatīti par sabalansētiem starp vides un ekonomisko dimensiju. Bezemisiju tehnoloģijas aviācijas nozarē pagaidām vēl nav tādā attīstības stadijā, kurā notiktu plaša šo tehnoloģiju ieviešana, tādēļ klimatneitralitātes mērķus grūti apvienot ar aviācijas nozares darbības pieaugumu, īpaši pastiprinot reģionālo projektu attīstību. Turklāt *Rail Baltica* projekta attīstības kontekstā nav saprotams, kā sadalīsies esošo pasažieru plūsmas (ņemot arī vērā negatīvo demogrāfijas līkni) starptautiskos pārbraucienos starp aviotransportu un dzelzceļu. Lai tiktu panākts SEG emisiju samazinājums starptautiskos pārvadājumos, vismaz daļai no tiem pasažieriem, kas būtu izmantojuši aviotransportu, būtu jāizmanto *Rail Baltica,* nevis jāveicina kopējais starptautiskās mobilitātes pieaugums. | **Panākta vienošanās**  Latvija ir atbalstījusi izaicinošos EK mērķus par klimatneitralitāti, bet kā norādīts atzinumā tās sasniegšanas termiņš gaisa transporta jomā ir 2050.gads. Ar klimatneitralitāti EK saprot nevis kāda transporta veida darbības apturēšanu, bet gan tādu tehnisku risinājumu rašanu, kas samazina transporta līdzekļu radītās emisijas. Gaisa transporta jomā tie ir jaunu nebijušu, sarežģītu tehnisku risinājumu radīšana, ko apgrūtina fakts, ka tie ir saistīti ar lidojumu drošuma aspektiem, līdz ar to prasa ilgāku laiku un ir izaicinājums vadošajiem gaisa kuģu ražotājiem. Tiek plānots, ka pirmās videi draudzīgās lidmašīnas varētu parādīties ap 2035.gadu. Pašlaik Eiropas līmenī tiek intensīvi strādāts pie Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas ieviešanas, lai Eiropas līmenī līdz 2023.gada vidum pārskatītu tiesisko regulējumu un stratēģijas, kas īstermiņā un ilgtermiņā nodrošinātu pasākumus transporta ietekmes uz vidi mazināšanai, tajā skaitā, lai tuvākajā laikā rastu risinājumu sintētiskās aviācijas degvielas ražošanai un tās pielietošanai. Jau pašlaik, lai mazinātu ietekmi uz vidi, kā ir norādīts esošās situācijas aprakstā, nacionālais gaisa pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” ir uzsākusi un turpinās esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu uz šobrīd klusāko un par 25% mazāk emisiju radošajiem gaisa kuģiem. Pamatnostādnēs ietvertie pasākumi, kurus īstenos lidosta “Rīga” paredz būtisku energoresursu ietaupījumu un ietekmes uz vidi mazināšanu, ko ir atbalstījusi EK, piešķirot Kohēzijas fonda līdzekļus to īstenošanai, tajā skaitā, ātrās nobrauktuves izbūvi un citu projektā paredzēto pasākumu īstenošana, kas samazinās gaisa kuģu radītās emisijas lidlaukā. Tāpat gaisa kuģu radītās emisijas mazinās brīvo lidojumu maršrutu tīklu un jaunu gaisa satiksmes vadības procedūru ieviešana.  Reģionālo lidostu attīstība, ņemot vērā pašvaldību un reģionālo lidostu sniegtos skaidrojumus pamatā ir vērsta nevis uz iekšējās, bet gan uz reģionu starptautiskās sasniedzamības nodrošināšanu. Lai gan Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027.gadam reģionālo lidostu attīstību neparedz kā prioritāti reģionu attīstībai, NAP2027 indikatīvi ir paredzēti līdzekļi reģionālo lidostu attīstībai. Tāpat reģionālo lidostu attīstība ir plānota reģionu ilgtspējīgas attīstības stratēģijās un attīstības programmās, gan pašvaldību ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentos. Tomēr ņemot vērā, ka EK un ES dalībvalstu diskusija par ES finanšu instrumentu pieejamību 2021.-2027.gada plānošanas periodam nav noslēgušās un EK nav pieņēmusi lēmumu par ES finansējuma pieejamību gaisa transportam, tajā skaitā, reģionālajām lidostām, kā arī nav skaidrības vai šajā plānošanas periodā būs pieejams nepieciešamais līdzfinansējums vai finansējums no pašvaldību un valsts budžeta, gadījumos, ja ES fondu līdzekļi nebūs pieejami, TAP2027 iekļautais pasākums (izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību) ir saglabājams. Izvērtējot iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību būs jāizvērtē minētie aspekti, kā arī, vai ieguvumi no reģionālo lidostu attīstības ir samērojami ar to ietekmi uz SEG emisijām un kā tie ietekmēs Latvijas uzņemto mērķu sasniegšanu klimatneitralitātes nodrošināšanai. Attiecībā uz Rail Baltica projektu skaidrojam, ka līdz 2027.gadam dzelzceļa līniju ir plānots izbūvēt, taču tā vēl nebūs funkcionējoša (piemēram, ritošā sastāva nodrošināšana), paredzams, ka aviācijas nozare TAP2027 darbības periodā turpinās pildīt nozīmīgu lomu starptautiskās savienojamības nodrošināšanā. | Precizēts pamatnostādņu projekts. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Labklājības ministrija**  (18.03.2021. atzinums)  1. Pamatnostādņu projektā nav analizēts transporta pakalpojumu lietotāju sociālekonomiskais profils, transporta pakalpojumu lietotāju vai potenciālo lietotāju vajadzības, kā arī to nav plānots darīt, nav identificētas transporta pakalpojumu lietotāju grupas, kurām ir ievērojami lielākas grūtības piekļuvei sabiedriskajam transportam, nav analizētas transporta pakalpojumu lietotāju grupas, kurām šobrīd ir noteikti atvieglojumi. Tāpat Pamatnostādņu projektā trūkst informācijas par nevienlīdzību transporta pieejamības jomā.  Labklājības ministrija (turpmāk – Ministrija) uzskata, ka cilvēku mobilitātes vajadzības neietver tikai drošas, precīzas un ātras pārvietošanās nepieciešamību, - mobilitāte ietver pieejamību darba vietām, precēm un pakalpojumiem, kā arī piekļūstamību cilvēkiem ar dažādiem ierobežojumiem (cilvēkiem ar invaliditāti, vecākiem ar bērnu ratiņiem u.tml.), tādējādi mobilitātes jautājums ir jāvērtē ievērojami plašāk, jo transports ir ne tikai pārvietošanās līdzeklis, bet arī priekšnosacījums, lai cilvēki varētu strādāt, mācīties, iepirkties, nokļūt medicīnas iestādē u.tml.  Ņemot vērā minēto, Ministrija lūdz papildināt Pamatnostādņu projektu, kā arī Pamatnostādņu projekta 4.pielikumu:   1. izveidojot sadaļu par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā, sniedzot informāciju par Izvērtējuma (<http://petijumi.mk.gov.lv/node/3245>) secinājumiem un galvenajām problēmām; 2. veicot analīzi par iedzīvotāju mobilitātes un transporta pieejamības aspektiem, kā arī izvērstu un datos pamatotu dažādu faktoru ietekmes izvērtējumu uz pasažieru skaita samazināšanās iemesliem un iespējām tos ietekmēt. Ja Satiksmes ministrijas rīcībā nav šādas analīzes un izvērtējuma, lūdzam to iekļaut pie turpmākās rīcības virzieniem, uzdevumiem un rezultatīvajiem rādītājiem; 3. identificējot transporta pakalpojumu lietotāju grupas, kurām ir ievērojami lielākas grūtības piekļuvei sabiedriskajam transportam, sniedzot izvērtējumu par piekļuves ierobežojumu būtību un apmēriem. Ja Satiksmes ministrijas rīcībā nav šādas analīzes, vai ir nepieciešams ievērojami lielāks laiks šāda uzdevuma veikšanai, lūdzam to iekļaut pie turpmākās rīcības virzieniem, uzdevumiem un rezultatīvajiem rādītājiem; 4. veicot analīzi par pakāpi, kādā sabiedriskā transporta šī brīža piedāvājums spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Pamatnostādņu projektā sniegtais secinājums, ka “pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99 % valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību (9.attēls)”[[15]](#footnote-16), ir ļoti šaurs un vienpusējs iedzīvotāju vajadzību izvērtējuma kritērijs. Iestāžu sasniedzamība ir tikai viens no pakalpojuma pieejamības kritērijiem, kas nenoliedzami ir ļoti būtisks, taču iedzīvotāju spēja atļauties pakalpojumu, fiziska piekļūstamība pakalpojumam ne tikai attāluma ziņā, bet arī fiziska iekāpšana/izkāpšana no transporta, ir vienlīdz svarīga un izvērtējama transporta pakalpojuma pieejamības kontekstā, bez kurām iestāžu sasniedzamība jau kļūst sekundāri nozīmīga. Ja Satiksmes ministrijas rīcībā nav šādas analīzes, vai ir nepieciešams ievērojami lielāks laiks šāda uzdevuma veikšanai, lūdzam to iekļaut pie turpmākās rīcības virzieniem, uzdevumiem un rezultatīvajiem rādītājiem.   2. Ministrija lūdz visā Pamatnostādņu projekta tekstā vārdu “pieejams” aizstāt ar vārdu “piekļūstams”, tur kur tas ir attiecināms uz pasažieru transporta infrastruktūras un transporta pakalpojumu pieejamību, tostarp cilvēkiem ar invaliditāti. | **Panākta vienošanās**  1. Norādām, ka pasākumi, kas paredz veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu un sabiedriskā transporta pakalpojumos izmantotās infrastruktūras piekļūstamību no Satiksmes ministrijas puses ir iekļauti ne tikai TAP2027, bet arī Labklājības ministrijas izstrādātajā plāna personu ar invaliditāti vienlīdzīgu iespēju veicināšanai 2021.-2023. gadam projektā (turpmāk – Plāna projekts). Satiksmes ministrija šajā plānā ir ietvērusi pasākumus, kas paredz veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu un sabiedriskā transporta pakalpojumos izmantotās infrastruktūras piekļūstamību. Tajā noteikts nodrošināt modernizētu pasažieru staciju dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinot piekļūstamību personām ar kustību traucējumiem. Papildus plānots uzlabot autobusu pieturās uzstādītajos autobusu kustības sarakstos attēloto informāciju un uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistīto transportlīdzekļu piekļūstamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Plānots informēt sabiedrību par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanu sabiedriskajā transportā un veicināt personām ar funkcionāliem traucējumiem vajadzībām piemērotu sabiedriskā transporta nodrošināšanu.  Ar grozījumiem Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā Satiksmes ministrijai uzdots 2021.gadā izstrādāt regulējumu pasažieru pārvadājumiem pēc pieprasījuma.  a. Ņemot vērā VSIA “Autotransporta direkcija” pieredzi par pētījuma izstrādi, galveno problēmu iekļaušana bez tiešām norādēm par galvenajiem secinājumiem nav atbalstāma.  b. Vairāki pasažieru skaita samazināšanās iemesli ir labi zināmi. Divi no tiem ir Latvijas iedzīvotāju skaita samazināšanās un urbanizācijas process. Par šīm tendencēm nebūtu padziļināti jāpēta TAP2027 ietvarā, bet gan politikas ieviešanā atbilstoši jāpielāgojas notikušajām un gaidāmajām izmaiņām. Vienlaikus detalizētāka mobilitātes tendenču pētīšana ir atbalstāms priekšlikums. Kā viens no šādiem risinājumiem būtu atkārtot CSP veikto apsekojumu par Latvijas iedzīvotāju mobilitāti, turpmāk to veicot regulāri. Šāda pētījuma ietvaros ir iespējams plaši apskatīt iedzīvotāju mobilitātes un transporta pieejamības aspektus, t.sk. pasažieru skaita samazināšanās iemeslus. Par šāda pētījuma nepieciešamību norādīts TAP2027 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”.  c. Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija paredz sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamības uzlabojumus, nosakot to, lai transports būtu pieejams arī personām ar funkcionāliem traucējumiem.  d. Norādām, ka minētajā pētījumā, visai maz tika izmantoti dati no CSP apsekojuma par Latvijas iedzīvotāju mobilitāti, kas dod plašāku ieskatu par to kā sabiedriskais transports spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Lūdzu skatīt atbildi pie b.punkta.    **Ņemts vērā** | Precizēts pamatnostādņu projekts. Papildināts un precizēts pamatnostādņu projekta 2.pielikums, kā arī 3.pielikumā sniegta atsauce uz plāna projektu “Plāns personu ar invaliditāti vienlīdzīgu iespēju veicināšanai 2021.-2023.gadam”.  Precizēts pamatnostādņu projekts. |
| 3. | Pamatnostādņu projekts. | **Labklājības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  1. Ministrija atkārtoti aicina izveidot sadaļu par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā vai paplašināt šobrīd sniegto redakciju, iekļaujot informāciju par galvenajiem trūkumiem, izaicinājumiem un nepieciešamajiem risinājumiem nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā mazināšanai vai novēršanai, kā arī sniedzot nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā definīciju.  Pamatojums: Pamatnostādņu projekta 4. pielikuma sadaļā “Rīcības un pasākumi transporta nozarē” saistībā ar sabiedrisko transportu ir iekļauts teikums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā, minot, ka tas ir svarīgs aspekts un ir nepieciešams veicināt sabiedrisko pakalpojumu un sabiedriskā transporta pakalpojumos izmantotās infrastruktūras piekļūstamību. Tomēr plašāka informācija par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā nav sniegta, tādējādi nav izprotams, kāda ir Pamatnostādņu projekta ietvara interpretācija par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā. Ņemot vērā, ka 2020.gadā apstiprinātā izvērtējuma par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā (turpmāk – izvērtējums) ietvaros iekļautie secinājumi un galvenās problēmas šajā Pamatnostādņu projektā nav ietverti, pamatojoties uz izziņā sniegto argumentu par VSIA “Autotransporta direkcija” pieredzi pētījuma izstrādē, kā rezultātā galveno problēmu iekļaušana bez tiešām norādēm par galvenajiem secinājumiem nav atbalstāma, Ministrijas ieskatā minētais tiešā veidā nenorāda uz izvērtējuma secinājumu vai rezultātu neizmantojamību. Ministrija piekrīt nepieciešamībai pētīt iedzīvotāju mobilitātes tendences turpmāk un padziļinātāk, tomēr vienlaikus izvērtējums ļauj identificēt galvenās ievirzes attiecībā uz nevienlīdzības sabiedriskā transporta pieejamības jomā aspektiem.  2. Ministrija uztur iebildumu par nepieciešamību veikt iedzīvotāju vajadzību izvērtējumu attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību.  Pamatojums: Pamatnostādņu projektā iekļautais secinājums, ka “pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99 % valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību (9.attēls)” ir ļoti šaurs un vienpusējs iedzīvotāju vajadzību izvērtējuma kritērijs. Lai arī izziņā tiek norādīts, ka minētajā pētījumā visai maz tika izmantoti dati no Centrālā statistikas pārvaldes (turpmāk – CSP) apsekojuma par Latvijas iedzīvotāju mobilitāti, kas dod plašāku ieskatu par to, kā sabiedriskais transports spēj apmierināt iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, Ministrija pauž viedokli, ka minētais CSP apsekojums ir lietderīgs un vērtīgs datu avots, taču tajā nav iekļauti vairāki ar iedzīvotāju vajadzībām saistīti jautājumi par sabiedriskā transporta izmantošanas priekšnoteikumiem vai neizmantošanas iemesliem, piemēram, nav iespējams noteikt iedzīvotāju vai noteiktu iedzīvotāju grupu neapmierinātās pārvietošanās vajadzības, kā arī nav iespējams identificēt iedzīvotāju sociālekonomisko portretu, piemēram, pēc vecuma, ekonomiskās aktivitātes u.c. Turklāt saskaņā ar CSP telefoniski sniegto informāciju šādu apsekojumu veikšana tiek paredzēta ik pēc trīs gadiem, tomēr, kā norādīts pie šīs aptaujas rezultātu pielietojuma ierobežojumiem, pirmkārt, dati raksturo konkrēta brīža situāciju (nav iespējams vērtēt izmaiņu dinamiku, novērtēt atsevišķu politikas pasākumu/ iniciatīvu efektivitāti); un, otrkārt, nav skaidrs, vai izlases kopas izvēle atbilst visām datu lietotāju vajadzībām (Latvijas kopējās situācijas novērtēšanai izmantotais respondentu skaits no atsevišķām apdzīvotām vietām varētu būt nepietiekams specifisku secinājumu izdarīšanai par konkrētajām apdzīvotajām vietām, aptaujā uzdotie jautājumi varētu būt arī plašāki un/vai specifiskāki u.c.). Attiecīgi, ja ir nepieciešamība apsekojumā iegūto informāciju analizēt detalizētāk, piemēram, novadu līmenī, un regulārāk (biežāk kā reizi trijos gados), tam ir nepieciešams arī papildus finansējums. | **Ņemts vērā**  **Panākta vienošanās**  Satiksmes ministrija (SM) neatbalsta ierosinājumu TAP2027 iekļaut jaunu pasākumu sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanai atbilstoši dažādu iedzīvotāju grupu vajadzībām. Vēlamies paskaidrot, ka sabiedriskais transports jau šobrīd ir pakalpojums jebkuram iedzīvotājam, neatkarīgi no kādām īpašām pazīmēm. Sabiedriskā transporta plānošana atsevišķām sabiedrības grupām vairs nevar tieši tikt uzskatīta par sabiedriskā transporta pakalpojumu tā vispārējā izpratnē, bet drīzāk kā sociāls pakalpojums vai komercserviss, jo objektīvi būs nesamērīgi dārgs un nebūs pieejams 24/7 visā valstī. Jāapzinās, ka visi šie pakalpojumi ir izmaksas vai nu valstij vai pašvaldībai. Piemēram, ar dzimumu līdztiesības aspektu transportā daudzās valstīs tiek strādāts, bet realitātē pakalpojums nevar atšķirties, izņemot īpašas vietas grūtniecēm un bērnu ratiņiem.  Pašlaik un arī turpmāk primāri Sabiedriskā transporta padome (STP) un ATD vadās no Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma, kur dalījums nav vērsts uz konkrētu iedzīvotāju grupu vajadzību apmierināšanu, bet gan iestāžu (valsts, pašvaldību, medicīnas un izglītības iestāžu utt.) sasniedzamību, līdz ar to ATD un STP ar likuma deleģējumu nav ne pienākums, ne piešķirts tam finansējums plānot sabiedrisko transportu savādāk. Piemēram, konstatējot, ka kādā reģionā vai valstī kopumā konkrētai iedzīvotāju grupai (kas nav noteikta 2017. gada 27. jūnija MK noteikumos Nr. 371) ir finansiāli ierobežotas iespējas izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumu, ATD kompetence neparedz šai iedzīvotāju grupai plānot atšķirīgu pakalpojumu pieejamību no finansiālā aspekta. Līdz ar to uzskatām, ka LM ierosinātais uzdevums (pasākums) paplašina ATD un STP kompetenci.  Tāpat nepiekrītam, ka šādi pasākumi būtu veicami ar regularitāti 1 reizi gadā. Atbilstoši ATD kompetencei, pieredzei un pieejamai informācijai ir saprotams, ka statistikas datu vākšana, apkopošana un pētījuma veikšana dažādu iedzīvotāju grupu vajadzību apmierināšanai ir samērā darbietilpīgs un laikietilpīgs, kas prasa ievērojamus finanšu līdzekļus. Dažādu iedzīvotāju grupu vajadzību izzināšanai ir jāveic speciāls pētījums, ne biežāk kā 2 reizes TAP2027 periodā (ik pēc trīs gadiem). Šāda pasākuma (pētījuma) īstenošanai ir jāparedz finansiāls atbalsts, kas paredzams tā veicējam. Piemēram, CSP kurš ir veicis mobilitātes pētījumu jau iepriekš un cik zināms plāno to darīt atkārtoti. Vienojoties ar CSP par finansējumu atkārtotā pētījumā redzam iespēju izvērsti aptaujāt un izpētīt dažādus papildus jautājumus kā LM tā SM nozares vajadzībām. Piemēram, veicot šādu pētījumu periodiski tā ietvaros turpmāk būtu iespējams veikt LM definēto mērķgrupu apzināšanu. Lai gan iepriekš ATD un CSP ir apspriedusi iespējas veikt papildus jautājumu ietveršanu atkārtotā mobilitātes pētījumā, saruna par LM interesējošo jautājumu ietveršanu ar CSP nav veiktas. Satiksmes ministrija arī nav paredzējusi finansējumu šādu pētījumu veikšanai.  Lai tomēr paustu atbalstu mērķtiecīgu statistikas datu ieguvei, jau pašlaik TAP2027 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” ir norādīts “Lai nodrošinātu kvalitatīvu transporta politikas tālāku plānošanu un īstenošanu, kā arī vispusīgi izvērtētu politikas īstenošanas rezultātus un mobilitātes rādītāju attīstības tendences, nepieciešams, lai CSP turpinātu regulāru mobilitātes apsekojumu un sadarbībā ar ministrijām, pašvaldībām, nozares iestādēm un uzņēmumiem izvērtētu vajadzības pēc aktuālākajiem rādītājiem, to detalizāciju un turpmāko apsekojumu regularitāti.” | Precizēta pamatnostādņu projekta 4.pielikuma sadaļas “Sabiedriskais transports” pēdējā rindkopa. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinuma Nr. 5-1/81 papildinājumi)  Lūdzam iesaistīt Latvijas Lielo pilsētu asociāciju turpmākajās diskusijās par pamatnostādnēm. | **Ņemts vērā**  LLPA uzaicināta piedalīties saskaņošanas sanāksmē. |  |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)**  (23.03.2021. atzinums Nr. 2-10/20)  LDDK iebilst pret Pamatnostādņu projektu esošajā redakcijā kopumā.  Pamatojums:  LDDK vērš uzmanību, ka sadaļā Transporta politikas rezultāti, definējot politikas rezultātus un rādītājus, nepietiekami ir ņemta vērā Covid 19 izraisītās krīzes ietekme, nav pietiekami norādīta aviācijas nozares, iekšzemes un starptautisko aviopārvadājumu nozīme un iespējamā attīstība, kā arī nav pietiekami norādīta transporta nozares ietekme uz ostu un loģistikas nozares nozīmi un iespējamo attīstību. | **Ņemts vērā**  2.pielikums papildināts ar sadaļu par Covid-19 izraisītās krīzes ietekmi uz transporta nozari kopumā.  Rezultatīvo rādītāju mērķa vērtību prognozes izvirzītas atbilstoši aktuālajai pieejamai informācijai, ievērojot Covid-19 pandēmijas radīto ietekmi uz transporta nozari, uz ko norādīts arī dokumenta sadaļā *Kopsavilkums*. Rezultatīvo rādītāju bāzes gada vērtības un 2.pielikumā iekļautā statistika par nozari iekļauj pēdējo aktuālo un pieejamo informāciju par nozares darbības rezultātiem, t.sk. atspoguļojot Covid-19 izraisītās krīzes ietekmi uz nozari. Esošās situācijas aprakstā sniegtā informācija un jaunākie statistikas dati ļauj spriest par Covid-19 ietekmi uz visām transporta apakšnozarēm.  Vienlaikus norādām, ka atbilstoši Ministru kabineta rīkojuma projekta 4.punktam, Satiksmes ministrija līdz 2024.gada 1.oktobrim izstrādās TAP2027 vidusposma izvērtējumu, kurā tiks novērtēts mērķu sasniegšanas progress, nepieciešamības gadījumā TAP2027 tiks precizēts. | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Ostas” un “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)   1. Uztur iebildumu, pārrunājams saskaņošanas sanāksmes laikā.   Lai nodrošinātu Pamatnostādņu projektā minēto politikas rezultātu sasniegšanu, piemēram, paaugstināta transporta drošība un drošums, nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi, kuru nodrošināšanā infrastruktūrai, t.sk. telekomunikāciju, ir svarīga loma, aicinām papildināt Pamatnostādņu projekta sasaisti ar Digitālās transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projekta (turpmāk – DTP) (izsludināts valsts sekretāru sanāksmē 2021.gada 14.janvārī, VSS-48) 4.3. Attīstības virzienā “Telekomunikāciju pakalpojumu pieejamība” noteiktajiem politikas rezultatīvajiem rādītājiem un uzdevumiem: Sauszemes transporta maģistrālēm nodrošināts nepārtraukts 5G pārklājums; Nepārtraukts 4G pārklājums uz valsts autoceļiem un pašvaldību ceļiem.   1. Uztur iebildumu, pārrunājams saskaņošanas sanāksmes laikā. Pamatnostādņu projektā nepieciešams ietvert turpmākās darbības un sasniedzamos rezultātus sasaistē ar DTP rīcības virzienā 4.5.2. “Viedās pilsētas, viedā mobilitāte, autonomie transporta līdzekļi, izmēģinājuma poligoni un regulējuma smilškastes” minēto nepieciešamo rīcību attiecībā uz viedās mobilitātes risinājumiem; identificēt potenciālās teritorijas, kas tiktu noteikta kā pilotteritorija inovatīvu viedās mobilitātes risinājumu testu veikšanai; un veicināt uz datiem balstītu inovatīvu viedās mobilitātes risinājumu izstrādi un ieviešanu klimatneitrālas mobilitātes sistēmas attīstībai pašvaldībās. 2. Uztur iebildumu.   Lai pamatotu plānotās investīcijas bezizmešu transportam, aicinām papildināt sadaļu “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” (15.lpp, 3.rindkopu, aiz teikuma “ Lai iedzīvotājiem nodrošinātu nepieciešamo pakalpojumu sasniedzamību, būtiska ir pasākuma par valsts reģionālo un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvēšanu un atjaunošanu ATR īstenošanai.”) ar tekstu šādā redakcijā: “Vienlaikus, lai vecinātu administratīvi teritoriālās reformas mērķu sasniegšanu, kas saitīti ar pašvaldībām likumos noteikto funkciju izpildi salīdzināmā kvalitātē un pieejamībā jauno administratīvi teritoriālo vienību ietvaros, cita starpā plānots sniegt atbalstu bezizmešu transportlīdzekļu iegādei, aizstājot esošos, neefektīvos transportlīdzekļus ar tīrajiem transportlīdzekļiem, kas vienlaikus sniegs pozitīvu ietekmi arī virzībā uz klimata mērķu sasniegšanu un SEG emisiju samazināšanu. Ilgtspējīgai mobilitātei, īpaši transporta ilgtspējai, ievērojot SEG emisiju datus, nepieciešama pāreja uz klimatneitrālākiem un ilgtspējīgiem risinājumiem. Tāpēc būtiski ir uzlabot reģionālo mobilitāti un ar to saistīto infrastruktūru, veidojot klimatneitrālāku pasažieru plūsmu un atbalstot transporta modernizēšanu, izvēloties bezizmešu transporta līdzekļus un veicinot SEG emisiju samazinājumu. Bezizmešu transporta izmantošana ļaus iedzīvotājiem nokļūt savās ikdienas gaitās, sniedzot ieguldījumu transporta sektora dekarbonizācijā ar videi draudzīgu, resursefektīvu transportlīdzekļu izmantošanu. Attīstot ilgtspējīgus mobilitātes risinājumus un sniedzot iespēju pašvaldībām veicināt bezizmešu transporta izmantošanu, tādējādi tiktu veicināta vietējo iedzīvotāju pāreja uz klimatneitrālu ekonomiku, uzlabota transportlīdzekļu efektivitāte un palielināta videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošana, kā arī samazinātas SEG emisijas.”.  Lūdzam papildināt Pamatnostādnes ar informāciju par videi draudzīgu un viedu transportlīdzekļu izmantošanas nepieciešamību pašvaldību funkciju īstenošanā un pakalpojumu sniegšanā, ņemot vērā, ka pilsētas autobusiem no 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim ir jānodrošina pāreja 35% apmērā uz bezemisijas jeb tīro degvielu. Atbalsts videi draudzīgu autobusu un to apkalpošanai nepieciešamās infrastruktūras iegādei sniegs ieguldījumu pašvaldību pakalpojumu sniegšanā, kas ir būtiski arī administratīvi teritoriālās reformas mērķu īstenošanai, lai visas pašvaldības spētu pilnvērtīgi un patstāvīgi veikt savas autonomās funkcijas, kā arī iedzīvotājiem tiktu nodrošināti kvalitatīvi un izmaksu ziņā efektīvāki pakalpojumi. Viena no pašvaldību funkcijām ir gādāt par iedzīvotāju izglītību, t.sk. nodrošinot pakalpojumu sasniedzamību, organizējot transporta pakalpojumu. Teritoriāli lielāku pašvaldību izveide administratīvi teritoriālās reformas rezultātā radīs labvēlīgāku vidi skolu tīkla reformai, t.sk. efektivizējot skolēnu pārvadājumus, izmantojot videi draudzīgus transportlīdzekļus. | **Panākta vienošanās**  1. TAP2027 ietver rezultatīvos rādītājus un pasākumus 5G infrastruktūras izveidei gar *VIA Baltica* un *Rail Baltica* transporta maģistrālēm. Norādām, ka Satiksmes ministrija ir sniegusi atzinumu par Digitālo transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027. projektu, izsakot iebildumus pret tajā pausto, ka 5G pārklājums līdz 2027.gadam tiks nodrošināts gar visām sauszemes maģistrālēm. Atkārtoti norādām, ka 2021.-2027.gada plānošanas periodā ir Satiksmes ministrijai ir pieejams finansējums tikai *VIA Baltica* un *Rail Baltica* maģistrāļu aprīkošanai ar 5G atbalstošo infrastruktūru, tādēļ pasākumi iekļauti atbilstoši pieejamajam finansējumam. Ja VARAM redz iespējas piesaistīt papildus finansējumu šo jautājumu izvēršanai, Satiksmes ministrija no savas puses atbalstīs šādas iniciatīvas.  Balstoties uz SM pasūtīto pētījumu[[16]](#footnote-17) secināms, ka 4G pārklājuma pieejamība ir 90% no Latvijas teritorijas jeb 97.7% iedzīvotāju. Ņemot vērā augstāk minēto, kā arī ievērojot valsts atbalsta nosacījumus, Elektronisko sakaru nozares attīstības plānā 2021. -2027. gadam plānoti atbalsta pasākumi 5G atbalstam. Atbalsta modelī kā viena no prioritātēm atzīmētas teritorijas, kurās nav mobilā pārklājuma, bet galējā modeļa izstrāde un mērķu noteikšana ir atkarīga no galējās vienošanās ar pašvaldību un plānošanas reģionu pārstāvjiem.  2. Viedas mobilitātes jēdziens ietverts pamatnostādņu kopējā mērķī. Norādām, ka 5.1.2. pasākums “Sekmēt pētniecības un inovācijas attīstību transporta nozarē un veicināt sadarbību starp transporta nozares pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām, un zinātniskajām institūcijām” jau ir vērsts uz viedo risinājumu atbalstu, tāpat arī pasākumi, kas paredz 5G infrastruktūras nodrošināšanu gar *VIA Baltica* un *Rail Baltica* transporta koridoriem.  Tai pat laikā pastāv un darbojas procedūra, kad projekta realizētāji vēršas SM ar lūgumu sniegt atbalsta vēstuli un jau šobrīd ir izveidotas un publiskotas vadlīnijas automatizētu transportlīdzekļu testēšanai:  <https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/item_7209_test_vadlinijas1.pdf>  Pašlaik nav saņemts nozares un projektu attīstītāju pieprasījums pēc šo vadlīniju precizēšanas vai nostiprināšanas normatīvajos aktos (piemēram, Ministru kabineta noteikumos).  Attiecībā uz automatizētu transportlīdzekļu lietošanu (testēšanu) uz koplietošanas ceļiem, Satiksmes ministrija pauž viedokli, ka šāda normatīvā regulējuma izstrādei ir nepieciešams ieviest ES harmonizētu regulējumu, kas nebūtu starp vairākām ES dalībvalstīm pretrunīgs. Ņemot vērā minēto arī Satiksmes ministrija ir iesaistīta ES līmeņa darba grupās, kur šāds jautājums tiek skatīts.  Informējam, ka Elektronisko sakaru nozares plānā 2021. -2027. gadam tiks iekļauts pasākums, lai īstenotu projektu ar mērķi izveidot pasīvo infrastruktūru (optiskie tīkli, mobilo sakaru mezglu punkti6, elektroapgādes tīkli), kas nodrošinātu nepārtrauktu 5G pārklājumu autoceļa *Via Baltica* koridorā Latvijas teritorijā. Tas sniegs iespējas inteliģento transporta sistēmas attīstībai Latvijā, kā arī veicinās jaunu biznesa plānu un sadarbību veidošanu ar tehnoloģiju uzņēmumiem, piemēram, nodrošinot testa vidi savienotās un automatizētās braukšanas jomā.  Gaisa transporta jomā pamatnostādnēs ir paredzēts pasākums bezpilota gaisa kuģu integrācija gaisa satiksmes vadības sistēmā, kurā, piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu plānots īstenot bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveidi. Digitālo transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027. projektā ir norādīts, ka Satiksmes ministrija strādā pie tiesiskā regulējuma bezpilota gaisa kuģu poligonu izveidei pilnveidošanas, tādēļ pašlaik neredzam pamatu dublēt šos pasākumus.  3. Neiebilstam VARAM piedāvātajai redakcijai investīciju bezizmešu transportā pamatošanai, bet ir jāizvērtē pieejamie un iespējamie finansēšanas avoti, ņemot vērā, ka ES fondu atbalsts bezizmešu transportlīdzekļu iegādei Satiksmes ministrijas pārziņā esošajos 2021.-2027.gada plānošanas perioda specifiskajos atbalsta mērķos un pasākumos nav paredzēts.  Videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana jau noteikta TAP2027 4.3.3. pasākumā, kā arī tā skatāma kopsakarā ar citiem atbalsta mehānismiem, piemēram, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Jautājums izvēršams reģionālās politikas plānošanas dokumentos. | Pamatnostādņu projekta 1., 2. un 3.pielikums papildināts ar atsaucēm uz Nacionālās industriālās pamatnostādnēm 2021.-2027.gadam un Digitālās transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projektu.  5.1.2.pasākums papildināts ar viedās mobilitātes risinājumu attīstību.  2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” izvirzīts izaicinājums *Viedo mobilitāti atbalstoša normatīvā regulējuma attīstība*  3.sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” papildināta ar piedāvāto tekstu. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Nepieciešams piesaistīt Eiropas strukturālos un investīciju fondus, līdzīgi kā jau realizētajos Satiksmes ministrijas projektos *Videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra*, šim mērķim piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu. Finansējumu var piesaistīt no Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta, kas ir izmantojams klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanai, t.sk. SEG emisiju samazināšanai vai ierobežošanai arī transporta nozarē. | **Ņemts vērā**  Neiebilstam LLPA viedoklim. Līdzšinējās ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda finansējuma pārdales virzītas ar mērķi piešķirt papildu finansējumu arī sabiedriskā transporta infrastruktūrai. Arī turpmāk tiks izvērtēta iespēja novirzīt atbrīvoto ES fondu finansējumu videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūrai. Tāpat tiek izvērtēta iespēja finansēt videi draudzīga sabiedriska transporta infrastruktūru no CEF līdzekļiem. Vienlaikus jāatzīmē, ka iespējas izmantot Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (EKII) finansējumu jāvērtē sadarbībā ar VARAM, jo EKII īstenošanu un pārraudzību veic VARAM. | Pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” minēta TAP2027 izstrādes gaitā VARAM 2021.gada jūnijā prezentētā informācija par plānoto atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, piesaistot līdzekļus no Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (14.06.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  1. Nav paredzēti pasākumi autotransporta pārbūvei par elektrotransportu. Ņemot vērā aprites ekonomikas uzstādījumus, izstrādājot atbilstošus normatīvos aktus, būtu iespējams būtiski samazināt nomaināmā autotransporta ietekmi uz vidi un šādā veidā arī atbalstītu vietējos komersantus autobūves jomā.  2. Nav izpētīta ārvalstu pieredze zemas apdzīvotības teritoriju nodrošināšanā ar sabiedrisko transportu (Somija, Zviedrija).  3. Nav apskatīta iespēja transporta sistēmas konkurētspējas paaugstināšanai, izmantojot ES fondu līdzekļus, elektrificēt dzelzceļus, lai nodrošinātu kravu transporta “zaļos koridorus” neizmantojot dīzeļvilci, kādi ir kaimiņvalstīs. | **Panākta vienošanās**  **Panākta vienošanās**  Saskaņā ar normatīvajos aktos par attīstības plānošanas dokumentos noteikto, TAP2027 ir izstrādāts, lai noteiktu vidēja termiņa attīstības virzienus nozares politikā kopumā. Sabiedriskā transporta plānošana ir atsevišķs politikas virziens un nav detalizēti apskatīta TAP2027.  **Ņemts vērā**  Papildus norādām, ka TAP2027 iekļauts 4.5.1.pasākums *Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai* un 2.pielikuma sadaļā 4.1.1. *Dzelzceļa infrastruktūra* aprakstītas VAS “Latvijas Dzelzceļš” plānotās aktivitātes. | Pamatnostādņu projektā iekļauti uzdevumi atbilstoši NAP2027 indikatīvajam finanšu plānojumam, paredzamajai investīciju pieejamībai un valsts budžeta kapacitātei.  Skatīt 1.pielikuma 4.5.1.pasākumu *Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai* un 2.pielikuma sadaļu 4.1.1.  *Dzelzceļa infrastruktūra*. |
|  | Ministru kabineta rīkojums. | **Zemkopības ministrija**  (17.06.2021. atzinums atkārtotajā elektroniskajā saskaņošanā)  Ņemot vērā, ka Zemkopības ministrija tiek dzēsta no 1.pielikuma *3.2.6. Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru* līdzatbildīgo ministriju saraksta, lūdzam dzēst atsauci uz Zemkopības ministriju arī no Ministru kabineta rīkojuma projekta 2.punkta. | **Ņemts vērā** | Zemkopības ministrija svītrota no Ministru kabineta rīkojuma projekta 2.punkta. |
|  | Ministru kabineta rīkojuma projekts, pamatnostādņu projekts un tā 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”. | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Ņemot vērā pamatnostādņu 5.pielikumā “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” (turpmāk – 5.pielikums) norādīto attiecībā par nepieciešamo papildu valsts budžeta finansējumu 2022.gadam un turpmākajiem gadiem, lūdzam pamatnostādnes papildināt ar informāciju, ka jautājums par papildu valsts budžetu līdzekļu piešķiršanu pamatnostādņu īstenošanai 2022.gadam un turpmākajiem gadiem ir skatāms likumprojekta “Par valsts budžetu 2022.gadam” un likumprojekta “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2022., 2023. un 2024.gadam” sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, un attiecīgi šādā redakcijā arī precizēt 5.pielikuma atsauci tabulas beigās. Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam papildināt arī Ministru kabineta rīkojuma projektu ar papildu punktu. | **Ņemts vērā** | Papildināta pamatnostādņu projekta sadaļa “Kopsavilkums”, 5.pielikums un Ministru kabineta rīkojuma projekts. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Zemkopības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Lūdzam dzēst atsauci uz ZIZIMM, jo nedz plānā, nedz tā pielikumos ir sniegts apraksts par ZIZIMM sektoru. | **Ņemts vērā** | Atsauce uz ZIZIMM sektoru ir svītrota. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (14.06.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Izstrādājot jaunus dzelzceļa maršrutus, nepieciešams:  sabalansēt dzelzceļa ritošā sastāva izmērus ar potenciālo pasažieru skaitu;  ņemt vērā pasažiera kopējo ieguvumu/zaudējumu savā maršrutā izmantojot dzelzceļa tīklu, jo ārpus nacionālas nozīmes attīstības centriem dzelzceļa satiksmes pieturas bieži atrodas neizdevīgā novietojumā;  ņemt vērā, ka reģionālais autotransports arī nodrošina vietējo satiksmi pašvaldību robežās. | **Panākta vienošanās**  Tiks vērtēts pasākumu ieviešanas un īstenošanas posms. |  |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Veselības ministrija**  (20.03.2021. atzinums Nr. 01-09/1595)  Ņemot vērā to, ka transporta infrastruktūras objekti ir uzskatāmi par nozīmīgāko vides trokšņa avotu, aicinām Pamatnostādnēs doto gaisa piesārņojuma raksturojumu 9.lpp. papildināt ar trokšņa problemātiku. | **Ņemts vērā** | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis” papildināta ar trokšņa problemātiku. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)   1. Uztur iebildumu, pārrunājams saskaņošanas sanāksmes laikā.   Pamatnostādņu mērķu sadaļā minētajam *zaļam kursam* aicinām izvērst digitalizācijas ietekmi uz ilgtspējīgu kopējās transporta politikas attīstību Latvijā. Papildus ir nepieciešams norādīt sasaisti ar DTP rīcības virzienu 4.5.2. “Viedās pilsētas, viedā mobilitāte, autonomie transporta līdzekļi, izmēģinājuma poligoni un regulējuma smilškastes”, kurā atspoguļotas šādas transporta attīstības jomas: Autonomie sauszemes transporta līdzekļi; Autonomie kuģošanas līdzekļi; Autonomie bezpilota lidaparāti (bezpilota gaisa kuģi (BGK), droni), un papildināt Pamatnostādnes ar uzdevumiem noteikto mērķu sasniegšanai.   1. Norādīts, ka Latvijā nav iekšējo ūdensceļu ES izpratnē. VARAM savas kompetences ietvaros aicina izvērtēt Latvijas iekšējo ūdensceļu izveides iespēju Pamatnostādņu plānošanas periodā, jo tas ir klimatam draudzīgs pārvietošanās veids. | **Panākta vienošanās**  1. Viedas mobilitātes jēdziens ietverts pamatnostādņu kopējā mērķī. Norādām, ka 5.1.2. pasākums “**Sekmēt pētniecības un inovācijas attīstību transporta nozarē un veicināt sadarbību starp transporta nozares pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām, un zinātniskajām institūcijām**” jau ir vērsts uz viedo risinājumu atbalstu, tāpat arī pasākumi, kas paredz 5G infrastruktūras nodrošināšanu gar *VIA Baltica* un *Rail Baltica* transporta koridoriem.  Tai pat laikā pastāv un darbojas procedūra, kad projekta realizētāji vēršas SM ar lūgumu sniegt atbalsta vēstuli un jau šobrīd ir izveidotas un publiskotas vadlīnijas automatizētu transportlīdzekļu testēšanai:  <https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/item_7209_test_vadlinijas1.pdf>  Pašlaik nav saņemts nozares un projektu attīstītāju pieprasījums pēc šo vadlīniju precizēšanas vai nostiprināšanas normatīvajos aktos (piemēram, Ministru kabineta noteikumos).  Attiecībā uz automatizētu transportlīdzekļu lietošanu (testēšanu) uz koplietošanas ceļiem, Satiksmes ministrija pauž viedokli, ka šāda normatīvā regulējuma izstrādei ir nepieciešams ieviest ES harmonizētu regulējumu, kas nebūtu starp vairākām ES dalībvalstīm pretrunīgs. Ņemot vēra minēto arī Satiksmes ministrija ir iesaistīta ES līmeņa darba grupās, kur šāds jautājums tiek skatīts.  Informējam, ka Elektronisko sakaru nozares plānā 2021. -2027. gadam tiks iekļauts pasākums, lai īstenotu projektu ar mērķi izveidot pasīvo infrastruktūru (optiskie tīkli, mobilo sakaru mezglu punkti, elektroapgādes tīkli), kas nodrošinātu nepārtrauktu 5G pārklājumu autoceļa *Via Baltica* koridorā Latvijas teritorijā. Tas sniegs iespējas inteliģento transporta sistēmas attīstībai Latvijā, kā arī veicinās jaunu biznesa plānu un sadarbību veidošanu ar tehnoloģiju uzņēmumiem, piemēram, nodrošinot testa vidi savienotās un automatizētās braukšanas jomā.  Gaisa transporta jomā pamatnostādnēs ir paredzēta bezpilota gaisa kuģu integrācija gaisa satiksmes vadības sistēmā. Pašlaik piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu plānots īstenot bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas izveidi. Tāpat tiek strādāts pie tiesiskā regulējuma bezpilota gaisa kuģu poligonu izveidei pilnveidošanas, tādēļ pašlaik neredzam pamatu dublēt šos pasākumus.  Jautājumi saistībā ar digitalizācijas ietekmi uz ilgtspējīgu kopējās transporta politikas attīstību Latvijā, t.sk. jūras transportu un attiecīgajiem prioritārajiem uzdevumiem ir raksturoti TAP2027 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”.  Digitālo transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projekta 4.5.2. rīcības virzienam “Viedās pilsētas, viedā mobilitāte, autonomie transporta līdzekļi, izmēģinājuma poligoni un regulējuma smilškastes” nav pakārtoti uzdevumi, par kuru izpildi kā atbildīgā vai līdzatbildīgā institūcija būtu noteikta vai nosakāma Satiksmes ministrija, t.sk nav paredzēti uzdevumi saistībā ar autonomās kuģošanas attīstību / autonomajiem kuģošanas līdzekļiem.  Autonomās kuģošanas attīstībai nepieciešami lieli finansiālie ieguldījumi no valsts puses un tie var attaisnoties noteiktos specifiskos ģeogrāfiskos apstākļos (kā to aprēķinājusi, piemēram, Norvēģija). Latvijas situācijā nav identificējams autonomās kuģošanas attīstību virzošais spēks. Latvijā nav lielu kuģniecības kompāniju, nozīmīgu iekšējo ūdeņu kravu pārvadājumu, zinātniskā kapacitāte, valsts nav gatava ieguldīt būtisku finansējumu. Attiecībā uz izmēģinājumu poligonu izveidošanu Latvijas ūdeņos jautājums var tikt izvērtēts pēc attiecīgu priekšlikumu saņemšanas.  2. Latvijā iekšējo ūdensceļu attīstība nav ekonomiski pamatota turpmāk minēto apsvērumu dēļ:  1) Latvijā, ņemot vērā ģeogrāfiskos un klimata faktorus, ir ierobežotas kuģošanas iespējas. Kuģošanai Latvijā ir sezonāls raksturs un Latvijas upes ir kuģojamas tikai atsevišķos posmos (upes galvenokārt ir seklas, ziemā tās var aizsalt; kuģošanu ierobežo tilti, HES, kā arī iekšējie ūdeņi var būt iekļauti īpaši aizsargājamās dabas teritorijās). Attiecīgi, Latvijas iekšējie ūdeņi ir piemēroti tūrismam un rekreācijai, bet ūdensceļu attīstība kravu un pasažieru pārvadājumiem ir objektīvi apgrūtināta iepriekš minēto apstākļu dēļ.  2) Latvijai nav arī ar citām ES dalībvalstīm savienotu ūdensceļu, kas citās ES valstīs ir sekmējis iekšējā ūdensceļu transporta attīstību.  3) Ņemot vērā minētos apstākļus, Latvija pašreiz nav ES ūdensceļu acquis (ar atsevišķiem izņēmumiem) adresāts.  SM ieskatā resursi, kas varētu būt nepieciešami ES acquis iekšējo ūdensceļu jomā pārņemšanai, nebūs samērojami ar ieguvumiem, ko Latvijas gadījumā varētu sniegt atbilstoši ES prasībām nodrošinātas iekšējo ūdensceļu infrastruktūras izveide un uzturēšana, kā arī citu atbilstošo ES prasību izpilde.  4) Iekšējo ūdensceļu transportam ir raksturīgi, ka tas ir lēns, ar ierobežotu ģeogrāfisko tvērumu, un viegli pakļaujams ārējo apstākļu ietekmei. Piemēram, ja notiek nelaimes gadījumi, ir slikti laika apstākļi vai pārāk zems vai augsts ūdens līmenis, kuģus reti var novirzīt pa citu ceļu. Turklāt izmaksu ietaupījumi piepildās tikai ar zināmiem nosacījumiem atkarībā no attāluma, kādā preces jāpārved pa ūdensceļu, un atkarībā no attāluma, kādā preču nosūtītājs un saņēmējs atrodas no pārkraušanas punkta, kurā preces iekrauj kuģī vai izkrauj no tā. Uz šiem un citiem iekšējo ūdensceļu aspektiem ir norādīts Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu “Iekšzemes ūdensceļu transports Eiropā: modālais īpatsvars un kuģojamības apstākļi nav ievērojami iekšzemes ūdensceļu uzlabojušies kopš 2001.gada” (2015). | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis” papildināts ar informāciju par 2018.gada septembrī noslēgto sadarbības memorandu starp Baltijas valstu transporta ministriem, kas paredz 5G ieviešanu gar *VIA Baltica.*  Pamatnostādņu projekta 3.pielikums papildināts ar atsaucēm uz Nacionālās industriālās pamatnostādnēm 2021.-2027.gadam un Digitālās transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projektu.  5.1.2.pasākums papildināts ar viedās mobilitātes risinājumu attīstību.  Pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” izvirzīts izaicinājums *Viedo mobilitāti atbalstoša normatīvā regulējuma attīstība.* |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis” teikums:  “Tomēr ambiciozie ES klimata mērķi līdz 2050.gadam ir jāsalāgo ar Latvijas ekonomikas konkurētspēju, izvērtējot visu rīcību sekas.” | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Lūdzam izteikt šādā redakcijā: “*Tomēr ambiciozie ES un Latvijas klimata mērķi līdz 2050.gadam ir jāsalāgo ar Latvijas ekonomikas konkurētspēju,* ***vispirms īstenojot un ieviešot pasākumus ar zemākajām izmaksām***.”, jo arī Latvija apņēmusies sasniegt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. | **Panākta vienošanās**  Papildināts attiecībā ne tikai uz Eiropas, bet arī Latvijas klimata mērķiem.  Ne vienmēr pasākumi ar zemākajām izmaksām ir uzskatāmi par efektīvākajiem. | Papildināts pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas mērķis” teikums šādā redakcijā:  “Tomēr ambiciozie ES un Latvijas klimata mērķi līdz 2050.gadam ir jāsalāgo ar Latvijas ekonomikas konkurētspēju, izvērtējot visu rīcību sekas.” |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis”. | **Pārresoru koordinācijas centrs**  (08.04.2021. atzinums Nr. 1.2-7/35)  Pamatnostādņu projekta devītajā lappusē minēts, ka Dzelzceļa loma pasažieru un kravu iekšzemes pārvadājumos ir jāpaaugstina. Iekšzemes pārvadājumos, samazinot infrastruktūras maksas atšķirības starp auto un vilcienu pārvadājumiem, ir jāveicina tādu pārvadājumu modeli, kas nodrošina lielāku kravu apjomu un lielāka cilvēku daudzuma nogādāšanu līdz galamērķim, izmantojot visefektīvāko transportlīdzekļa veidu (vai to kombināciju), tādejādi atslogojot autoceļus, samazinot autoceļu uzturēšanas izmaksas, veicinot reģionālo attīstību un nodrošinot videi draudzīgāku un drošāku transportēšanu. Vienlaikus pamatnostādņu projekts un tā pielikumi nesniedz informāciju, kādi mehānismi tiks izmantoti infrastruktūras maksu pārskatīšanā un kā tie veicinās plašāku dzelzceļa pārvadājumu izmantošanu. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka AS “LatRailNet” 2017.gada 30. jūnijā ir apstiprinājis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras “Maksas aprēķināšanas shēma” un “Maksas iekasēšanas shēma” dokumentus, kuru piemērošana uzsākta no 2019. gada 1. jūlija. Nosakot infrastruktūras maksas, tiek nodrošināta infrastruktūras maksas diferencēšana, lai dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus, līdzīgos tirgus segmentos tiktu piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas infrastruktūras maksas. Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmenti tiek koriģēti atbilstoši tirgus pieprasījumam. Plānots, ka dzelzceļa tirgus segmentēšana veicinās vietējo kravu pārvadājumus pa dzelzceļu. Vienlaikus jānorāda, ka daudzos tirgus segmentos AS “LatRailNet” noteiktā vai plānotā maksa par Minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksu nav līdzsvarā ar šiem tirgus segmentiem attiecinātām pilnām infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksām, tādēļ nepieciešams valsts budžeta līdzekļu finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un/vai infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.  TAP2027 4.5.5.pasākums paredz līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšanu maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos. | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums:   * **vides un ekonomisko faktoru sabalansētību**, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Lūgums Pamatnostādņu 11.lpp 2.rindkopas 1.ievilkumu izteikt šādā redakcijā: “vides un ekonomisko faktoru sabalansētību, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu”, lai būtu pilnībā saprotams, ka izvēli ir jāizdara arī attiecībā uz transportlīdzekļu veidu un transporta enerģijas veidu, jo šīs izvēles tiešā veidā nodrošina pāreju uz klimatneitralitāti. | **Panākta vienošanās** | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums izteikts šādā redakcijā:  • **izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem,** paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums:   * **vides un ekonomisko faktoru sabalansētību**, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu. | **Veselības ministrija**  (20.03.2021. atzinums Nr. 01-09/1595)  Lūdzam precizēt Pamatnostādnēs norādītos transporta politikas pamatprincipus 12.lpp., izsakot pirmo pamatprincipu šādā redakcijā: “vides un ekonomisko faktoru sabalansētību, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, gaisu piesārņojošo emisiju un trokšņa līmeņa samazināšanu;”. | **Panākta vienošanās**  Paredzot transporta plūsmu intensitātes palielināšanos un novērtējot valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, tiek izvirzīts mērķis nepasliktināt situāciju, kas saistīta ar transporta infrastruktūras radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus neizslēdzot iespēju situāciju uzlabot. Finansējums uzdevuma izpildei tiks plānots atbilstoši nozaru rīcības plānu trokšņa samazināšanai prioritātēm, kas ietvertas rīcības plānos trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā. | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums izteikts šādā redakcijā:  • **izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem,** paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums:   * **vides un ekonomisko faktoru sabalansētību**, iespēju robežās paredzot tādu transporta risinājumu vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Transporta ilgtspējīgas attīstības pirmo principu aicinām izteikt šādā redakcijā: “Risinājumiem jābūt vērstiem uz vides un ekonomisko faktoru sabalansētību, paredzot tādu transporta risinājumu vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu”, jo vārdi “iespēju robežās” ir lieki.  **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  VARAM – uztur iebildumu, jo nav saprotami jēdzieni “ekonomiskajai situācijai atbilstošs” un “pietiekami saudzīgs”.  Pamatnostādņu 13.lpp. pirmo risinājumu raksturojuma punktu lūdzam izteikt šādā redakcijā: “Izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem, paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības  nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju”, jo nav saprotami jēdzieni “ekonomiskajai situācijai atbilstošs” un “pietiekami saudzīgs”. | **Ņemts vērā** | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” teikums izteikts šādā redakcijā:  • **izmaksu efektīviem klimata un vides pasākumiem,** paredzot tādu transporta risinājumu vai transportlīdzekļu veidu, transporta enerģijas vai pārvietošanās veidu izvēli, kas veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu, transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, vienlaikus paredzot sociāli taisnīgu pāreju. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” rindkopa:  “Finansiālās iespējas ir būtisks ierobežojošs transporta politikas mērķu īstenošanas faktors, kas uzliek par pienākumu līdzsvarot politikas mērķus un to īstenošanai pieejamos resursus. Ir nepieciešams ievērot finansiālās iespējas, izvairoties no nesasniedzamu politikas mērķu izvirzīšanas, kā arī stimulējot optimālāko risinājumu meklēšanu, kas ļautu vislabāk sasniegt politikas mērķus un nodrošinātu iespējami lielākus socioekonomiskos ieguvumus un pievienoto vērtību no infrastruktūras investīcijām un citiem ilgtermiņa ieguldījumiem.” | **Labklājības ministrija**  (18.03.2021. atzinums)  Lūdzam precizēt, kam tieši finansiālās iespējas ir ierobežojošs faktors – valstij kā rīcībpolitikas veidotājai jeb indivīdam kā pakalpojuma lietotājam. | **Ņemts vērā** | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas pamatprincipi” rindkopa izteikta šādā redakcijā:  “Finansiālās iespējas ir būtisks ierobežojošs transporta politikas mērķu īstenošanas faktors gan valstij kā rīcībpolitikas veidotājai, gan arī raugoties no pakalpojuma lietotāju un sniedzēju pozīcijām. Šis apstāklis uzliek pienākumu līdzsvarot politikas mērķus un to īstenošanai pieejamos resursus. Ir nepieciešams ievērot finansiālās iespējas, izvairoties no nesasniedzamu politikas mērķu izvirzīšanas, kā arī stimulējot optimālāko risinājumu meklēšanu, kas ļautu vislabāk sasniegt politikas mērķus un nodrošinātu iespējami lielākus socioekonomiskos ieguvumus un pievienoto vērtību no infrastruktūras investīcijām un citiem ilgtermiņa ieguldījumiem. Iedzīvotāju finansiālās iespējas ir jāņem vērā, īpaši sabiedriskā transporta jomas analīzē. Tās var ierobežot indivīdu pārvietošanās iespējas (nespēja segt transporta izdevumus) un kavēt virzību uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.” |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas pamatprincipi”. | **Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība un tās dalīborganizācija Latvijas Sabiedrisko pakalpojumu un Transporta darbinieku arodbiedrība LAKRS**  (18.03.2021. atzinums Nr.35/1)  (14.05.2021. atzinums Nr.45  elektroniskajā saskaņošanā)  LAKRS aicina papildināt pamatnostādņu sadaļu “Transporta politikas pamatprincipi” pie ilgtspējīgas attīstības, ka risinājumiem jābūt vērstiem arī uz   * **stabilitāti un godīgu konkurenci darba tirgū**, nodrošinot cienīgus darba apstākļus un samaksu transporta darbiniekiem, atbalstot un sekmējot sociālo partneru centienus Ģenerālvienošanās slēgšanai transporta nozarēs. | **Ņemts vērā** | Papildināta pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas pamatprincipi” ar teikumu šādā redakcijā:  **• stabilitāti un godīgu konkurenci darba tirgū,** nodrošinot cienīgus darba apstākļus un samaksu transporta darbiniekiem, atbalstot un sekmējot sociālo partneru centienus Ģenerālvienošanās slēgšanai transporta nozarēs. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “ Transporta politikas teritoriālā perspektīva”. | **Latvijas Pašvaldību savienība (LPS)**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  1. Nepieciešama izvērsta valsts vietējo autoceļu tehniskā stāvokļa raksturojums, kas pamatnostādnēs nav fiksēts vispār, nepieciešams norādīt vismaz plānu valsts vietējo autoceļu uzturēšanai.    2. Pamatnostādnēs jāizvērtē Eiropas valstu pieredze kravu pārvadājumos pa dzelzceļu, atslogojot autoceļus no smagā transporta. Piemēram, no Rīgas uz Ventspils ostu, atvieglojot smagā transporta satiksmi uz E22/A10 autoceļa.  3. Dzelzceļa satiksmes plānošanā paredzēt līdzsvaru starp ceļā pavadīto laiku un iespējamo pieturu skaitu, piemēram posmā Rīga - Ventspils, kas veicinātu vietējo transporta mezglu attīstību, kā piemērs - Stende, kur tiek piegādāti kokmateriāli un citi materiāli, lai nodrošinātu uzņēmējdarbības attīstību novadā.  4. Pamatojoties uz Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020.- 2040.gadam, kas paredz veidot ātrgaitas valsts ceļu "mugurkaulu" starp lielākajām Latvijas pilsētām. Nepieciešams plānošanā paredzēt pasākumus, kas nodrošinātu apstākļus, lai vienlaikus nenotiktu dzelzceļa pārbūve un maģistrālo ceļu pārbūve vienā un tai pašā posmā. | **Ņemts vērā**  Valsts vietējo autoceļu uzturēšana paredzēta atbilstoši valsts budžeta līdzekļiem un normatīvajos aktos noteiktajam. Informējam, ka Satiksmes ministrija pašlaik izstrādā informatīvo ziņojumu par valsts autoceļu tīkla izvērtēšanu, kurā cita starpā tiks ietverti jautājumi par valsts vietējo autoceļu turpmāko attīstību un plāniem to uzturēšanai. Atbilstoši minētā informatīvā ziņojuma virzībai, izvērstāka informācija varētu tikt iekļauta pamatnostādņu starpposma izvērtējumā. Vienlaikus norādām, ka valsts vietējie autoceļi tiks uzturēti atbilstoši tiem noteiktajai autoceļu ikdienas uzturēšanas klasei, kuru nosaka atbilstoši satiksmes intensitātei.  **Panākta vienošanās**  TAP2027 iekļauts pasākums 4.4.5. *Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos*, kā rezultātā sagaidāms ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma īpatsvara pieaugums kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos (3.politikas rezultāta 7.rezultatīvais rādītājs).  Papildus norādām, ka TAP2027 iekļauts uzdevums *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas projekta turpināšanai, pēc kura sekmīgas ieviešanas no kravu plūsmas tiks atslogoti autoceļi Z-D virzienā.  Citu valstu pieredze būtu apskatāma citos dokumentu un pētījumu formātos.  **Ņemts vērā**  Uzlabojoties dzelzceļa infrastruktūrai, šobrīd ir identificēta iespēja un tiek plānots palielināt vilcienu –eksprešu izpildi, maršrutā Rīga–Rēzekne 2 nodrošināt vilcienu –ekspresi katru dienu (šobrīd tikai brīvdienās), maršrutā Rīga –Daugavpils noteikt papildus izpildes dienas vilcieniem, kuri šobrīd kursē piektdienās un brīvdienās, savukārt ja būs pieejama kapacitāte tiks izskatītā iespēja palielināt vilcienu kursēšanas intensitāti uz Cēsīm, radot iespēju samazināt šajā maršrutā pārvadājumus ar autobusiem.  Sākot ar 2019.gadu būtiski tika samazināts vilcienu apstāšanās biežums dzelzceļa pasažieru pieturās, kurām bijis mazs pasažieru pieprasījums, kā arī slēgtas vairākas pasažieru pieturas ar mazu pasažieru apgrozījumu, līdz ar ko būtiski tika samazināts vilcienu apstāšanās biežums un ceļā pavadītais laiks.  Tāpat VSIA “Autotransporta direkcija” ir aktīvi sākusi darbu pie vilcienu un autobusu savienojumu identificēšanas un to izveidošanas, tostarp ievērojot tādu principu kā ceļā pavadītā laika ekonomija**.**  **Panākta vienošanās.** | Pamatnostādņu projekta sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” ir iekļauts attēls ar valsts vietējo autoceļu stāvokli, tekstā sniegta informācija par plānoto valsts vietējo autoceļu izvērtējumu. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “ Transporta politikas teritoriālā perspektīva” teikums:  “Novērtējot reģionālo centru sasniedzamību, braucot ar vieglo automašīnu normālos braukšanas apstākļos, secināts, ka 98% Latvijas iedzīvotāju 40 minūšu laikā ir sasniedzami reģionālie attīstības centri.” | **Latvijas Pašvaldību savienība (LPS)**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Lūdzam pamatot tēzi. | **Ņemts vērā**  Atsauci uz “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” veiktā novērtējuma rezultātiem pamato tā metodikā iekļautais autoceļu stāvokļa vērtējums normālos braukšanas apstākļos. Kā tālāk arī tekstā tiek paskaidrots, pamatnostādnes paredz teritoriālās sasniedzamības uzlabošanu, veicot ieguldījumus autoceļu kvalitātes paaugstināšanā. Sasniedzamības novērtējums skatāms kontekstā ar pamatnostādnēs iekļauto pasākumu 1.2.2. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai. | Pamatnostādņu projekta sadaļa “ Transporta politikas teritoriālā perspektīva” papildināta ar teikumu šādā redakcijā:  “Lai iedzīvotājiem nodrošinātu nepieciešamo pakalpojumu sasniedzamību, būtiska ir pasākuma par valsts reģionālo un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvēšanu un atjaunošanu ATR īstenošanai.” |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “ Transporta politikas teritoriālā perspektīva” 2.attēls. Reģionālo centru sasniedzamības novērtējums (2019) | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (14.06.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Kategoriski iebilstam pret šī attēla un datu izmantošanu sabiedriskā transporta plānošanā. Patiesos sasniedzamības laikus var viegli uzzināt noskaidrojot sabiedriskā autotransporta braukšanas laikus, kuri ir būtiski ilgāki (vidēji 50%) nekā datu simulācija ar automašīnas lietošanu. | **Panākta vienošanās**  Tekstā nav noradīts, ka, pamatojoties uz 2.attēlu būtu plānojams sabiedriskais transports. 2.attēls attēlo reģionālo centru sasniedzamību, braucot ar vieglo automašīnu normālos braukšanas apstākļos un skatāms kontekstā ar ieguldījumiem dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras modernizēšanā un uzlabošanā. |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “ Transporta politikas teritoriālā perspektīva” teikums:  “Secināts, ka pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību.” | **Latvijas Pašvaldību savienība (LPS)**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Lūgums pamatot tēzi, ka pieejamais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls kopumā ir atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām, tas nodrošina 99% valsts un pašvaldību iestāžu sasniedzamību (9.attēls).  Lūdzam norādīt pagastu centru vidējo sasniedzamības rādītāju ar attīstības centriem, vienlaikus lūdzam norādīt pagastu centru skaitu, kas nav savietoti ar attīstības centriem, jebkurā gadījumā būtu jānorāda to faktiskā un prognozējamībā savietojamība. | **Ņemts vērā**  Secinājums izdarīts, balstoties uz SIA „PricewaterhouseCoopers” veikto pētījumu, kurā tika vērtēts Reģionālās nozīmes maršrutu tīkla 2021.-2030.gadam projekts. Ņemot vērā to, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6.panta ceturtā daļa nosaka, ka maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā, pētījumā primāri tika vērtētas iedzīvotāju piekļuves iespējas valsts un pašvaldību iestādēm. Skatāms kontekstā ar SIA “Karšu izdevniecība “Jāņa sēta”” veiktā pētījuma rezultātiem par sabiedriskā autotransporta pieturu pieejamību (11.attēls).  Sabiedriskā transporta nodrošinājumu maršrutu tīklā var uzskatāmi redzēt tīmekļa vietnē <https://atr.kartes.lv/> sadaļā “Mobilitāte”, ko izstrādājusi  SIA “Karšu izdevniecība “Jāņa sēta””, un kuras izstrāde veikta sadarbībā ar VSIA “Autotransporta direkcija” sniedzot datus par reģionālo autobusu reisiem. Šajā kartē ir pieejama informācija par teritoriju sasniedzamību, reģionālās nozīmes autobusu kustības intensitāti uz autoceļiem.  Reģionālas nozīmes maršrutu tīkls tiek plānots balstoties uz pasažieru pieprasījumu un tiek grozīts atbilstoši izmaiņām pieprasījumā kā arī iedzīvotāju, pašvaldību vai arī plānošanas reģionu priekšlikumiem. Lēmumu par reģionālās nozīmes maršrutu tīklu pieņem Sabiedriskā transporta padome. Šādi sasniedzamības rādītāji šajā TAP2027 nav izvirzīti un tāpēc nav arī rēķināti.  Minimālo valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutu tīkla valsts pasūtītajā daļā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem darbdienās, nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (6.panta sestās daļas 4.punkts un 6.panta sestā prim daļa).  Informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošinājumu pagastos pēdējo reizi ir gatavota 2019.gadā, kad tika apkopota situācija par 2018.gadu. Šajā apkopojumā tika secināts, ka Latvijā sabiedriskā transporta pakalpojumi ir nodrošināti visos pagastos. Tomēr ir pagasti, kuros sabiedriskā transporta savienojums ar novada centru netiek nodrošināts vai tiek nodrošināts vien dažas reizes nedēļā, jo pieprasījuma pēc regulāriem pasažieru pārvadājumiem šajos maršrutos nav. Piemēram, no Kurmenes pagasta Vecumnieku novadā, kur ir deklarēts 591 iedzīvotājs, līdz Vecumniekiem un atpakaļ var nokļūt trīs reizes nedēļā; savukārt no Zvirgzdenes pagasta Ciblas novadā, kur ir deklarēti 719 iedzīvotāji, līdz novada centram Blontiem ar sabiedrisko transportlīdzekli nokļūt nevar, bet ir izveidots savienojums ar Ludzu un Kārsavu.  Kopumā no 578 Latvijas pagastiem, mazajām pilsētām un Pierīgas ciemiem ar tiešo satiksmi (bez pārsēšanās) sava novada centrā 2018. gadā nevarēja nokļūt no 17 pagastu centriem, kas ir 2,9% no kopējā skaita. Nokļūt līdz novada centram ir sarežģītāk pagastos, kuros ir ļoti mazs apdzīvotības blīvums vai zems pieprasījums pēc šādiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Tomēr atsevišķos pagastos un ciemos vēsturiski ir izveidojusies situācija, ka iedzīvotāji dodas uz cita novada centrā vai pilsētā esošu darbavietu, izglītības vai ārstniecības iestādi utt., un savienojums ar sava novada centru nav nepieciešams. Šāds piemērs ir Valkas novada Zvārtavas pagastā, kur iedzīvotājiem ir nodrošināta laba satiksme līdz Smiltenei, braucot maršrutā Gaujiena–Rīga vai Smiltene–Aumeistari–Gauja–Gaujiena. Jau kopš 2008. gada Zvārtavas pagasta iedzīvotājiem ir iespēja divas reizes nedēļā nokļūt novada centrā Valkā, tomēr, lai maršruts varētu pastāvēt, valsts dotāciju segums par izmaksām ir virs 80%, kas nozīmē, ka iedzīvotājiem savienojums nav aktuāls. Tāpat nav autobusa maršruta, kas vestu no Ķekavas novada Baložiem uz novada centru Ķekavu, jo, neskatoties uz relatīvi blīvu apdzīvotību, nav datu, kas norādītu, ka šāds savienojums iedzīvotājiem būtu nepieciešams. Veidojot maršrutu tīklu, tiek ņemts vērā reālais pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. | Papildināta pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva”, izvēršot pētījuma aprakstu un sniedzot informāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošinājumu. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” teikums:  “Plānošanas reģioniem un pašvaldībām ir jāiesaistās šo jautājumu risināšanā, sākot ar visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanu, tajā skaitā ņemot vērā ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanas (SUMP) konceptā noteiktos principus, kā arī domājot par klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.” | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81 papildinājumi)  **Latvijas Pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Vai šāda transporta attīstības plāna izstrādāšana būs jāveic katrai pašvaldībai atsevišķi vai arī to izstrādās plānošanas reģions un pašvaldības tiks piesaistītas tā izstrādē ar saviem komentāriem? Vai arī plāns tiks izstrādāts viens visaptverošs visai valstij?  **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (17.050.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  VARAM norāda, ka pašvaldības, pēc nepieciešamības, var izstrādāt ilgtspējīgus mobilitātes attīstības plānus, bet tas nav obligāti**.** Ilgtspējīgas mobilitātes plāni var tikt integrēti pašvaldību attīstības programmās. Vienlaikus norādām, ka SUMP koncepta īstenošanā, t.sk., par nacionālā regulējuma izstrādes nepieciešamību, būtu svarīga SM, kā galvenās par nozari atbildīgās institūcijas, sadarbība ar VARAM, plānošanas reģioniem un pašvaldībām. | **Ņemts vērā**  TAP2027 neuzliek par pienākumu, bet uzsver, ka lielāka uzmanība jāpievērš mobilitātes plānošanai arī pašvaldību un reģionālā līmenī. Jau šobrīd Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" nosaka, ka pašvaldībām jāizstrādā detalizēti transporta attīstības plāni.  Jautājums par SUMP jau ir ietverts Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2021- 2027.gadam, kur ir iekļauts sekojošais: ‒ ņemot vērā Eiropas Komisijas atbalstu Ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanas (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP) konceptam, VARAM jāizvērtē, vai nav nepieciešams nacionāls regulējums SUMP izstrādei (vai piemēram saistošu vadlīniju izstrāde), kas varētu būt tematiskie plānojumi transporta nozarē, ar ko pamatot konkrētu investīciju nepieciešamību transporta jomā pilsētās. | Precizēti pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” teikumi šādā redakcijā:  “Plānošanas reģioniem un pašvaldībām būtu jāiesaistās šo jautājumu risināšanā, sākot ar visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanu, tajā skaitā ņemot vērā ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanas (SUMP) konceptā noteiktos principus, kā arī domājot par klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu. SUMP koncepta īstenošanā, t.sk., par nacionālā regulējuma izstrādes nepieciešamību, būtu svarīga sadarbība starp visām iesaistītajām pusēm – SM, VARAM, plānošanas reģioniem un pašvaldībām. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” teikums:  “Pilsētas mobilitātes punkti, kas balstās uz pilsētas sabiedriskā transporta tīklu.” | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81 papildinājumi)  Vai tas nozīmē, ka pilsētas mobilitātes punkts būs jāveido pašvaldībai, par saviem budžeta līdzekļiem? | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka pašvaldības var īstenot mobilitātes punktu izveidi ne tikai par saviem līdzekļiem, bet arī meklējot sadarbības partnerus, piemēram, VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) sadarbībā ar pašvaldībām ir uzsācis mobilitātes punktu (integrēti dažādu transporta veidu savienojumi, tādējādi pēc iespējas mazinot nepieciešamību pēc personiskā autotransporta izmantošanas) izveidi, dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem piegulošo teritoriju nododot pašvaldībām un sadarbībā ar tām šajā teritorijā izveidojot autostāvvietu stāvparka vajadzībām, kā arī labiekārtojot vidi. No visām Latvijas dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem 17% gadījumu zeme pie stacijas vai pieturas punkta ir nodota pašvaldībām autostāvvietu un/vai veloceliņu izbūvei, un arī turpmākajā periodā LDz īpašu uzmanību pievērsīs staciju teritorijām piegulošās zemes nodošanai pašvaldībām autostāvvietu labiekārtošanai u.c. nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšanai (piemēram, velosipēdu novietne, uzlādes vietas u.tml.).  Finansējumu mobilitātes punktu izveidei plānots piesaistīt Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda ietvaros, kā arī Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros.  Vēršam uzmanību, ka Nacionālajā attīstības plānā 2021.-2027.gadam iezīmētais finansējuma apjoms ir ievērojami mazāks par Satiksmes ministrijas apzinātajām investīciju vajadzībām mobilitātes punktu izveidei pašvaldībās. |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva”. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)   1. Uzturam iebildumu – no uzrakstītā nav īsti skaidri plānotie ieguldījumu reģionālās sasniedzamības veicināšanai, t.sk., vai tiks uzlabota visu valsts pilsētu sasniedzamība ar Rīgu, vai arī visu pašvaldību administratīvo centru sniedzamība, sasniedzamība, starp administratīvajiem centriem, vai kas cits. Tāpat nav skaidrs, par cik samazināsies Rīgas sasniedzamība laikā, ņemot vērā, kā no Rīgas apvedceļa arī ievērojams laiks jāpavada, lai sasniegtu Rīgas centru. Lūgums šo skaidrot.   Reģionālās politikas pamatnostādņu 2021.-2027. gadam ietvaros (apstiprinātas 2019.gada 19.novembrī) noteikts, ka Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam, cita starpā, detalizēti tiks aplūkots tāds reģionālajai attīstībai svarīgs aspekts, kā sasniedzamība starp reģioniem, tajā skaitā samazinot ceļā pavadīto laiku. Attiecīgi aicinām Pamatnostādnēs izvērst šo aspektu, kā arī norādīt, kuras aktivitātes būs vērstas šī atbalsta virziena īstenošanā.   1. Uzturam iebildumu – vismaz attīstības virzienu līmenī šai problemātikai jābūt izceltai un noteiktiem turpmākiem soļiem, ņemot vērā, ka pašas pašvaldības nespēj šo problēmu atrisināt ar saviem budžeta līdzekļiem.   Reģionālās attīstības kontekstā svarīgi ir nodrošināt pašvaldību ielu un ceļu tīkla sakārtošanu un attīstību. Pašvaldību ceļu un ielu tīkls kopā veido 38 453 km (autoceļi - 30 147 km, ielas - 8 306 km), kur ap 50% ceļu ir sliktā stāvoklī, attiecīgi nepieciešams nodrošināt atbalsta iespējas. Aicinām šajās Pamatnostādnēs aplūkot situāciju saistībā ar pašvaldību ielām un ceļiem, paredzot to attīstībai nepieciešamo atbalstu.   1. Uzturam iebildumu, ņemot vērā rezolūciju, kas paredz Ministru kabinetam līdz 2021.gada 30.novembrim iesniegt Saeimā likumprojektu, kas paredz pasažieru pārvadājumu sniegšanu pēc pasažieru pieprasījuma. Vienlaikus aicinām arī atsaukties uz informatīvo ziņojumu “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”, kurā ir iekļauti transporta pēc pieprasījuma ieviešanas principi.   Aicinām aplūkot iespējamos risinājumus mobilitātes veicināšanai teritorijās, kur sabiedriskais transports kursē reti vai kur demogrāfisko izmaiņu dēļ nav ekonomiski pamatoti nodrošināt sabiedriskā transporta reisu ar autobusiem, paredzot rīcības alternatīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai, piemēram, transports pēc pieprasījuma, tajā skaitā balstoties uz Vidzemes plānošanas reģiona veiktā pilotprojekta “Transports pēc pieprasījuma” pozitīvajiem rezultātiem.     1. Lūdzam skaidrot ieceri veidot maršrutus, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti bez maksas (21.lpp). Nav skaidrs pamatojums šādai iecerei, kā arī kas pakalpojumu subsidēs. Turklāt minētais ir pretrunā ar Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam noteikto, ka nepieciešams attīstīt valstij ekonomiski izdevīgāku transporta sistēmu un, ka autobusu maršrutu apkalpošana jāorganizē uz komerciāliem principiem, neparedzot tajos valsts dotācijas pārvadājumu zaudējumu kompensācijai. 2. Aicinām akcentēt mobilitātes izaicinājumus saistībā ar administratīvi teritoriālo reformu, ievērojot, ka ceļu tīkla izmantošanas kvalitāte ir svarīga prioritāte sekmīgai administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, lai uzlabotu iedzīvotāju ikdienu, nodrošinot novadu administratīvo centru labāku sasniedzamību, sekmējot piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem un darbavietām. 3. Uzturam iebildumu - nav sniegta informācija par teritoriālajiem kritērijiem konkrētu aktivitāšu ietvaros. Aicinātu norādīt, vai un kuru atbalsta pasākumu ietvaros plānots ievērtēt plānošanas reģionu un pašvaldību attīstības programmas mobilitātes veicināšanai reģionos.   Aicinām iekļaut informāciju, vai un kurām aktivitātēm plānots piemērot reģionālus atbalsta sniegšanas kritērijus, t.sk. nosakot reģionālās kvotas atbalsta pasākumos, atbalstu plānojot atbilstoši plānošanas reģionu attīstības programmās noteiktajam, balstoties uz reģiona specifiku, sekmējot līdzvērtīgas mobilitātes iespējas un kvalitatīvas transporta infrastruktūras pieejamību visos reģionos. Piemēram, darbības programmas 2021.-2027.gadam mobilitātes pasākumu ietvaros ieguldījumus plānots skatīt kontekstā ar teritoriju attīstības plānošanas dokumentiem, piemērojot teritoriālo (funkcionālo pilsētu teritoriju) pieeju. | **Ņemts vērā**  Reģionālā sasniedzamība minēta kā viens no būtiskiem transporta sistēmu raksturojošiem rādītājiem. Kartogrāfiskais materiāls par teritoriju sasniedzamību iekļauts pamatdokumenta sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” un 1.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”. Norādīts, ka teritoriālās sasniedzamības uzlabošana, t.sk. samazinot ceļā pavadīto laiku, tiek paredzēta veicot ieguldījumus valsts autoceļu kvalitātes paaugstināšanā, par pamatu izvirzot drošu pārvietošanos. TAP2027 pasākumi paredz būvdarbus uz valsts autoceļiem, papildus veicot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūvi un atjaunošanu administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai, kas reģionu iedzīvotājiem nodrošinās mobilitātes iespējas attīstības centru sasniegšanai. TAP2027 iezīmē virzību uz digitalizācijas risinājumu ieviešanu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, pieejamības un piekļūstamības uzlabošanai un infrastruktūras modernizēšanai ar mērķi pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai nodrošināt pārvietošanās iespējas. Tāpat vairāki no pasākumiem uzlabos Rīgas metropoles areāla transporta tīklu un vērsti uz dzelzceļa pārvadājumu attīstību.  TAP2027 pamatdokumenta sadaļā “Teritoriālā perspektīva” norādīts, ka pasākumi, kas vērsti uz autoceļu kvalitātes uzlabošanu un investīcijas dzelzceļu līniju infrastruktūrā, uzlabos pilsētu un pašvaldību administratīvo centru sasniedzamību laikā. Autoceļu atjaunošana ATR ietvaros nodrošinās novada administratīvo centru labāku sasniedzamību un uzlabos piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem un darbavietām. Tāpat norādīts uz vilcienu ātruma paaugstināšanu Rīga – Cēsis un Krustpils-Rēzekne vilcienu līnijās, kas ļaus samazināt ekspreša vilcienu braukšanas laiku par aptuveni 10-15 minūtēm. Plānojot atbalsta pasākumus, uzsvars būtu liekams uz ilgtermiņa investīcijām transporta infrastruktūras uzlabošanā, kas būtiski samazinātu laika patēriņu iedzīvotājiem un uzņēmumiem satiksmē ar galvaspilsētu. Sadaļā sniegta atsauce uz Satiksmes ministrijas izstrādāto informatīvo ziņojumu, kas paredz izveidot vienotu, drošu un efektīvu valsts autoceļu tīklu, nodrošinot Rīgas apvedceļa sasniedzamību no jebkura administratīvā centra Latvijā ne ilgāk kā divu stundu laikā. Kā prioritāte izvirzīta valsts galveno autoceļu posmu pārbūve par ātrgaitas autoceļiem, kuru plānots realizēt trīs posmos, realizējot atsevišķus projektus atbilstoši pieejamajam valsts budžeta un ES fondu finansējumam.  **Panākta vienošanās**  Norādām, ka likuma “Par pašvaldībām” 15.panta 2.punkts nosaka, ka viena no pašvaldību autonomajām funkcijām ir gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, tajā skaitā veikt ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu.  Likuma “Par autoceļiem” 2.panta ceturtajā daļā noteikts, ka iela ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā, un atbilstoši šā likuma 1. panta otrajā daļā noteiktajam – pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.  Savukārt vispārīgi ceļa pārvaldītāja pienākumi ir noteikti Ceļu satiksmes likuma 6. pantā, tajā skaitā pienākums nodrošināt, lai ceļš (jebkura satiksmei izbūvēta teritorija) pastāvīgi tiktu uzturēts satiksmei drošā stāvoklī atbilstoši normatīvajiem aktiem un standartiem ceļu satiksmes drošības jomā.  Likuma “Par autoceļiem” 12.panta trešā daļa nosaka, ka valsts pamatbudžetā valsts autoceļu fonda programmai piešķirtos līdzekļus izlieto arī mērķdotācijai pašvaldību ceļu un ielu finansēšanai un attīstībai (turpmāk – mērķdotācija) un pilsētu tranzīta ielu uzturēšanas un atjaunošanas līdzfinansēšanai. Satiksmes ministrija izprot jautājuma problemātiku un konceptuāli atbalsta šādu uzdevumu, taču valsts budžeta finanšu ietvaros. Jautājums skar reģionālās attīstības politiku un būtu skatāms VARAM kompetences ietvaros, paredzot tam atbilstošu finansējumu.  2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” papildināta ar šo problemātiku.  **Ņemts vērā**  Maršruta tīkls tiek veidots atbilstoši pasažieru plūsmas datiem, kas var būt arī īslaicīgi pasākumi, elastīgi reaģējot uz situāciju un pārskatīts atklājot, slēdzot vai grozot maršruti vai reisus.  Šādu maršrutu (reisu) veidošana ir noteikta kā viens no sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas risinājumiem, darbojas jau šobrīd, un tiek atklāti, ņemot vērā pieprasījumu un piešķirto valsts finansējumu.  Papildus norādām, ka informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam” ir iekļauti transporta pēc pieprasījuma ieviešanas principi.  TAP2027 sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” sniegta atsauce uz informatīvo ziņojumu “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”, minot arī transporta pēc pieprasījuma principa piemērošanu, sniegta atsauce uz Vidzemes plānošanas reģiona iniciatīvu šajā jautājumā un informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošinājumu.  **Ņemts vērā**  Kritēriji, pēc kuriem tiks izvērtēta teritoriālā vienība, kurā var tikt ieviesti bezmaksas transporta pakalpojumi ir aprakstīti informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030.gadam”, (izskatīts Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē).  Šādu maršrutu veidošana ir ietverta grozījumos Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, kas stājās spēkā 2020.gada 30.decembrī, vienlaikus paredzot, ka Ministru kabinets nosaka kritēriju kvantitatīvos rādītājus un kritēriju noteikšanas metodiku to reģionālās nozīmes maršrutu (reisu) noteikšanai, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumus sniedz bez maksas.  **Ņemts vērā**  **Ņemts vērā**  Informācija par reģionāliem atbalsta sniegšanas kritērijiem ES fondu finansētajām aktivitātēm sniegta ES fondu darbības programmā un tiks iekļauta arī specifisko atbalsta mērķu/pasākumu īstenošanas noteikumos, ja attiecināms.  Informācija iekļauta TAP2027 sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva”. Sadaļā vairākkārt norādīts uz plānošanas reģionu un pašvaldību lomu un iesaisti atsevišķu pasākumu sekmīgai izpildei. | Precizēta pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” un tā 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”. | **Nodibinājums “Pasaules dabas fonds”**  **Biedrība “Zaļā brīvība”**  **Apvienība “Pilsēta cilvēkiem”**  (12.03.2021. atzinums Nr.PDF 210312)  Ņemot vērā ātrgaitas autotransporta un dzelzceļa garuma pieaugumu, Pamatnostādnēs nav iekļauti rezultatīvie rādītāji par skaņas piesārņojumu un aprites ekonomikas principu ievērošanu autoceļu būvniecībā un uzturēšanā. Pamatnostādnēs tiek plānots, ka trokšņa piesārņojums lidostas “Rīga” ietekmētajā teritorijā nepalielināsies, taču vienlaikus tiek prognozēts ļoti nozīmīgs pasažieru plūsmas un apkalpoto kravu pieaugums. Pat ar trokšņu novēršanas pasākumu īstenošanu maz ticams, ka trokšņu līmenis pie šāda attīstības scenārija nepalielināsies.  Plānotais rezultatīvais rādītājs uz 2027. gadu kopējam SEG emisiju samazinājumam transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu ir 23%. Tai pat laikā bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā 2027. gadā ir paredzēts palielināt par 1.9%. Tāpat elektrificēto dzelzceļa līniju garums % no kopējā dzelzceļa līniju garuma plānots palielināt par 10.8%. Uzskatām, ka šādi piedāvātie rezultatīvie rādītāji 2027. gadā, apvienojumā ar šajā atzinumā paustajiem iebildumiem, ir nesamērīgi mazi un nespēs samazināt transporta sektora radītās emisijas par 23%. Emisiju samazināšanas mērķi ietverti Pamatnostādņu 3. pielikuma uzskaitītajos tiesību aktos, piemēram, Eiropas Zaļais kurss paredz, ka siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā jāsamazina līdz nullei un ekonomiskā izaugsme jāatsaista no resursu patēriņa, bet ES Transporta Baltā grāmata paredz līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO2 emisijām. Tiek secināts, ka 2020.-2030. gadam ūdeņraža scenāriji rada papildus izmaksas, kā arī tas, ka ilgtermiņā gan no izmaksu, gan no SEG emisiju samazināšanas viedokļa izdevīgais ir tieši elektrotransportlīdzekļu scenārijs. Tas nozīmē, ka elektrotransportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu un elektrificēto dzelzceļa līniju garumu Pamatnostādņu rezultatīvo rādītāju sadaļā ir nepieciešams palielināt. | **Panākta vienošanās**  Skaņas piesārņojuma segmentu reprezentē rezultatīvais rādītājs par trokšņa ietekmei pakļauto teritorijas platību, kas saistīta ar transporta infrastruktūras ietekmi un tiek regulāri mērīta, izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes. Paredzot transporta plūsmu intensitātes palielināšanos un novērtējot valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, tiek izvirzīts mērķis nepasliktināt situāciju, kas saistīta ar transporta infrastruktūras radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus neizslēdzot iespēju situāciju uzlabot. Finansējums uzdevuma izpildei tiks plānots atbilstoši nozaru rīcības plānu trokšņa samazināšanai prioritātēm, kas ietvertas rīcības plānos trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā. Pamatnostādnēs netiek ietverti jauni indikatori, kas šobrīd netiek Latvijā regulāri mērīti, lai neveidotu papildus slogu uz valsts budžetu un cilvēkresursiem.  Attiecībā uz aviācijas radīto troksni, vēlamies norādīt, ka lai mazinātu ietekmi uz vidi, kā ir norādīts esošās situācijas aprakstā, nacionālais gaisa pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” ir uzsācis un turpinās esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu uz šobrīd klusākiem gaisa kuģiem, kā arī tiks īstenoti Lidostas “Rīga” Rīcības plānā trokšņu samazināšanai iekļautie pasākumi, paredzot nepaaugstināt gaisa transporta radīto trokšņu līmeni.  Attiecībā uz aprites ekonomikas principu ievērošanu autoceļu būvniecībā un uzturēšanā norādām, ka ceļu būvniecībā izmantot gan piedevas, gan pārstrādātus materiālus ir atļauts un tas tiek darīts, tikai izvēle izmantot šos materiālus ir uzņēmēju pusē. Šādu piedevu izmantošana jebkurā gadījumā sastāda niecīgu daļu no izmantotajiem materiāliem, kas pašlaik neradītu vērā ņemamu ietekmi, piemēram, uz riepu pārstrādes apjomu, jo šādas piedevas var tikt izmantotas tikai 1-3% apmērā no kopējās minerālmateriālu masas, kā arī to izmantošana var ietekmēt autoceļa seguma kalpošanas laiku un tādā veidā radot papildus izmaksas. Amerikas Savienoto valstu prakse rāda, ka šādās situācijās autoceļu seguma izmaksas palielinās par 2 – 4 reizēm, Zviedrijas – vismaz par 25%. Ņemot vērā valsts autoceļiem pieejamā finansējuma apjomu, šādu materiālu izmantošana bez papildus subsidēšanas šobrīd nav ekonomiski pamatota no infrastruktūras būvniecības skatu punkta. Pašlaik salīdzinoši bieži tiek veikta reciklētā autoceļu seguma materiāla atkārtota iestrāde autoceļa seguma kārtās.  SEG un NOx emisiju mērķa vērtības noteiktas atbilstoši Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam prognožu ziņojumam <https://www.em.gov.lv/sites/em/files/2019-12-16_15_00_41_ghg_mmr_template_irarticle23_table1_2019_latvia1_0.xlsm>, kā arī Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra sagatavotajam ikgadējam 2020.gada emisiju ziņojumam par valsts kopējām emisijām, kā arī 2019.gada ziņojumam par emisiju prognozēm <https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums>.  Rezultatīvā rādītāja *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* mērķa vērtības noteiktas saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam” ietvertajām rādītāja mērķa vērtībām, kas izvirzītas atbilstoši paredzamajiem finanšu resursiem un ir balstītas iepriekš veiktā izpētē. Vienlaikus norādām, ka pašlaik šī rādītāja prognozēšana ir apgrūtināta, ņemot vērā virkni ietekmējošo un šobrīd grūti paredzamo faktoru dēļ, piemēram, iespējamajām iegādes subsīdijām.  Attiecībā uz rezultatīvo rādītāju par elektrificēto dzelzceļa līniju garumu, norādām, ka tā uzlabojumi pašlaik tiek saistīti ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas attīstību, tajā neieskaitot pašlaik vēl neapstiprinātos VAS “Latvijas dzelzceļš” projektus.  Atbilstoši jautājumu virzībai par atbalstu elektrotransportlīdzekļu iegādei un dzelzceļa elektrifikācijas projektu apstiprināšanai, informācija varētu tikt papildināta un iekļauta TAP2027 vidusposma izvērtējumā. |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *1. politikas rezultāts (1.PR) Uzlabotas mobilitātes iespējas* | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Ierosinām iekļaut papildus rezultatīvo rādītāju, kas raksturo Rīgas sasniedzamību laikā no reģioniem (maksimums 2 stundas) un metropoles areālā (maksimums pusstundā) (zem 1.politikas rezultāta). | **Panākta vienošanās**  Rezultatīvo rādītāju, kas raksturo Rīgas un tās metropoles areāla sasniedzamību no reģioniem, sasniegšana ir izvirzīta līdz 2040.gadam atbilstoši Satiksmes ministrijas izstrādātā informatīvā ziņojuma projektam, kas paredz izveidot vienotu, drošu un efektīvu valsts autoceļu tīklu, nodrošinot Rīgas apvedceļa sasniedzamību no jebkura administratīvā centra Latvijā ne ilgāk kā divu stundu laikā. Ņemot vērā iepriekš minēto, priekšlikums nav atbalstāms, jo TAP2027 un rezultatīvo rādītāju iespējamie ieviešanas termiņi nesakrīt.  Dokumentā nav iekļauti rādītāji, kas raksturo laiku kādā sasniedzama kāda teritorija, izvērtējot tā sasniegšanai nepieciešamo finanšu ieguldījumu pret ilgtermiņa ieguvumiem sabiedrībai, tā vietā koncentrējoties uz daudzveidīgām mobilitātes iespējām, dzelzceļa lomas stiprināšanu, drošības un vides jautājumiem. Ātra sabiedriskā transporta satiksme ar vilcienu (piemēram, nodrošinot iespēju mazāk nekā 2h nokļūt no Lidostas “Rīga” līdz jebkurai lielākajai Latvijas pilsētai, kas ir savienota ar dzelzceļu) arī var būt viena no alternatīvām kā mērīt mobilitātes iespēju uzlabošanos. |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *1. politikas rezultāts (1.PR) Uzlabotas mobilitātes iespējas* | **Pārresoru koordinācijas centrs**  (08.04.2021. atzinums Nr. 1.2-7/35)  1. Pamatnostādņu projekta divdesmit sestajā lappusē minēts, ka pirmais politikas rezultāts ir uzlabotas mobilitātes iespējas, bet divdesmit devītajā lappusē minēts, ka trešais politikas rezultāts ir nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra. Attiecībā uz trešo politikas rezultātu kā rezultatīvais rādītājs izvirzīts sekojošs indikators - *Valsts galvenie autoceļi ļoti labā vai labā stāvoklī.* Vienlaikus attiecībā uz pirmo politikas rezultātu jānorāda, ka mobilitātes iespēju uzlabošanai kritiski svarīga ir vietējo un reģionālo autoceļu kvalitāte, bet politikas rezultāta raksturošanai nav ietverti rādītāji, kuri ir ietverti Saeimas apstiprinātajā Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam, proti, valsts vietējo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts vietējiem autoceļiem (plānots vairāk nekā 50% 2030.gadā) un valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem (plānots 100% 2030.gadā) . Lūdzam ietvert šos indikatorus kā rezultatīvos rādītājus pie pirmā politikas rezultāta, ņemot vērā arī to, ka pamatnostādņu projekta pielikumā Nr.1 ietverti pasākumi Nr.1.2.1. un 1.2.2., kuri paredz attiecīgi valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu pārbūvi un atjaunošanu.  2. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam (62.lappuse) minēts, ka *Jāsamazina brauciena ilgums sabiedriskajā transportā, ceļojot no nacionālas un reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu, kā arī jānodrošina iespējas 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālas vai reģionālas nozīmes centrā pa līdzenu un satiksmes drošības tehniskajiem līdzekļiem aprīkotu autoceļu, tai skaitā asfaltētu.* Pamatnostādņu projektā minēts, ka *Novērtējot reģionālo centru sasniedzamību, braucot ar vieglo automašīnu* ***normālos braukšanas apstākļos****, secināts, ka 98 % Latvijas iedzīvotāju 40 minūšu laikā ir sasniedzami reģionālie attīstības centri.* Lūdzam skaidrot vai formulējums “normālos braukšanos apstākļos” ir attiecināms uz autoceļu stāvokli visa gada garumā un, ja tas tā nav, vai pamatnostādņu projektā ietvertie pasākumi nodrošinās to, ka visiem Latvijas iedzīvotājiem būs iespēja jebkurā gada dienā 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālas vai reģionālas nozīmes centrā pa līdzenu un satiksmes drošības tehniskajiem līdzekļiem aprīkotu autoceļu, kā arī lūdzam iekļaut šādu rezultatīvo rādītāju pie pirmā politikas mērķa.  3. Pamatnostādņu projekta desmitajā lappusē minēts, ka dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos ir tikai 7%. Vienlaikus pie pamatnostādņu projekta 26.lappusē pie politikas rezultāta “Uzlabotas mobilitātes iespējas” izvirzīti mērķi attiecībā uz pasažieru skaitu reģionālas nozīmes autobusu maršrutos un reģionālas nozīmes vilcienu maršrutos, kur norādītas arī šo mērķu vērtības 2019.gadā. PKC ieskatā būtu izvērtējama iespēja neizmantot indikatoru par dzelzceļa pasažieru īpatsvaru sabiedriskā transporta pārvadājumos, bet gan indikatoru par dzelzceļa pasažieru īpatsvaru reģionālajos sabiedriskā transporta pārvadājumos, jo dzelzceļa pārvadājumi tomēr pamatā uzskatāmi par reģionālo maršrutu pārvadājumiem un to īpatsvara aprēķinā būtu loģiski ietvert tikai reģionālo maršrutu pārvadājumus, nevis arī visus pilsētu vietējas nozīmes pārvadājumu apjomus, kuriem ir atšķirīga nozīme iedzīvotāju mobilitātes kontekstā, lai arī atsevišķos gadījumos reģionālie dzelzceļa pārvadājumi nodrošina mobilitāti arī pašvaldības mērogā.  4. Pamatnostādņu projekta devītajā lappusē minēts, ka Transporta apakšnozarēm būs jādod ieguldījums emisiju samazināšanā. Ilgtspējīgs transports nozīmē to, ka transporta lietotāju vajadzības tiek liktas pirmajā vietā, piedāvājot tiem izmaksu ziņā pieņemamākas, pieejamākas, veselīgākas un tīrākas pašreizējo mobilitātes paradumu alternatīvas. Vienlaikus pamatnostādņu projekts paredz palielināt lidojumu maršrutu skaitu lidostā “Rīga”, kā arī palielināt apkalpoto pasažieru skaitu lidostā “Rīga” līdz deviņiem miljoniem, kas, visticamāk, nozīmē SEG emisiju apjomu pieaugumu aviopārvadājumu nozarē, kamēr citos transporta pārvadājumu veidos tiek plānota pāreja uz SEG emisiju samazināšanu, tai skaitā ar plašāku sabiedriskā transporta izmantošanu un videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu. | **Panākta vienošanās**  1.Attiecībā par Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam paredzēto valsts reģionālo un vietējo autoceļu kvalitātes uzlabošanos, jānorāda, ka šādu vērtību rādītāju sasniegšana pašlaik ir vērtējama kā neiespējama ierobežotā finansējuma dēļ. Attiecībā uz valsts vietējo autoceļu stāvokli papildināta pamatdokumenta sadaļa “Teritoriālā perspektīva”.  Informējam, ka Satiksmes ministrija pašlaik izstrādā informatīvo ziņojumu par valsts autoceļu tīkla izvērtēšanu, kurā cita starpā tiks ietverti jautājumi par valsts reģionālo un vietējo autoceļu turpmāko attīstību un plāniem to uzturēšanai.  Papildus atsaucamies uz SIA “Karšu izdevniecības “Jāņa sēta”’ pētījumā par “Optimālo vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveidi Latvjā” norādīto, ka Latvijas apdzīvotības struktūrā pēdējās desmitgadēs notikušas būtiskas pārmaiņas, kas vērojamas arī, analizējot VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) datus par satiksmes intensitāti dažādos ceļu posmos. “Jāņa sētas” veiktie aprēķini liecina, ka divas trešdaļas (66,9%) no kopējās autosatiksmes intensitātes attiecas uz ceļu posmiem, kas veido tikai 10% no valsts ceļu kopgaruma. Ņemot vērā, ka Latvijā 1 iedzīvotājam jāuztur 70 metru ceļu, to skaitā 10,2 metrus valsts ceļu, kas Eiropā ir viens no augstākajiem rādītājiem (salīdzinājumā ar Lietuvu 7,6 m vai Dāniju 0,7 m), visas sabiedrības interesēs būtu pirmām kārtām savest kārtībā tos ceļu posmus, kas iedzīvotājiem ir vitāli svarīgi.  2. Secinājums izdarīts pamatojoties uz portālā atr.kartes.lv publicēto materiālu, kas iekļauj SIA “Karšu izdevniecība “Jāņa sēta”” izstrādātās programmatūras aprēķinus. Kā norāda tās autori, atsevišķos posmos programmatūras aprēķinātais sasniedzamības ilgums var atšķirties no reālā, taču programmatūras uzstādījumos izmantoti ilgtermiņa novērojumos balstīti vidējie rādītāji. Formulējums “normālos braukšanas apstākļos” ir attiecināms uz autoceļu stāvokli visa gada garumā.  Dokumentā nav iekļauti rādītāji, kas raksturo laiku kādā sasniedzama kāda teritorija, izvērtējot tā uzlabošanai nepieciešamo finanšu ieguldījumu pret ilgtermiņa ieguvumiem sabiedrībai, tā vietā koncentrējoties uz daudzveidīgām mobilitātes iespējām, dzelzceļa lomas stiprināšanu, drošības un vides jautājumiem. Papildus vēlamies norādīt, ka jautājums skatāms kompleksi – ne tikai raugoties no transporta infrastruktūras perspektīvas, bet arī reģionālās attīstības politikas, kas nosaka attīstības centra statusa piešķiršanas kārtību, un mūsdienīga publisko pakalpojumu infrastruktūras tīkla uzturēšanas. Arī valsts vietējo autoceļu kvalitāte un plānotā izvērtējuma secinājumi ir saistāmi ar sasniedzamības jautājuma dimensiju.  3. Rezultatīvais rādītājs par dzelzceļa pasažieru īpatsvaru sabiedriskā transporta pakalpojumos TAP2027 iekļauts saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns Latvijas 2021.-2027.gadam” norādīto. Dzelzceļa loma pasažieru pārvadājumos būtu vērtējama arī pilsētu mobilitātes kontekstā, īpaši Rīgā, kā piemēru ņemot vērā plānus attīstīt dzelzceļa pārvadājumus Bolderājas virzienā, jaunu staciju izveidi un *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas sniegtās iespējas. Integrētā maršrutu plānošanā dzelzceļš var dot nozīmīgu pienesumu pilsētu sabiedriskā transporta sistēmā, atslogojot pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu un/vai nodrošinot papildus mobilitātes iespējas. Tā rezultātā sabiedriskais transports kopumā (neatkarīgi no maršrutu veida) tiek izveidots pievilcīgāks iedzīvotājiem. TAP2027 jau iekļauj arī rezultatīvos rādītājus reģionālajiem pārvadājumiem, taču atbilstoši iebildumam, labākai uzskatāmībai tie izteikti arī %.  4. Aviācijas nozarei ir būtiska loma valsts tautsaimniecībā. Augsta lidojumu savienojamība nodrošina valsts ekonomiskās intereses, veicina eksportu un ir vitāli svarīga ārējo investīciju piesaistei valstī. Nozare veicina reģionālās nevienlīdzības mazināšanu un nodrošina ap 30 000 pastāvīgas darba vietas. Tomēr, lai veicinātu Latvijas aviācijas operacionālo un tehnoloģisko izcilību, Latvija ir atbalstījusi izaicinošos EK mērķus par klimatneitralitāti, bet kā norādīts atzinumā tās sasniegšanas termiņš gaisa transporta jomā ir 2050.gads. Ar klimatneitralitāti EK saprot nevis kāda transporta veida darbības apturēšanu, bet gan tādu tehnisku risinājumu rašanu, kas samazina transporta līdzekļu radītās emisijas. Gaisa transporta jomā tie ir jaunu nebijušu, sarežģītu tehnisku risinājumu radīšana, ko apgrūtina fakts, ka tie ir saistīti ar lidojumu drošuma aspektiem, līdz ar to prasa ilgāku laiku un ir izaicinājums vadošajiem gaisa kuģu ražotājiem. Tiek plānots, ka pirmās videi draudzīgās lidmašīnas varētu parādīties ap 2035.gadu. Pašlaik Eiropas līmenī tiek intensīvi strādāts pie Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas ieviešanas, lai līdz 2023.gada vidum pārskatītu tiesisko regulējumu un stratēģijas, kas īstermiņā un ilgtermiņā nodrošinātu pasākumus transporta ietekmes uz vidi mazināšanai, tajā skaitā, lai tuvākajā laikā rastu risinājumu sintētiskās aviācijas degvielas ražošanai un tās pielietošanai. Jau pašlaik, lai mazinātu ietekmi uz vidi, kā ir norādīts esošās situācijas aprakstā, nacionālais gaisa pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” ir uzsākusi un turpinās esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu uz šobrīd klusāko un par 25% mazāk emisiju radošajiem gaisa kuģiem. Pamatnostādnēs ietvertie pasākumi, kurus īstenos lidosta “Rīga” paredz būtisku energoresursu ietaupījumu un ietekmes uz vidi mazināšanu, ko ir atbalstījusi EK, piešķirot Kohēzijas fonda līdzekļus to īstenošanai, tajā skaitā, ātrās nobrauktuves izbūvi un citu projektā paredzēto pasākumu īstenošana, kas samazinās gaisa kuģu radītās emisijas lidlaukā. Tāpat gaisa kuģu radītās emisijas mazinās brīvo lidojumu maršrutu tīklu un jaunu gaisa satiksmes vadības procedūru ieviešana. | Pamatnostādņu projekta sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” ietverts rezultatīvais rādītājs par valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvars no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem.  Atbilstoši statistikas informācijai par 2020.gadu, precizēta informācija sadaļā Transporta politikas mērķis, rezultatīvā rādītāja par dzelzceļa pasažieru īpatsvaru sabiedriskā transporta pārvadājumos un reģionālajos pārvadājumos vērtības. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *1. politikas rezultāts (1.PR) Uzlabotas mobilitātes iespējas* | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija**  (14.06.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Nepieciešams papildināt ar rezultatīvo rādītāju – pasažieru apmierinātība ar pakalpojumiem pa reģioniem. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 neietveram jaunus indikatorus, kas šobrīd netiek Latvijā regulāri mērīti, lai neveidotu papildus slogu uz valsts budžetu, tai pašā laikā atbalstām regulāru datu ieguvi par iedzīvotāju mobilitāti, uz ko ir arī norādīts 1.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”, akcentējot CSP lomu šāda uzdevuma virzībā. TAP2027 iezīmē transporta politikas virzienus valstī kopumā un nav paredzēts atsevišķi uzsvērt pasākumus kādā no reģioniem. Vienlaikus norādām, ka sabiedriskais transports ir valsts pasūtījums, kas dotējams no valsts budžeta un, ņemot vērā finansējumu un maršrutu (reisu) piepildījumu, pakalpojumu pieejamība pēc iespējas var tikt samazināta, tā radot iedzīvotāju neapmierinātību. |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR)* *Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte* | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Kā Pamatnostādņu mērķi ir jānosaka ne tikai SEG emisiju samazinājums un vides kvalitātes uzlabošana, bet arī gaisa kvalitātes uzlabošana, kas ir tikpat svarīgs mērķis, jo gaisa kvalitātes nosacījumi ir tieši saistīti ar ietekmi uz cilvēka veselību, savukārt gaisa kvalitātes pasliktināšanās arī ietekmē priekšlaicīgo nāvju skaita palielināšanos. Tāpēc kā attiecīgo politikas rezultātu ierosinām noteikt šādi “Samazinātas emisijas transportā un uzlabota vides un gaisa kvalitāte”. | **Ņemts vērā** | Precizēts pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” 2. politikas rezultāts (2.PR) šādā redakcijā:  “Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte”. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte* | **Veselības ministrija**  (20.03.2021. atzinums Nr. 01-09/1595)  Lūdzam precizēt Pamatnostādnēs iekļauto otro politikas rezultātu 28.lpp., izsakot to šādā redakcijā: “2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas, troksnis un uzlabota vides kvalitāte”.  Secīgi lūdzam precizēt arī Pamatnostādņu 7.lpp. noteiktos sasniedzamos politikas rezultātus. | **Panākta vienošanās**  Troksnis ir uzskatāms par vienu no vides komponentēm un tēzē par vides kvalitātes uzlabošanos ir ietverts arī vides trokšņa aspekts. Paredzot transporta plūsmu intensitātes palielināšanos un novērtējot valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, tiek izvirzīts mērķis nepasliktināt situāciju, kas saistīta ar transporta infrastruktūras radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus neizslēdzot iespēju situāciju uzlabot. Finansējums uzdevuma izpildei tiks plānots atbilstoši nozaru rīcības plānu trokšņa samazināšanai prioritātēm, kas ietvertas rīcības plānos trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā un ir lielā mērā atkarīga no publiskā finansējuma pieejamības.  Papildus norādām, ka jautājums skatāms kontekstā ar trokšņa pārvaldības regulējuma pārskatīšanu. Tāpat konstatēts, ka pašvaldības ne vienmēr ievēro teritorijas plānojumos noteiktos apbūves ierobežojumus, tā radot situācijas, kur arvien lielāks skaits iedzīvotāju tiek pakļauts nelabvēlīgai transporta radītā trokšņa ietekmei. | Precizēts pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” 2. politikas rezultāts (2.PR) šādā redakcijā:  “Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte”. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte* | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Būtisks aspekts, kas rada gaisa piesārņojumu, ir vecu transportlīdzekļu īpatsvars kopējā autoparkā. Piemēram, Latvijā transportlīdzekļu, kas vecāki par 10 gadiem, īpatsvars kopējā autoparkā veido aptuveni 72 %, kas ir trešais augstākais rādītājs ES.  Ņemot vērā minēto, aicinām iekļaut rezultatīvo rādītāju “Pasažieru autoparka vidējais vecums”, kā arī paredzēt atbilstošus uzdevumus un pasākumus, lai motivētu iedzīvotājus izvēlēties videi draudzīgākus un jaunākus transportlīdzekļus.  Piemēram, viens no veicamajiem uzdevumiem šī rādītāja sasniegšanai varētu būt izvērtēt, vai [Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā](https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums) noteiktās likmes veicina tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kas rada zemākas gaisu piesārņojošo vielu (smalko daļiņu un slāpekļa oksīdu) emisijas, un ierosināt atbilstošas izmaiņas T[ransportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā](https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums). | **Panākta vienošanās**  Videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana jau noteikta TAP2027 4.3.3. pasākumā, kā arī Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030.gadam. Pasākumi jaunu transportlīdzekļu iegādei nav plānoti, jo šis rādītājs atkarīgs no valsts ekonomiskās izaugsmes un iedzīvotāju pirktspējas.  Satiksmes ministrija piekrīt, ka atbilstoša nodokļu politika ir viens no instrumentiem, kas var papildināt atbalsta programmas, tādejādi stimulējot videi draudzīgu transportlīdzekļu tirgus segmentu un  sekmējot virzību uz klimatneitralitātes un vides mērķu sasniegšanu.  Attiecībā uz Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli - likmes, pamatojoties uz piesārņojošo vielu emisijām, tiek pārskatītas regulāri atbilstoši nodokļu politikas pamatnostādnēm un ES tiesību aktiem. | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” par nodokļu politikas nozīmi. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazinātas transporta emisijas, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte* | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Lūdzam TAP2027 otro sasniedzamo politikas rezultātu izteikt šādā redakcijā: “Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides un gaisa kvalitāte”. Papildinājums nepieciešams, jo emisijas gaisā no transporta sektora rodas divās "kategorijās" - piesārņojošo vielu un SEG emisiju veidā. Atsauce uz piesārņojošo vielu emisijām ietverta terminā "gaisa kvalitātes uzlabošana", bet vēl jāpapildina ar SEG emisijām. | **Ņemts vērā** | Precizēts pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” 2. politikas rezultāts (2.PR) šādā redakcijā:  “Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte”. |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvie rādītāji-*   * *Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu* * *Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu* * *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* | | **Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)**  (23.03.2021. atzinums Nr. 2-10/20)  1. No noteiktā CO2 bāzes līmeņa 3325kt aptuveni 2400 kt, vai 74,4% rada vieglo pasažieru automašīnu izmeši. Tā kā citos transporta segmentos, augot ekonomikai, paredzams izmešu apjoma pieaugums, var secināt ka lielākais izmešu apjoma samazinājums gulsies tieši uz vieglo automašīnu segmentu. Taču veicot esošās situācijas un izaicinājumu izpēti (Pielikums Nr.2) nākas secināt, ka tajā nav ņemti vērā vairāki apstākļi, kurus neierobežojot, izvirzītos klimata mērķus sasniegt nebūs iespējams:   * Latvijā ir vismazākais automašīnu skaits Eiropā gan pret iedzīvotāju skaitu, gan uz vienu mājsaimniecību. * Jau šobrīd vieglo automašīnu parks pieaug par ~3,2% gadā (pēdējos 7 gadus), kur prognozējam, tā dabīgo pieaugumu par 15,2% 2027. gadā pret 2018.gadu. * Vispārējās Eiropas tendences, ierobežojot iekšdedzes dzinēju (īpaši nolietoto dīzeļu) lietošanu Eiropā, veicina lētu un nolietotu automašīnu ieplūšanu Latvijas tirgū.   Ņemot vērā augstāk minētos faktorus, varam prognozēt, ka tuvākajos gados Latvijas vieglo automašīnu parka pieaugums tikai palielināsies, bez tam tā struktūra būs izteikti nedraudzīga izvirzītajiem klimata mērķiem.  2. Alternatīvās (CNG jāprecizē) degvielas, kā risinājums klimata mērķu sasniegšanai pamatā ir pielietojams vien smagajā kravas un sabiedriskajā transportā. Vieglo auto segmentā alternatīvām degvielām piemērots auto parka apjoms ir niecīgs, bez tam autoražotāji ir apturējuši investīcijas šajā virzienā, līdz ar to, to skaits arī būtiski nepieaugs nākotnē. Tādejādi alternatīvās degvielas nav risinājums klimata mērķu sasniegšanai vieglo auto parkā.  3. Mērķos paredzētais bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugums atbilst tā dabīgā pieauguma prognozēm norādītajā termiņā un neatstās būtisku iespaidu uz klimata mērķiem. Lai pietuvotos klimata mērķu izpildei, vismaz 3 reizes jāpalielina izvirzītie bezemisiju auto īpatsvara mērķi.  4. NOx izmešus galvenokārt rada dīzeļa dzinēju izmeši, tai skaitā nolietotas kravas automašīnas, kuru lietošana Latvijā joprojām ir plaši izplatīta. Latvijas auto parks ir otrs vecākais Eiropā un automašīnu imports ar dīzeļu dzinējiem sasniedz 84% no visām importētajām lietotajām automašīnām. Būtiski neierobežojot nolietotu, ar dīzeļa dzinēju aprīkota vieglā un kravas transporta importu nav iespējams uzlabot NOx izmešu rādītājus.  5. Plāna mērķos attiecībā uz NOx samazinājumu norādīts vien procentuālais plānotā samazinājuma lielums, taču nav norādīta bāzes vērtība no kuras šis samazinājums plānots. Līdz ar to nav iespējams izvērtēt, vai plānā paredzētās darbības veicinās šo mērķu sasniegšanu. | **Ņemts vērā**  Izmaiņas autoparka struktūrā paredz risināt ne tikai TAP2027 iekļautās iniciatīvas, bet jautājums par transportlīdzekļu iegādi ir skatāms kopsakarā arī ar citu ministriju iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030. gadam iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Tāpat ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, saredzam privātā sektora iesaistīšanos atbalsta instrumentu sniegšanā privātpersonām un alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanā. Satiksmes ministrija turpinās strādāt arī pie nodokļu iniciatīvām šī jautājuma risināšanā.  Līdz šim un arī turpmāk Satiksmes ministrija rīkosies atbilstoši ES uzstādījumiem, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un Direktīvā 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu noteikto.  Atbilstoši pašlaik spēkā esošajai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ietvertajai definīcijai arī elektrība ir uzskatāma par alternatīvo degvielu un elektrotransportlīdzekļu reģistrācijas apjomi pieaug <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>.  Papildus norādām uz TAP2027 iekļauto 4.3.4.pasākumu par Satiksmes ministrijas iniciatīvu veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā.  Tai pat laikā rezultatīvā rādītāja *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* mērķa vērtības noteiktas saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns Latvijas 2021.-2027.gadam” ietvertajām rādītāja mērķa vērtībām, kas izvirzītas atbilstoši paredzamajiem finanšu resursiem, socioekonomiskajām tendencēm un ir balstītas iepriekš veiktā izpētē. Atbilstoši starpministriju diskusijās apskatītā jautājuma virzībai par atbalstu elektrotransportlīdzekļu iegādei, informācija varētu tikt papildināta un iekļauta TAP2027 starpposma izvērtējumā.  Klimata mērķu sasniegšanas progress tiks vērtēts atbilstoši š.g. 27.aprīlī Ministru kabinetā izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un oglekļa dioksīda piesaistes saistību izpildi", kura protokollēmuma 3.punkts uzdod nozaru ministrijām pārskatīt Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.–2030. gadam iekļautos pasākumus un iekļaut papildus pasākumus, lai nodrošinātu mērķtiecīgu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu vai stabilizēšanu (nepalielināšanu) un CO2 piesaistes palielināšanu, t.sk. papildinot plāna 4. pielikumu ar rezultatīvajiem rādītājiem un finansējuma avotiem, kur tas šobrīd nav atspoguļots.  Saskaņā ar Satiksmes ministrijas rīcībā esošo informāciju, apgalvojums par Latvijas auto parka vecumu nav precīzs <https://www.acea.be/statistics/article/average-vehicle-age> | | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti” papildināta ar rezultatīvā rādītāja *Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu* skaitliskajām vērtībām.  Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”, izmaiņas autoparka struktūrā definējot kā vienu no izaicinājumiem, papildus aprakstot plānotās iniciatīvas un situāciju šī jautājuma risināšanā. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvie rādītāji-*   * *Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu* * *Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu* * *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* | | **Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Ņemot vērā, ka TAP2027 ir izvirzīti visai konkrēti un ambiciozi mērķi, turklāt īsam laika periodam, ir nepieciešamas norādes uz citu ministriju iniciatīvām (konkrētiem politikas plānošanas dokumentiem) un atbalsta mehānismiem, kuri veicinās šo mērķu sasniegšanu. Nepieciešams nodrošināt starpinstitūciju (FM, SM, EM, VARAM) sadarbību Eiropas Zaļā kursa ietvaros nepieciešamo CO2 emisiju samazināšanas pasākumu jomā. Lai arī TAP2027 1. redakcijā mērķi ir būtiski samazināti un to sasniegšana atlikta līdz 2025. gadam (1.posms), tas tomēr ir īss laika posms tik būtiskām autoparka struktūras izmaiņām, kādas noteiktas TAP mērķos emisiju samazināšanā. Bez tam pašā TAP2027 nav iekļauta neviena iniciatīva, kas ierobežotu autoparka novecošanu.  Bez tam Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam ir nepieciešams risināt ne-finanšu datu pieejamības jautājumu, proti, datu uzkrāšana, pieejamības un lietošanas veicināšana dažādu tautsaimniecības sistēmu (piemēram, transporta, lauksaimniecības segmentos) funkcionalitātes un savietojamības uzlabošanai ar citām sistēmām tautsaimniecības aktivitāšu ietekmes uz vidi novērtējumam. Īpaši svarīga ir zinātniskas, uz datiem ( t.sk. Latvijā esošu zinātnieku un institūciju) sagatavotas informācijas izmantošana, prognozējot nākotnes attīstības scenārijus un tiem pielāgojamo rīcību. Lūdzam papildināt Pamatnostādņu projektu. | **Ņemts vērā**  Atsauces uz citu ministriju izstrādātajiem plānošanas dokumentiem sniegtas TAP2027 3.pielikumā, papildus norādot to sasaisti ar TAP2027.  Norādām, ka TAP2027 viens no rīcības virzieniem paredz pētniecības un inovāciju izmantošanu un pētnieku un politikas veidotāju sadarbību. Tāpat TAP2027 2.pielikumā ir aprakstīti izaicinājumi saistībā ar izmaiņām autoparka struktūrā, kā arī pētniecību, inovācijām un statistikas datiem. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”, izmaiņas autoparka struktūrā definējot kā vienu no izaicinājumiem, papildus aprakstot plānotās iniciatīvas un situāciju šī jautājuma risināšanā. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvais rādītājs*  *Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  (arī 17.05.2021. elektroniskajā saskaņošanā)  Lai noteiktu transporta sektora mērķi, lūdzam izmantot prognozes, kas tika gatavotas un iekļautas NEKP mērķa scenārija izstrādē, jo šis plānošanas dokuments ir saistošs, nosakot nozaru politikas mērķus. Līdz ar to lūdzam 2. politikas rezultāta 1. rezultatīvo rādītāju izteikt šādā redakcijā: | **Ņemts vērā** | | Precizētas pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības un avots. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvais rādītājs*  *Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu (%)* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Aicinām precizēt rezultātu sadaļas 2.politikas rezultātu ar rādītāju “Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu (%)”, iekļaujot jaunākos pieejamos datus. | **Ņemts vērā** | | Precizētas pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības un avots. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvie rādītāji*  *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara visu transportlīdzekļu skaitā mērķa vērtība 2027.gadā – 2%* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N  14.05.2021. atzinums Nr. 3.3-8/2021/3755N elektroniskajā saskaņošanā)  Lūgums 2.politikas rezultātā rezultatīvo rādītāju “Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā” 2027.gadā noteikt 3%, jo piedāvātais mērķis bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaram visu transportlīdzekļu skaitā nav pietiekoši ambiciozs, jo, ja šo īpatsvaru attiecina pret 2019.gada beigās LV reģistrēto transportlīdzekļu skaitu[[17]](#footnote-18), tad bezemisiju transportlīdzekļu skaits būtu 19.6 tūkst. transportlīdzekļu (ieskaitot jau šobrīd darbojošos bezemisiju vieglos auto un bezemisiju sabiedriskā transporta transportlīdzekļus). | **Panākta vienošanās**  Rezultatīvā rādītāja *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* mērķa vērtības noteiktas saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns Latvijas 2021.-2027.gadam” ietvertajām rādītāja mērķa vērtībām, kas izvirzītas atbilstoši paredzamajiem finanšu resursiem, socioekonomiskajām tendencēm un ir balstītas iepriekš veiktā izpētē. Atbilstoši starpministriju diskusijās apskatītā jautājuma virzībai par atbalstu elektrotransportlīdzekļu iegādei, informācija varētu tikt papildināta un iekļauta TAP2027 vidusposma izvērtējumā. | | Precizēts pamatnostādņu projekta sadaļas “Transporta politikas rezultāti” rezultatīvais rādītāja “Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā” mērķa vērtība 2027.gadam noteikta vismaz 2 %. |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvie rādītāji*  *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara visu transportlīdzekļu skaitā mērķa vērtība 2027.gadā – 2%* | | **Pārresoru koordinācijas centrs**  (08.04.2021. atzinums Nr. 1.2-7/35)  Pamatnostādņu projekta vienpadsmitajā lappusē minēts, ka *arī Latvijā ir jāturpina darbs pie alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšanas un šo degvielu izmantošanas popularizēšanas.* Vienlaikus pamatnostādņu projekts paredz, ka atbalsts ar atjaunojamo enerģiju darbināmu transportlīdzekļu iegādei pamatā tiks novirzīts valsts iestādēm un valsts kapitālsabiedrībām, kā arī sabiedriskā transporta jomai, līdz ar to plānotais bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars 2027.gadā sasniegs tikai 2% no visiem transportlīdzekļiem, līdz ar to aicinām izvērtēt vai ieguldījumi alternatīvo degvielu infrastruktūrā nebūs nesamērīgi lieli ar ieguldījumiem pasākumos, kas veicina alternatīvās degvielas izmantojošu transportlīdzekļu iegādi, kā arī iespējas pārskatīt ieguldījumu sadalījumu un izvirzīto rezultatīvo rādītāju par bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars 2027.gadā. | **Panākta vienošanās**  Rezultatīvā rādītāja Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā mērķa vērtības noteiktas saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns Latvijas 2021.-2027.gadam” ietvertajām rādītāja mērķa vērtībām, kas izvirzītas atbilstoši paredzamajiem finanšu resursiem, socioekonomiskajām tendencēm un ir balstītas iepriekš veiktā izpētē. Atbilstoši starpministriju diskusijās apskatītā jautājuma virzībai par atbalstu elektrotransportlīdzekļu iegādei, informācija varētu tikt papildināta un iekļauta TAP2027 vidusposma izvērtējumā.  Alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegāde ir skatāma kopsakarā arī ar citu ministriju iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas plāna 2020.-2030.gadam iekļautajiem pasākumiem. Tāpat ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, saredzam privātā sektora iesaistīšanos atbalsta instrumentu sniegšanā. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas rezultāti”:  *3. politikas rezultāts (3.PR) Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Ierosinām iekļaut papildus rezultatīvo rādītāju saistībā ar valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūvi (75% ļoti labā vai labā stāvoklī), administratīvi teritoriālās reformas kontekstā (zem 3.politikas rezultāta).  Lūgums skaidrot, kā noteiktas rādītāja sasniedzamās vērtības un, vai uz 27. gadu tās var tikt sasniegtas (23.gadā – 87%; 27. gadā – 92,4 %). Lūgums precizēt atsauci, ka rādītāja vērtības atkarīgas no kopējā finansējuma apjoma, kas tiks piesaistīts pasākuma īstenošanai, ne tikai ANM ievaros, bet arī citu atbalsta instrumentu ietvaros. | **Ņemts vērā**  Informējam, ka Satiksmes ministrija pašlaik izstrādā informatīvo ziņojumu par valsts autoceļu tīkla izvērtēšanu, kurā cita starpā tiks ietverti jautājumi par valsts vietējo un reģionālo autoceļu turpmāko attīstību un plāniem to uzturēšanai.  TAP2027 papildināts ar rezultatīvo rādītāju par valsts reģionālajiem autoceļiem ar melno segumu īpatsvaru, savukārt par stāvokli attiecībā uz vietējiem autoceļiem papildināta TAP2027 pamatdokumenta sadaļa “Teritoriālā perspektīva”.  Skaidrojums par rezultatīvā rādītāja noteikšanas metodiku sniegts saskaņošanas sanāksmes laikā. Pie rezultatīvā rādītāja iekļauta zemsvītras atsauce -*ja pasākumu izpildei tiek piešķirts papildus nepieciešams finansējums atbilstoši 5.pielikumam.*  Tā kā sasaiste ar šo rezultatīvo rādītāju 1.pielikumā norādīta vairākiem ne tikai 1.2.2. pasākumam (Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai), bet arī 1.2.1. pasākumam (Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu), atbilstoši 5.pielikumam pasākumu izpildei tiek plānots finansējums gan no valsts budžeta, gan no ES fondiem un ANM plāna ietvaros. | | Pamatnostādņu projekta sadaļā “Transporta politikas rezultāti” ietverts rezultatīvais rādītājs par valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvaru no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”. | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Latvijā transports ir viens no lielākajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju (turpmāk – SEG) emisiju avotiem, kur absolūti lielāko daļu rada ceļu transports, kur savukārt vieglo transportlīdzekļu un kravas transportlīdzekļu ieguldījums SEG emisiju apjomā ir apmēram vienāds. Līdz ar to lūdzam Pamatnostādnēs visos rīcības virzienos ir jāņem vērā emisiju nepalielināšanas vai samazināšanas nosacījumi. | **Panākta vienošanās**  Visos rīcības virzienos ir norādīta sasaiste (tieša vai netieša) ar izvirzītā 2.politikas rezultāta sasniegšanu, kas iekļauj mērķus emisiju samazināšanai. Vienlaikus vēlamies uzsvērt, ka šis politikas rezultāts nav vienīgais izvirzītais un nozares attīstībā jāņem vērā vides un ekonomisko faktoru sabalansētība. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”. | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Lūdzam kopumā izvērtēt, vai plānotie pasākumi ļaus sasniegt 2. politikas rezultāta 1. rezultatīvo rādītāju, proti, siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju samazinājuma mērķi transporta sektorā. Līdz ar to, attīstot mobilitāti un ceļu tīklus, aicinām paredzēt kompensējošos ietekmi uz vidi un klimatu samazinošus pasākumus. | **Ņemts vērā**  SEG emisiju samazinājuma mērķi noteikti atbilstoši prognozēm, kas tika gatavotas un iekļautas Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam mērķa scenārija izstrādē, ko valsts ir apņēmusies sasniegt. Vienlaikus vēlamies norādīt, ka lai sasniegtu transportā izvirzītos mērķus liela nozīme būs arī citu ministriju līdzdalībai, piemēram, enerģētikas un nodokļu politikas jomā.  Tāpat TAP2027 ir veikts stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējums. Sagatavotajā Vides pārskatā sniegts iespējamo kompensējošo pasākumu apraksts un ieteikumi. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.2.1.*  *Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Pielikuma 1.2.1. pasākuma nosaukumu izteikt šādā redakcijā: “Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu un infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām.”, jo jāņem vērā Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānā laika posmam līdz 2030. gadam norādītie klimata pārmaiņu riski attiecībā uz transporta infrastruktūru. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 ietver pasākumus ne tikai autoceļu infrastruktūras pārbūvei, bet arī infrastruktūras būvniecību un modernizāciju dzelzceļā, aviācijā un ostās, kā arī sakaru infrastruktūras attīstību. Lai katram no šiem pasākumiem atsevišķi nenorādītu uz pielāgošanu klimata pārmaiņām, kopējs princips par nepieciešamību pielāgot infrastruktūru klimata pārmaiņām norādīts 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”, kā arī Vides pārskatā. Tāpat 3.pielikumā norādīta TAP2027 sasaiste ar Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.2.1.*  *Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu*  *1.2.2. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai*  *1.2.3. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu*  *2.5.1.* *Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu*  *2.5.2.* *Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Attiecībā uz pielikuma 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3., 2.5.1. un 2.5.2. pasākumu atbilstību SEG emisiju samazināšanas mērķim vēršam uzmanību, ka nav saprotams, kā autoceļu pārbūve vai jaunu ceļu būvniecība varētu samazināt SEG emisijas. Attiecīgi lūdzam izvērtēt šī rādītāja atbilstību norādīšanai kolonnā “Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju”.  Uzturam iebildumu un lūdzam vēlreiz izvērtēt rādītāja "Kopējais SEG emisiju (kt CO2 ekv.) samazinājums " lietošanu 1.pielikumā uzskaitītajiem pasākumiem. Piemēram, attiecībā uz 1. pielikuma 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3., 2.5.1. pasākuma atbilstību siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju samazināšanas mērķim atkārtoti vēršam uzmanību, ka autoceļu pārbūve vai jaunu ceļu būvniecība nav uzskatāma par SEG emisijas samazinošu pasākumu. Līdzīgi tas attiecas arī uz ceļu satiksmes drošības pasākumiem (4.1.1. pasākums).  Norādām, ka SM minētā sasaiste ar SEG emisiju mazināšanu ir pārāk pastarpināti saistīta, lai šādus pasākums klasificētu kā emisijas mazinošus.  Papildu transporta infrastruktūras attīstīšana (piemēram, papildus tiltu, apvadceļu izbūve), lai mazinātu sastrēgumus, bieži vien ilgtermiņā rada pretēju efektu – palielina automašīnu intensitāti un nākotnē varētu radīt vēl lielākus sastrēgumus, jo pieaug iedzīvotāju vēlme pārvietoties ar personīgo automašīnu (rodas tā sauktais izraisītais pieprasījums, induced demand).  Tāpat vēršam uzmanību, ka pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumi nemazina SEG emisijas.  Attiecībā uz ātrgaitas ceļu potenciālu samazināt SEG emisijas vēršam uzmanību, ka parasti tiek pieņemts - optimālais braukšanas ātrums degvielas ekonomijai ir vidējs, bet liels vai mazs ātrums palielina īpatnējās emisijas. | **Ņemts vērā**  Vienlaikus vēlamies norādīt, ka pārbūvējot autoceļus uzlabosies braukšanas apstākļu kvalitāte, satiksmes plūsma būs vienmērīgāka un ievērojami samazināsies vai izzudīs gaidīšanas laiki atsevišķām satiksmes plūsmām. Vienmērīgu braukšanas režīmu raksturo zemāks degvielas patēriņš, kas ir SEG emisiju cēlonis. Emisiju samazinājums veidojas no mazāka degvielas patēriņa, kas rodas no vienmērīga brauciena pa kvalitatīvu ceļu, kā arī izvairoties no dīkstāves vienlīmeņa mezglos. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” aprēķini liecina, ka izbūvējot ātrgaitas autoceļus valsts galveno autoceļu tīklā, ikgadējās autotransporta radītās SEG emisijas samazināsies par aptuveni 16%, taču tā kā tas prognozēts ārpus TAP2027 laika ietvara, VARAM iebildums tiek ņemts vērā. | | Norādītajiem uzdevumiem svītrota sasaiste ar rezultatīvo rādītāju. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.3.4. Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)* | | **Biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” (LPPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr.14)  LPPA vērš uzmanību, ka būtiski ir atspoguļot arī turpmāko sinerģiju un integrāciju ar Rīgas pilsētas un Rīgas metropoles areāla sabiedrisko transportu, lai nodrošinātu efektīvu līdzekļu izlietojumu visām iesaistītajām pusēm. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz veidot sistēmu reģionālo reisu biļešu uzskaitei, nevis tirdzniecībai, līdz ar to sinerģiju tālāk veido pārdevējs, kas izmanto šo sistēmu un citas sistēmas no kurām saņem produktu, atkarībā kas šo teritoriju apkalpo.  VSIA “Autotransporta direkcija” izveidos un uzturēs vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu biļešu tirdzniecības nodrošināšanai tiešsaistē visās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietās. Sistēmas uzdevums ir sakārtot biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu valsts budžeta līdzekļu kontroli, nodrošinot vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.  Automātiskā piekļuve šai sistēmai tiks nodrošināta pārvadātājiem, kuriem ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos, biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, reģistrētām autoostām, kurām autoostā obligāti sniedzamo pakalpojumu klāstā ir noteikta biļešu tirdzniecība, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm, kurās tiek nodrošināta biļešu tirdzniecība tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem. Vienlaikus paredzēts, ka sistēmai varēs piekļūt jebkurš cits biļešu tirgotājs (tirdzniecības punkti). | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” par sabiedriskā transportu Rīgas metropoles areālā. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.3.4. Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem* *autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)* | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  **Latvijas pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Lūdzam skaidrot, vai šī rīcība ietver atbalstu arī vietējas nozīmes (pilsētu) sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešanai un/vai sasaistei ar valsts biļešu sistēmām. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz veidot sistēmu reģionālo reisu biļešu uzskaitei, nevis tirdzniecībai, līdz ar to sinerģiju tālāk veido pārdevējs, kas izmanto šo sistēmu un citas sistēmas no kurām saņem produktu, atkarībā kas šo teritoriju apkalpo.  VSIA “Autotransporta direkcija” izveidos un uzturēs vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu biļešu tirdzniecības nodrošināšanai tiešsaistē visās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietās. Sistēmas uzdevums ir sakārtot biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu valsts budžeta līdzekļu kontroli, nodrošinot vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.  Automātiskā piekļuve šai sistēmai tiks nodrošināta pārvadātājiem, kuriem ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos, biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, reģistrētām autoostām, kurām autoostā obligāti sniedzamo pakalpojumu klāstā ir noteikta biļešu tirdzniecība, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm, kurās tiek nodrošināta biļešu tirdzniecība tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem. Vienlaikus paredzēts, ka sistēmai varēs piekļūt jebkurš cits biļešu tirgotājs. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.3.5. Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu* | | **Biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” (LPPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr.14  17.05.2019. atzinums Nr.30  elektroniskajā saskaņošanā)  LPPA vērš uzmanību, ka svarīgi sekot tam, lai VSIA “Autotransporta direkcija” braukšanas maksas atvieglojumu projekts tiktu loģiski savietots ar Atvieglojumu vienotās informācijas sistēmas (AVIS) attīstību un tā realizāciju Rīgā. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz veidot sistēmu reģionālo reisu biļešu uzskaitei, nevis tirdzniecībai, līdz ar to sinerģiju tālāk veido pārdevējs, kas izmanto šo sistēmu un citas sistēmas no kurām saņem produktu, atkarībā kas šo teritoriju apkalpo.  VSIA “Autotransporta direkcija” izveidos un uzturēs vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu biļešu tirdzniecības nodrošināšanai tiešsaistē visās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietās. Sistēmas uzdevums ir sakārtot biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu valsts budžeta līdzekļu kontroli, nodrošinot vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.  Automātiskā piekļuve šai sistēmai tiks nodrošināta pārvadātājiem, kuriem ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos, biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, reģistrētām autoostām, kurām autoostā obligāti sniedzamo pakalpojumu klāstā ir noteikta biļešu tirdzniecība, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm, kurās tiek nodrošināta biļešu tirdzniecība tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem. Vienlaikus paredzēts, ka sistēmai varēs piekļūt jebkurš cits biļešu tirgotājs.  VSIA “Autotransporta direkcija” saskaņā ar Centrālās finanšu līgumu aģentūras un VARAM 2019.gada 26. jūlija noslēgto vienošanos par projekta Nr.2.2.1.1/19/I/002 “Publiskās pārvaldes informācijas un komunikāciju tehnoloģiju arhitektūras pārvaldības sistēma - 2.kārta” (turpmāk – Projekts) īstenošanu, ir noslēgusi sadarbības līgumu Nr. IKT/7/2021 ar VARAM. Atbilstoši Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijas pienākumos ietilpst nepieciešamā integrācijas risinājuma izveide starp Autotransporta direkcijas pārziņā esošo valsts informācijas sistēmu “Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēma” (BMA) un Projekta ietvaros izveidojamo braukšanas maksas atvieglojumu sistēmu (AVIS). Saskaņā ar noslēgtā Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijai BMA sistēmas integrēšanā ar AVIS jānodrošina šādu datu saņemšana no BMA sistēmas par atvieglojumu klasifikatoriem: personām - atvieglojuma saņēmējiem, piešķirto atvieglojumu reģistru – personu sasaisti ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem un atvieglojuma darījuma datiem – dati no valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu pakalpojumu sniedzējiem (pārvadātājiem) par personas reģistrētajiem braucieniem. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “*5. Pasažieru pārvadājumi 5.1. Statistika*” par braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēmas savietošanu ar AVIS un “*Galvenie izaicinājumi*” par sabiedriskā transporta attīstību Rīgas metropoles areālā. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.3.5. Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu* | | **Latvijas pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Lūdzam precīzi norādīt, kādā veidā tiks nodrošināta VSIA “Autotransporta direkcija” braukšanas maksas atvieglojumu projekta savietojamība ar Atvieglojumu vienotās informācijas sistēmas (AVIS) attīstību un tā realizāciju Rīgā. Īpaši svarīgi ir atspoguļot turpmāko sinerģiju un integrāciju ar Rīgas pilsētas un Rīgas metropoles areāla sabiedrisko transportu. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu likums paredz veidot sistēmu reģionālo reisu biļešu uzskaitei, nevis tirdzniecībai, līdz ar to sinerģiju tālāk veido pārdevējs, kas izmanto šo sistēmu un citas sistēmas no kurām saņem produktu, atkarībā kas šo teritoriju apkalpo.  VSIA “Autotransporta direkcija” izveidos un uzturēs vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu biļešu tirdzniecības nodrošināšanai tiešsaistē visās sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietās. Sistēmas uzdevums ir sakārtot biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizētu valsts budžeta līdzekļu kontroli, nodrošinot vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.  Automātiskā piekļuve šai sistēmai tiks nodrošināta pārvadātājiem, kuriem ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos, biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, reģistrētām autoostām, kurām autoostā obligāti sniedzamo pakalpojumu klāstā ir noteikta biļešu tirdzniecība, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm, kurās tiek nodrošināta biļešu tirdzniecība tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem. Vienlaikus paredzēts, ka sistēmai varēs piekļūt jebkurš cits biļešu tirgotājs.  VSIA “Autotransporta direkcija” saskaņā ar Centrālās finanšu līgumu aģentūras un VARAM 2019.gada 26. jūlija noslēgto vienošanos par projekta Nr.2.2.1.1/19/I/002 “Publiskās pārvaldes informācijas un komunikāciju tehnoloģiju arhitektūras pārvaldības sistēma - 2.kārta” (turpmāk – Projekts) īstenošanu, ir noslēgusi sadarbības līgumu Nr. IKT/7/2021 ar VARAM. Atbilstoši Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijas pienākumos ietilpst nepieciešamā integrācijas risinājuma izveide starp Autotransporta direkcijas pārziņā esošo valsts informācijas sistēmu “Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēma” (BMA) un Projekta ietvaros izveidojamo braukšanas maksas atvieglojumu sistēmu (AVIS). Saskaņā ar noslēgtā Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijai BMA sistēmas integrēšanā ar AVIS jānodrošina šādu datu saņemšana no BMA sistēmas par atvieglojumu klasifikatoriem: personām - atvieglojuma saņēmējiem, piešķirto atvieglojumu reģistru – personu sasaisti ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem un atvieglojuma darījuma datiem – dati no valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu pakalpojumu sniedzējiem (pārvadātājiem) par personas reģistrētajiem braucieniem. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “*5. Pasažieru pārvadājumi 5.1. Statistika*” par braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēmas savietošanu ar AVIS un “*Galvenie izaicinājumi*” par sabiedriskā transporta attīstību Rīgas metropoles areālā. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *Ekonomikas ministrija kā līdzatbildīgā institūcija norādīta šādiem pasākumiem-*  *2.1.2. Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā*  *2.1.3. Izstrādāt un ieviest Latvijas interesēm atbilstošu Rail Baltica dzelzceļa līnijas un apkalpes vietu pārvaldības modeli*  *4.3.2. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)*  *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.* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Lūdzam skaidrot 1. pielikuma uzdevumos Nr. 2.1.2, Nr. 2.1.3., Nr. 4.3.2., Nr. 4.3.4. plānoto EM līdzatbildības jomu un apmēru. | **Panākta vienošanās**  Pasākumos Nr. 2.1.2, Nr. 2.1.3. EM līdzatbildība ir skatāma no loģistikas un industriālo teritoriju attīstības / attīstības veicināšanas (ES fondu intervence), kā arī biznesa iespēju veicināšanas (Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras) puses.  Pasākumos Nr. 4.3.2. un 4.3.4. EM norādītakā par degvielas tirgus regulējumu atbildīgā institūcija.  Papildus norādām, ka EM ir noteikta par atbildīgo institūciju attiecībā uz Ūdeņraža stratēģiju klimatneitrālai Eiropai (COM(2020)301), attiecīgi sagatavojot Latvijas nacionālo pozīciju un iezīmējot Latvijas intereses šajā jautājumā, kā arī NEKP 5.14., 6.2. paredz pasākumus, ko EM plāno veikt ūdeņraža attīstībai Latvijā. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *1.3.5. Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu*    Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  Pamatnostādņu īstenošanas plānā ir paredzēti pasākumi ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu, taču nav vērtēta ietekme uz pašvaldības budžetiem, kaut gan valstspilsētu pārziņā ir sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana pilsētu maršrutu tīklā.  Lūdzam veikt finansiālās ietekmes aprēķinu. | **Panākta vienošanās**  Braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu ieviešanai no valsts budžeta līdzekļi netiek paredzēti pašvaldību lokālajiem risinājumiem.  Saskaņā ar Ministru kabineta 2017.gada 4.aprīļa sēdes (prot. Nr.18 §43) 6.3. apakšpunktu republikas pilsētām bija jāievieš savi elektroniskie risinājumi, kuru izmaksas Satiksmes ministrija nevar aprēķināt, jo tās ir atkarīgas no pasūtītāju (valstspilsētu) vajadzībām un izvirzītajām tehniskajām prasībām un risinājumiem. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *2.2. Turpināt attīstīt Rīgu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas aviācijas mezglu* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N  14.05.2021. atzinums Nr. 3.3-8/2021/3755N elektroniskajā saskaņošanā)  Ņemot vērā, ka a/s “Air Baltic Corporation” ir Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrība, ir nepieciešams veicināt atjaunojamās enerģijas izmantošanu arī šajā lidsabiedrībā. Līdz ar to lūgums noteikt mērķi šai kapitālsabiedrībai atjaunojamās transporta enerģijas izmantošanā vai noteikt pienākumu nodrošināt pāreju uz atjaunojamo transporta enerģiju. Šis ir īpaši svarīgi sasaistē ar Pamatnostādņu 2.2.rīcības virzienu, kur tiek plānota lidojumu maršrutu tīklu paplašināšana. | **Ņemts vērā**  Pašlaik Eiropas līmenī tiek intensīvi strādāts pie Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas[[18]](#footnote-19) ieviešanas, kurā līdz 2023.gada vidum tiek plānots pārskatīt tiesisko regulējumu un stratēģijas, lai īstermiņā un ilgtermiņā nodrošinātu pasākumus transporta ietekmes uz vidi mazināšanai, tajā skaitā, lai tuvākajā laikā rastu risinājumu sintētiskās aviācijas degvielas ražošanai un tās pielietošanai. Satiksmes ministrija atbalsta Eiropas Komisijas mērķus, bet konkrētu pasākumu ietveršanu pamatnostādnēs tiek plānots īstenot, kad būs pieņemti iepriekšminētie tiesību akti, pabeigta stratēģijas izstrāde un gaisa transporta uzņēmumi sāks atkopties no krīzes, kurā tie ir iekļuvuši sakarā ar Covid-19 pandēmiju un tās apkarošanas pasākumiem. Jau pašlaik, lai mazinātu ietekmi uz vidi, kā ir norādīts esošās situācijas aprakstā, nacionālais gaisa pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” ir uzsācis un turpinās esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu uz šobrīd klusākiem un par 25% mazāk emisiju radošajiem gaisa kuģiem. Attiecīgi konkretizēt papildus pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai aviācijas apakšnozarē ir plānots aktualizēt pamatnostādņu starpposma izvērtējumā, līdz tam aktīvi iesaistoties ES iniciatīvās.  Situācijas apraksts un plānotās iniciatīvas aprakstītas 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa "Galvenie izaicinājumi". |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *2.2. Turpināt attīstīt Rīgu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas aviācijas mezglu* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Norādām, ka aviācijas pārvadājumu veicināšana kopumā ir pretrunā SEG emisiju samazināšanas mērķiem, jo īpatnējās emisijas uz vienu transportkilometru aviācijas nozarē vairākas reizes pārsniedz emisijas citos transporta veidos. ES līmenī, kur tas iespējams, aviācijas reisus plāno aizstāt ar ātrgaitas vilcieniem. | **Panākta vienošanās**  Latvija atrodas salīdzinoši tālu no Eiropas ekonomiskajiem centriem. Līdz ar to augsta aviācijas savienojamība ir būtisks priekšnosacījums iedzīvotāju ekonomiskās un sociālās vienlīdzības īstenošanai.  Daudzām Eiropas valstīm ir ļoti daudz iekšzemes lidojumu, kurus var aizstāt ar citiem transporta veidiem, tāpēc tur, kur tas ir iespējams, Eiropas līmenī lidojumus plāno aizstāt ar dzelzceļu. Tāpat *Rail Baltic* izbūve nenodrošinās valsts savienojamību un sasniedzamību ar valstīm ārpus Eiropas, kas ir nozīmīgas Latvijas ekonomikas attīstībai un gaisa transports arī turpmāk paliks ātrākais un ērtākais transporta veids šādiem savienojumiem. Tāpat jāņem vērā, ka mūsu kaimiņi Lietuva un Igaunija neplāno ierobežot gaisa transporta darbību, bet tieši otrādi cenšas pārņemt nozīmīga Ziemeļeiropas gaisa pārvadājuma centra statusu. Satiksmes ministrijas ieskatā nav pareizi pasliktināt Latvijas aviācijas nozares konkurētspēju un labi attīstītu nozari ar augstu pievienoto vērtību, kas dod būtisku pienesumu valsts ekonomikai. Eiropas Komisijas (EK) Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija neparedz kāda esošā transporta veida darbības apturēšanu, bet gan rosina meklēt ceļus to zaļināšanai. Gaisa transporta jomā tas ir starptautiska mēroga izaicinājums, kas ir jāīsteno līdz 2050.gadam un Latvijai jau pašlaik saskaņoti ar citām Eiropas valstīm ir jāveic pasākumi, ko bez lidojumu drošuma apdraudējuma var veikt pārejas periodā. Skatīt izziņas II sadaļas 1. punkta skaidrojumu. Turklāt EK pieļauj, ka dalībvalstis pašas lemj, kuras ir tās jomas, kur emisiju samazinājumu var ieviest ātrāk. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”.  *2.4.1. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Norādām, ka šis pasākums ir pretrunā ar transporta sektora dekarbonizācijas mērķiem. | **Panākta vienošanās**  Reģionālo lidostu attīstība, ņemot vērā pašvaldību un reģionālo lidostu sniegtos skaidrojumus pamatā ir vērsta nevis uz iekšējās, bet gan uz reģionu starptautiskās sasniedzamības nodrošināšanu. Lai gan Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021-2027.gadam reģionālo lidostu attīstību neparedz kā prioritāti reģionu attīstībai, NAP2027 indikatīvi ir paredzēti līdzekļi Liepājas un Daugavpils lidostu attīstībai. Ņemot vērā minēto un to, ka EK un ES dalībvalstu diskusija par ES finanšu instrumentu pieejamību 2021.-2027.gada plānošanas periodam nav noslēgušās un EK nav pieņēmusi lēmumu par ES finansējuma pieejamību gaisa transportam, tajā skaitā, reģionālajām lidostām, kā arī nav skaidrības vai šajā plānošanas periodā būs pieejams nepieciešamais līdzfinansējums vai finansējums no pašvaldību un valsts budžeta, gadījumos ja ES fondu līdzekļi nebūs pieejami, TAP2027 iekļautais pasākums (izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību) ir saglabājams. Izvērtējot iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību ir jāizvērtē minētie aspekti, kā arī jāizvērtē, vai ieguvumi no reģionālo lidostu attīstības ir samērojami ar to ietekmi uz SEG emisijām un kā tie ietekmēs Latvijas uzņemto mērķu sasniegšanu klimatneitralitātes nodrošināšanai. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *2.4.1. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai*  Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi” | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  **Latvijas pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Aicinām papildināt esošās situācijas raksturojumu vai pasākuma 2.4.1. aprakstu, iekļaujot risinājumus reģionālo lidostu pārvaldībai, jo tā ir reģiona attīstības centrs un lidostas darbību nevar nodrošināt viena pašvaldība, tāpēc nepieciešama rīcība:  a. Apvienot lidostas zem viena operatora kā tas ir paveikts Lietuvā un Igaunijā  b. Atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai | **Panākta vienošanās**  a. Jautājums par vienotā lidostu pārvaldības operatora izveidi ir jau izskatīts Ministru kabinetā un ir pieņemts lēmums saglabāt esošo lidostu pārvaldības kārtību.  b. TAP2027 ietver pasākumu 2.4.1., kas vērsts uz atbalstu reģionālajām lidostām. Jāņem vērā, ka EK un ES dalībvalstu diskusija par ES finanšu instrumentu pieejamību 2021. - 2027.gada plānošanas periodam nav noslēgušās. TAP2027 iekļautais pasākums (izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību) ļaus rīkoties atbilstoši EK lēmumā noteiktajam par ES finansējuma pieejamībai reģionālajām lidostām un valsts budžetā un pašvaldības budžetā pieejamajam līdzfinansējumam. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *3. rīcības virziens “Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana”* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Papildināt 3. rīcības virzienu “Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana” ar uzdevumu “Atbalstīt dzelzceļa pievedceļu un mezglu atzaru izbūvi pilsētu industriālajās zonās, nodrošinot savienojamību ar publisko dzelzceļu, sekmējot starptautisko savienojamību un dzelzceļa kravu nogādāšanu uz/no industriālo zonu uzņēmumiem, risinot loģistikas jautājumus un veicinot uzņēmumu konkurētspēju eksporta jomā”. Šāds pasākums nodrošinās papildinātību VARAM plānotajam atbalstam industriālo zonu attīstībai reģionālās politikas ietvaros, sekmējot veiksmīgāku uzņēmējdarbības attīstību reģionos.  Saskaņošanas sanāksmē vēlamies pārrunāt iespējas nodrošināt papildinošu atbalstu industriālo teritoriju sakārtošanā. | **Panākta vienošanās**  Industriālo teritoriju attīstība reģionos ir reģionālās attīstības un ekonomikas nozares jautājums, kas risināms šo politiku plānošanas dokumentos.  Satiksmes ministrijas pārziņā esošo Eiropas Savienības fondu pasākumu ietvaros atbalstāmas darbības ir vērstas uz Eiropas transporta tīkla TEN-T attīstību.  Atbilstoši Dzelzceļa likuma (tālāk – Likums) nosacījumiem valsts finansē tikai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību. Tādējādi privātas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības finansēšanas pienākums ir attiecināms uz tās īpašnieku, kā to paredz Likuma 9.panta sestās daļas nosacījumi**.**  TAP2027 neveido šķēršļus pilsētu industriālo zonu attīstībai un pašvaldības ir aicinātas uz sadarbību, lai pilnvērtīgi izmantotu publiskā dzelzceļa attīstības sniegtās iespējas industriālo zonu attīstībā.  Jautājums pārrunāts saskaņošanas sanāksmes laikā. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *3.2.3. Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus, un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru (piemēram, naftas un ķīmijas produktu u.c. piesārņojuma savācējkuģi, piesārņojuma norobežojošas bonas, termināļu infrastruktūra - pretputēšanas vēja žogi, monitoringa novērošanas kameras, gaisa monitoringa stacijas, smaku kontroles sistēmas u.c.).* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Lūdzam precizēt 3.2.3. pasākumu, aizstājot vārdus “smaku kontroles sistēmas” ar vārdiem “smaku un gaisu piesārņojošo vielu emisiju kontroles sistēmas”, ņemot vērā to, ka ir svarīgi samazināt ne vien ostu radītās smakas, bet arī gaisu piesārņojošo vielu emisijas, ko rada ostu darbība un kas atstāj negatīvu ietekmi uz cilvēku veselību. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 1.pielikuma Pamatnostādņu īstenošanas plāns” 3.2.3.apakšpunktsizteikts šādā redakcijā:  “ *3.2.3.* *Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus, un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru (piemēram, naftas un ķīmijas produktu u.c. piesārņojuma savācējkuģi, piesārņojuma norobežojošas bonas, termināļu infrastruktūra - pretputēšanas vēja žogi, monitoringa novērošanas kameras, gaisa monitoringa stacijas, smaku un gaisu piesārņojošo vielu emisiju kontroles sistēmas u.c.).* |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *3.2.6. Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru* | | **Zemkopības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Lūdzam dzēst Zemkopības ministriju, kā līdzatbildīgo ministriju. Uzdevumā ietvertais nav Zemkopības ministrijas kompetences jautājums. Norādām, ka ZM nevarēs sniegt savu ieguldījumu šī uzdevuma izpildē, kā arī atskaitīties par paveikto. | **Ņemts vērā** | | Zemkopības ministrija svītrota no līdzatbildīgo institūciju saraksta. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns” 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4. rīcības virziens “Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana”* | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  Neredzam, ka pamatnostādnēs būtu paredzēti risinājumi dzīvnieku migrācijas ierobežošanai, brīdinājumu sistēmas izveidei, vai kādas citas tehnoloģijas, ar mērķi mazināt automašīnu sadursmes ar meža dzīvniekiem uz valsts nozīmes autoceļiem. | **Panākta vienošanās**  Pamatnostādņu pasākumi valsts autoceļu pārbūvei un atjaunošanai nav skatāmi atrauti no ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanas, uz ko norāda šo pasākumu sasaiste ar rezultatīvajiem rādītājiem, kas to reprezentē.  Dzīvnieku pārejas tiks izbūvētas atbilstoši būvprojektiem, kas izstrādāti ņemot vērā institūciju izsniegtos nosacījumus un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros (ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem tāds tiek piemērots) izvirzītos nosacījumus. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4. rīcības virziens “Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana”* | | **Latvijas Pašvaldību savienība** (19.03.2021. atzinums Nr.202103/SAN3335/NOS188)  Pamatnostādnēs nav paredzēti risinājumi dzīvnieku migrācijas ierobežošanai, brīdinājumu sistēmas izveidei, vai kādas citas tehnoloģijas, ar mērķi mazināt automašīnu sadursmes ar meža dzīvniekiem uz valsts nozīmes autoceļiem. | **Panākta vienošanās**  Pamatnostādņu pasākumi valsts autoceļu pārbūvei un atjaunošanai nav skatāmi atrauti no ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanas, uz ko norāda šo pasākumu sasaiste ar rezultatīvajiem rādītājiem, kas to reprezentē.  Dzīvnieku pārejas tiks izbūvētas atbilstoši būvprojektiem, kas izstrādāti ņemot vērā institūciju izsniegtos nosacījumus un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros (ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem tāds tiek piemērots) izvirzītos nosacījumus. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.1.1. rīcības virziens “Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana”* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Nav saprotams, kā ceļu satiksmes drošības plāni (4.1.1. pasākums) var veicināt SEG emisiju samazinājumu. Attiecīgi lūdzam izvērtēt šī rādītāja atbilstību norādīšanai kolonnā “Sasaiste ar politikas rezultātu un rezultatīvo rādītāju”.  Uzturam iebildumu | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka ietekme būs pastarpināta - uzlabojot satiksmes drošību, samazināsies ceļu satiksmes negadījumu risks un samazināsies to izraisīto sastrēgumu apjoms. Tāpat emisijas rada arī ceļu satiksmes negadījumu seku likvidēšana – glābšanas darbi un materiālie zaudējumi. | | Uzdevuma sasaiste ar rezultatīvo rādītāju ir svītrota. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.1.2. Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija**  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  2021.gada 26.februāra Valsts sekretāru sanāksmē pamatnostādņu projekta 1. pielikuma 4.1.2. pasākuma redakcija ir mainīta no “Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus” uz “Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību”, kam nav saskatāms pamatojums pamatnostādņu projekta izziņā par atzinumos sniegtajiem iebildumiem. Nav atbalstāms, ka pamatnostādņu projekta 1. pielikumā netiek noteikts pasākums izstrādāt Mikromobilitātes attīstības plānu, jo:  · pamatnostādņu projektā nav iekļauts pietiekoši detalizēts izklāsts par mikromobilitātes attīstību un ar to saistītajiem pasākumiem;  · plāna izstrādes aizstāšana ar informatīvo ziņojumu samazina sabiedrības un ieinteresēto pušu iespējas iesaistīties mikromobilitātes attīstības prioritāšu noteikšanā;  · plāna neesamība mazinātu iespējas piesaistīt finansējumu mikromobilitātes attīstībai;  · informatīvajam ziņojumam netiktu veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (radot ietekmes uz vidi risku paaugstinājumu);  · tas var negatīvi ietekmēt mikromobilitātes un transporta sistēmas attīstību kopumā, palēninot pāreju uz oglekļa mazietilpīgu un ilgtspējīgu mobilitāti (īpaši pilsētvidē). | **Panākta vienošanās**  Satiksmes ministrija, izvērtējot pieejamo informāciju un apkopojot problemātiku mikromobilitātes infrastruktūras jomā ir konstatējusi, ka šobrīd nav iespējams veikt detalizētu izklāstu par mikromobilitātes attīstību un ar to saistītajiem pasākumiem, ņemot vērā, ka galvenā identificētā problēma, kas ierobežo mikromobilitātes attīstību, ir mikromobilitātei pieejamās infrastruktūras vai atbilstošas infrastruktūras neesamība. Papildus Satiksmes ministrija ir konstatējusi, ka pašvaldību teritoriju plānojumos nav iekļauti transporta nozares tematiskie plānojumi, to skaitā informācija par mikromobilitātes infrastruktūras attīstības plāniem. Ņemot vērā iepriekš minēto un ka jautājums par ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanu (SUMP) izvērtējumu ir ietverts Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2021- 2027.gadam, šobrīd nav iespējams izstrādāt Mikromobilitātes attīstības plānu, taču tiks sagatavots informatīvais ziņojums par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību, kas sniegs informāciju par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības virzieniem un secīgi ļaus pašvaldībām izstrādāt un salāgot savus mikromobilitātes infrastruktūras attīstības plānus ar valsts puses plāniem, tādā veidā veidojot vienotus mikromobilitātes infrastruktūras maršrutus. TAP2027 starpposma izvērtējuma sagatavošanas laikā, ja būs pieejama plašāka informācija par transporta sistēmas, tai skaitā mikromobilitātes, attīstību pašvaldībās, tiks izvērtēta iespēja izstrādāt valsts mēroga Mikromobilitātes attīstības plānu. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.2.1. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai* | | **Biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” (LPPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr.14  17.05.2021. atzinums Nr.30  elektroniskajā saskaņošanā)  Sabiedrības iebildumi un priekšlikumi par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.-2027.gadam” ([download (sam.gov.lv)](https://www.sam.gov.lv/lv/media/1120/download)) 241., 242., 243. komentārā minēts, ka priekšlikumi nav ņemti vērā un sniegts sekojošs skaidrojums: “Uzdevums veidots atbilstoši NAP2027 568.pasākumam. Pašlaik nav nosakāmi kritēriji investīciju sadalījumam.” Atbilstoši komentāros minētajam, LPPA aicinapakārtotajos dokumentos ietvert detalizāciju, skaidri nodalot investīcijas pilsētas sabiedriskajam transportam un mikromobilitātei. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, ka 4.2.1.pasākums veidots atbilstoši NAP2027 563. pasākumam, uz ko norādīta atsauce gan TAP2027 1.pielikumā (kolonna “*Attiecināmais TAP2027 pasākums*”), gan 5.pielikumā (kolonna “*Piezīmes*)”, paredzot atbalstu kompleksu pasākumu īstenošanai klimata pārmaiņu samazināšanai pašvaldībās transporta sektorā (stāvparki, veloceliņi, u.c. pasākumi saskaņā ar pašvaldību teritoriālajiem un satiksmes infrastruktūras attīstības plāniem). Atbilstoši Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda darbības programmas projektam (turpmāk – Darbības programma)[[19]](#footnote-20), pasākuma izpildei plānotais finansējums (ieskaitot nacionālo līdzfinansējumu) sastāda 20 244 181 EUR, kas ir arī norādīts TAP2027 5.pielikumā pie 4.2.1.pasākuma. Satiksmes ministrija, uzsākot pasākuma īstenošanu, izstrādās Darbības programmas iekļauto specifisko atbalsta mērķu/pasākumu īstenošanas noteikumus, vērtējot investīciju nodalīšanas iespējas. | | Pamatnostādņu projekta sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” minēta investīciju nodalīšanas iespēja, izstrādājot specifisko atbalsta mērķu/pasākumu īstenošanas noteikumus. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.2.1. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai* | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  Neredzam, ka pamatnostādnēs būtu paredzēts atbalsts grants ielu pārbūvei (pašvaldību/pilsētu teritorijās), lai uzlabotu gaisa kvalitāti un satiksmes drošību pilsētu teritorijās. Pašvaldību iedzīvotāju vidū šādi ieguldījumi ir vieni no pieprasītākajiem, taču pašvaldībām nav pietiekami finanšu resursi, lai nākamajā plānošanas periodā sakārtoti visas grants ielas par pašvaldību līdzekļiem.  **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  VARAM atbalsta LLPA ierosinājumu, ņemot vērā lielo problēmu un ierobežotos pašvaldību budžeta resursus. | **Ņemts vērā**  Jautājums skar reģionālās attīstības politiku un būtu skatāms VARAM kompetences ietvaros, paredzot tam atbilstošu finansējumu.  Norādām, ka likuma “Par pašvaldībām” 15.panta 2.punkts nosaka, ka viena no pašvaldību autonomajām funkcijām ir gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, tajā skaitā veikt ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu.  Likuma “Par autoceļiem” 2.panta ceturtajā daļā noteikts, ka iela ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā, un atbilstoši šā likuma 1. panta otrajā daļā noteiktajam – pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.  Savukārt vispārīgi ceļa pārvaldītāja pienākumi ir noteikti Ceļu satiksmes likuma 6. pantā, tajā skaitā pienākums nodrošināt, lai ceļš (jebkura satiksmei izbūvēta teritorija) pastāvīgi tiktu uzturēts satiksmei drošā stāvoklī atbilstoši normatīvajiem aktiem un standartiem ceļu satiksmes drošības jomā.  Likuma “Par autoceļiem” 12.panta trešā daļa nosaka, ka valsts pamatbudžetā valsts autoceļu fonda programmai piešķirtos līdzekļus izlieto arī mērķdotācijai pašvaldību ceļu un ielu finansēšanai un attīstībai (turpmāk – mērķdotācija) un pilsētu tranzīta ielu uzturēšanas un atjaunošanas līdzfinansēšanai. Satiksmes ministrija izprot jautājuma problemātiku un konceptuāli atbalsta šādu uzdevumu, taču valsts budžeta finanšu ietvaros.  2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” papildināta ar šo problemātiku. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 1.pielikuma sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” un 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.2.1. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai* | | **Latvijas Pašvaldību savienība** (19.03.2021. atzinums Nr.202103/SAN3335/NOS188)  Nav paredzēts atbalsts grants ielu pārbūvei (pašvaldību/pilsētu teritorijās), lai uzlabotu gaisa kvalitāti un satiksmes drošību pilsētu teritorijās. Pilsētu pašvaldību iedzīvotāju vidū šādi ieguldījumi ir vieni no pieprasītākajiem, taču pašvaldībām nav pietiekami finanšu resursi, lai nākamajā plānošanas periodā sakārtoti visas grants ielas par pašvaldību līdzekļiem. Pašvaldību ielu kopgarums ar grants un šķembu segumu ir 3347 km no 8271 km, kas sastāda nedaudz vairāk kā 40% no kopgaruma. | **Ņemts vērā**  Jautājums skar reģionālās attīstības politiku un būtu skatāms VARAM kompetences ietvaros, paredzot tam atbilstošu finansējumu.  Norādām, ka likuma “Par pašvaldībām” 15.panta 2.punkts nosaka, ka viena no pašvaldību autonomajām funkcijām ir gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, tajā skaitā veikt ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu.  Likuma “Par autoceļiem” 2.panta ceturtajā daļā noteikts, ka iela ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā, un atbilstoši šā likuma 1. panta otrajā daļā noteiktajam – pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes.  Savukārt vispārīgi ceļa pārvaldītāja pienākumi ir noteikti Ceļu satiksmes likuma 6. pantā, tajā skaitā pienākums nodrošināt, lai ceļš (jebkura satiksmei izbūvēta teritorija) pastāvīgi tiktu uzturēts satiksmei drošā stāvoklī atbilstoši normatīvajiem aktiem un standartiem ceļu satiksmes drošības jomā.  Likuma “Par autoceļiem” 12.panta trešā daļa nosaka, ka valsts pamatbudžetā valsts autoceļu fonda programmai piešķirtos līdzekļus izlieto arī mērķdotācijai pašvaldību ceļu un ielu finansēšanai un attīstībai (turpmāk – mērķdotācija) un pilsētu tranzīta ielu uzturēšanas un atjaunošanas līdzfinansēšanai. Satiksmes ministrija izprot jautājuma problemātiku un konceptuāli atbalsta šādu uzdevumu, taču valsts budžeta finanšu ietvaros.  2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” papildināta ar šo problemātiku. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 1.pielikuma sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” un 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)* | | **Nodibinājums “Pasaules dabas fonds”**  **Biedrība “Zaļā brīvība”**  **Apvienība “Pilsēta cilvēkiem”**  (12.03.2021. atzinums Nr.PDF 210312)  Dabasgāzes, kas ir fosilā degviela, iekļaušana šajā pasākumā ir pretrunā ar klimatneitralitātes mērķiem, kā arī Eiropas Zaļo kursu (arī Pamatnostādņu tekstā ir minēts, ka Eiropas Zaļais kurss nosaka to, ka būtu jāizbeidz subsidēt fosilās degvielas). Nav pamatotas publiskās investīcijas importētā fosilā degvielā, ja, pirmkārt, elektrifikācija šobrīd ir dominējošais tehnoloģiskais virziens, kurā attīstās nozare, un tas sniedz arī visdaudzsološāko SEG emisiju samazinājumu, tādējādi investīcijas ir jānovirza tur, kur ir panākams pēc iespējas lielāks SEG emisiju samazinājums, otrkārt, ar gāzi darbināmi transportlīdzekļi (gan ar biogāzi, gan fosilo dabasgāzi) izdala vēl vairāk NOx un CHx nekā ar dīzeļdegvielu darbināmi transportlīdzekļi[[20]](#footnote-21), kā rezultātā mērķis “Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem samazinājums” var netikt sasniegts. Tādējādi neatbalstām investīcijas CNG un LNG uzpildes staciju infrastruktūras izveidošanā un uzturēšanā, jo, neraugoties uz to, ka formāli dabas gāze tiek pieskaitīta pie "alternatīvajām degvielām", tas ir fosilais kurināmais, kura turpmāka izmantošana ir pretrunā ar klimata mērķiem. | **Panākta vienošanās**  Latvijas klimata mērķi un secīgas darbības izriet no starptautiskajām saistībām, galvenokārt ieviešot ES tiesību aktus, kas piemērojami tās dalībvalstīm. Atbalsts CNG/LNG ir noteikts arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Ja pēc minētās direktīvas plānotās pārskatīšanas tendences mainīsies, Satiksmes ministrija to ņems vērā.  Šobrīd spēkā esošais ES regulējums dabasgāzi uzskata par alternatīvu degvielu un tās izmantošana Latvijā ir būtiska pakāpeniska pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Strauja pāreja uz bezemisiju privātā transportlīdzekļu izmantošanu ir saistīti ar sociālekonomiskajiem faktoriem, kā arī pieejamo finansējumu un šādu transportlīdzekļu izmaksām.  Līdz ar to pašlaik nav pamata nerēķināties ar CNG/LNG kā risinājumu pārejai uz bezemisiju autoparku, pie tam nākotnē šo infrastruktūru varētu izmantot biometāna vai e-degvielu izmantošanai. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Attiecībā uz pielikuma 4.3.1. pasākumu vēršam uzmanību, ka saspiestā un sašķidrinātā dabasgāze (CNG, LNG) ir fosilais energoresurss un tā izmantošana no klimata politikas viedokļa nav vienlīdz vēlama kā, piemēram, elektrotransportlīdzekļu veicināšana. VARAM ieskatā publiskais finansējums nebūtu jānovirza, atbalsot fosilo energoresursu izmantošanu. | **Panākta vienošanās**  Latvijas klimata mērķi un secīgas darbības izriet no starptautiskajām saistībām, galvenokārt ieviešot ES tiesību aktus, kas piemērojami tās dalībvalstīm. Atbalsts CNG/LNG ir noteikts arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Ja pēc minētās direktīvas plānotās pārskatīšanas tendences mainīsies, Satiksmes ministrija to ņems vērā.  Šobrīd spēkā esošais ES regulējums dabasgāzi uzskata par alternatīvu degvielu un tās izmantošana Latvijā ir būtiska pakāpeniska pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Strauja pāreja uz bezemisiju privātā transportlīdzekļu izmantošanu ir saistīti ar sociālekonomiskajiem faktoriem, kā arī pieejamo finansējumu un šādu transportlīdzekļu izmaksām.  Līdz ar to pašlaik nav pamata nerēķināties ar CNG/LNG kā risinājumu pārejai uz bezemisiju autoparku, pie tam nākotnē šo infrastruktūru varētu izmantot biometāna vai e-degvielu izmantošanai. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *Ekonomikas ministrija kā viena no atbildīgajām institūcijām norādīta pasākumam 4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Lūdzam skaidrot Satiksmes ministrijas redzējumu par sadarbības kārtību Nr. 4.3.1. uzdevuma izpildē. | **Panākta vienošanās**  Satiksmes ministrija, sadarbojoties ar Ekonomikas ministriju, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju un attiecīgajām pašvaldībām, kuru administratīvo teritoriju tas skars, un ņemot vērā politikas plānošanas dokumentus klimata, enerģētikas un transporta politikas jomā, izstrādā nepieciešamos normatīvos aktus, lai nodrošinātu, ka esošajā TEN-T pamattīklā tiek izveidoti publiski pieejami alternatīvo degvielu uzpildes punkti. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)*  *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.*  Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”. | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  Ņemot vērā, ka uzdevums atsaucas uz NAP pasākumu nr. 568 “Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei starppilsētu satiksmē, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem”, lūdzam skaidrot, vai pasākums ietver atbalstu arī jaunu videi draudzīgu vietējā sabiedriskā transportlīdzekļu iegādei/aprīkošanai (piemēram, elektriskie autobusi vai tramvajs) un ar kādām investīcijām būtu jārēķinās pašvaldībām šī pasākuma īstenošanā.  TAP2027 paredzēts ļoti straujš bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara pieaugums (no 0,1% 2019.gadā uz 2% 2027.gadā), līdz ar to, atbalsts īpaši jāfokusē “zaļo” transportlīdzekļa skaita palielināšanai arī pašvaldībās un pilsētas sabiedriskajā transportā. Pašvaldības darba specifika paredz nepieciešamību regulāri pārvietoties uz dažādām vietām, tāpēc valsts atbalsts “zaļo” transportlīdzekļu iegādei palīdzētu ietaupīt publiskos līdzekļus uz degvielas/ekspluatācijas izmaksām, kā arī būtu labs piemērs sabiedrībai par pašvaldības vēlmi izmantot videi draudzīgākus transportlīdzekļus. Attiecībā par sabiedrisko transportu – tendences un ES virzība uz klimatneitralitāti liecina, ka jau tuvāko gadu laikā autobusu ražotāji var pārtraukt ražot jaunus autobusus ar dīzeļdzinējiem, tāpēc arī jādomā par atbalstu pāriet pilsētām uz “zaļā” transporta risinājumiem. Šobrīd pamatnostādnēs nav redzams atbalsts ieguldījumiem tramvaju attīstībā, tāpēc kā alternatīva varētu būt elektriskie autobusi, taču arī tiem pamatnostādņu projektā neredzam atbalstu.  Tāpat pamatnostādņu īstenošanas plānā ir paredzēti alternatīvo degvielas izmantošanu veicinoši pasākumi (4.3.1. un 4.3.3.) attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošanu, kuros kā atbildīgās institūcijas ir noteiktas pašvaldības. Taču pamatnostādņu 5. pielikumā finansējums šim mērķim no pašvaldību budžetiem nav vērtēts. Aicinām to izvērtēt un iekļaut informāciju par uzlādes infrastruktūras izveides izmaksām. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka atbalsta jautājums par alternatīvajām degvielām ir skatāms kopsakarā arī ar citu ministriju iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildinātību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030. gadam iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, saredzam privātā sektora iesaistīšanos atbalsta instrumentu sniegšanā.  Sagatavojot Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmu, nolemts NAP2027 568.pasākuma finansējumu novirzīt daudzveidu mobilitātes atbalstam Latvijas pilsētās ar atbalstu tādām darbībām kā multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība, veidojot mobilitātes punktus un stāvparkus. Papildus atbalsts Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros plānots videi draudzīgiem uzlabojumiem Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā (t.sk. tramvajiem un elektroautobusiem), kā arī dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošanai.  2014. – 2020.gada plānošanas periodā visā TEN-T tīklā ir izveidota elektriskās uzlādes sistēma un privātajiem investoriem un nekustamā īpašuma attīstītājiem valsts likumdošanā ir noteiktas īpašas prasības attiecībā uz elektroenerģijas uzlādes sistēmu attīstību pilsētu teritorijās un priekšpilsētās. Tā kā privātais sektors izrāda pieaugošu interesi par elektroenerģijas uzlādes sistēmas attīstību, 2021.-2027.gada plānošanas periodā nav paredzēta elektriskās uzlādes sistēmas tālāka attīstība, piesaistot ES fondu līdzekļus.  Vienlaikus vēlamies atzīmēt, ka pilsētu sabiedriskā transporta autoparku nomaiņa ir atbalstīta 2007.-2013. gada un 2014.- 2020.gada plānošanas perioda ietvaros un vēl līdz 2023.gadam ir pieejamas investīcijas sabiedriskā transporta infrastruktūrai pilsētās. Ar ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda atbalstu jau līdz šim ir veikti nozīmīgi ieguldījumi videi draudzīga sliežu sabiedriskā transporta attīstībai Rīgā, Liepājā un Daugavpilī. Kopumā divos pēdējos plānošanas periodos ir pārbūvēti un izbūvēti 32,56 tramvaja sliežu km, iegādāti 33 jauni tramvaja vagoni Liepājā un Daugavpilī un 10 zemās grīdas tramvaji Rīgas pilsētā. Veicot ieguldījumus sabiedriskā transporta nodrošināšanā nacionālās nozīmēs centros, 2014.-2020.gada plānošanas periodā, līdz 2023.gadam, plānots nodrošināt 85 videi draudzīgus autobusus Latvijas lielākajās pilsētas.  Atbilstoši VARAM sniegtajai informācijai - Šobrīd VARAM programmē taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros pieejamo finansējumu Latvijai, kā vienu no rīcības virzieniem izvirzot ilgtspējīgu mobilitāti, kas potenciāli paredz atbalstu pašvaldībām videi draudzīga sabiedriskā transporta iegādei pašvaldību iekšējo pārvadājumu nodrošināšanai ārpus Rīgas plānošanas reģiona.  Valsts un pašvaldību loma šajā kontekstā skatāma ir ne tikai infrastruktūras izbūves kontekstā, bet vairāk gan piesaistīt privātā sektora interesi alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības virzienam. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *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.*  Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”. | | **Latvijas Pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Ņemot vērā, ka uzdevums atsaucas uz NAP pasākumu Nr. 568 “Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei starppilsētu satiksmē, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem”, lūdzam Satiksmes ministriju skaidrot – vai pasākums ietver atbalstu arī jaunu videi draudzīgu vietējā sabiedriskā transportlīdzekļu iegādei/aprīkošanai (piemēram, elektriskie autobusi vai tramvajs).  Ņemot vērā to, ka paredzēts ļoti straujš bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara pieaugums (no 0,1% 2019.gadā uz 2% 2027.gadā), atbalsts īpaši jāfokusē “zaļo” transportlīdzekļa skaita palielināšanai arī pašvaldībās un pilsētas sabiedriskajā transportā. Pašvaldības darba specifika paredz nepieciešamību regulāri pārvietoties uz dažādām vietām, tāpēc valsts atbalsts “zaļo” transportlīdzekļu iegādei palīdzētu ietaupīt publiskos līdzekļus uz degvielas/ekspluatācijas izmaksām, kā arī būtu labs piemērs sabiedrībai par pašvaldības vēlmi izmantot videi draudzīgākus transportlīdzekļus. Attiecībā par sabiedrisko transportu – tendences un ES virzība uz klimatneitralitāti liecina, ka jau tuvāko gadu laikā autobusu ražotāji var pārtraukt ražot jaunus autobusus ar dīzeļdzinējiem, tāpēc arī jādomā par atbalstu pāriet pilsētām uz “zaļā” transporta risinājumiem. Šobrīd pamatnostādnēs nav redzams atbalsts ieguldījumiem tramvaja attīstībā, tāpēc kā alternatīva varētu būt elektriskie autobusi, taču arī tiem pamatnostādņu projektā atbalsts netiek paredzēts. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka atbalsta jautājums par alternatīvajām degvielām ir skatāms kopsakarā arī ar citu ministriju iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildinātību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030. gadam iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, saredzam privātā sektora iesaistīšanos atbalsta instrumentu sniegšanā.  Sagatavojot Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmu, nolemts NAP2027 568.pasākuma finansējumu novirzīt daudzveidu mobilitātes atbalstam Latvijas pilsētās ar atbalstu tādām darbībām kā multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība, veidojot mobilitātes punktus un stāvparkus. Papildus atbalsts Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros plānots videi draudzīgiem uzlabojumiem Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā (t.sk. tramvajiem un elektroautobusiem), kā arī dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošanai.  2014. – 2020.gada plānošanas periodā visā TEN-T tīklā ir izveidota elektriskās uzlādes sistēma un privātajiem investoriem un nekustamā īpašuma attīstītājiem valsts likumdošanā ir noteiktas īpašas prasības attiecībā uz elektroenerģijas uzlādes sistēmu attīstību pilsētu teritorijās un priekšpilsētās. Tā kā privātais sektors izrāda pieaugošu interesi par elektroenerģijas uzlādes sistēmas attīstību, 2021.-2027.gada plānošanas periodā nav paredzēta elektriskās uzlādes sistēmas tālāka attīstība, piesaistot ES fondu līdzekļus.  Vienlaikus vēlamies atzīmēt, ka pilsētu sabiedriskā transporta autoparku nomaiņa ir atbalstīta 2007.-2013. gada un 2014.- 2020.gada plānošanas perioda ietvaros un vēl līdz 2023.gadam ir pieejamas investīcijas sabiedriskā transporta infrastruktūrai pilsētās. Ar ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda atbalstu jau līdz šim ir veikti nozīmīgi ieguldījumi videi draudzīga sliežu sabiedriskā transporta attīstībai Rīgā, Liepājā un Daugavpilī. Kopumā divos pēdējos plānošanas periodos ir pārbūvēti un izbūvēti 32,56 tramvaja sliežu km, iegādāti 33 jauni tramvaja vagoni Liepājā un Daugavpilī un 10 zemās grīdas tramvaji Rīgas pilsētā. Veicot ieguldījumus sabiedriskā transporta nodrošināšanā nacionālās nozīmēs centros, 2014.-2020.gada plānošanas periodā, līdz 2023.gadam, plānots nodrošināt 85 videi draudzīgus autobusus Latvijas lielākajās pilsētas.  Atbilstoši VARAM sniegtajai informācijai - Šobrīd VARAM programmē taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros pieejamo finansējumu Latvijai, kā vienu no rīcības virzieniem izvirzot ilgtspējīgu mobilitāti, kas potenciāli paredz atbalstu pašvaldībām videi draudzīga sabiedriskā transporta iegādei pašvaldību iekšējo pārvadājumu nodrošināšanai ārpus Rīgas plānošanas reģiona.  Valsts un pašvaldību loma šajā kontekstā skatāma ir ne tikai infrastruktūras izbūves kontekstā, bet vairāk gan piesaistīt privātā sektora interesi alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības virzienam. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *4.5.4. Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Pasākumam nav pamatojošas informācijas ne pašās pamatnostādnēs, ne arī 2.pielikumā “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”. Spriežot pēc 5.pielikuma “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”, sanācija ir attiecināma uz 2 degradētām teritorijām – Višķu un Skrundas stacijām. Lūdzam pamatnostādnēs sniegt pamatojumu pasākumam, t.sk. konkrēto vietu izvēlei. | **Ņemts vērā**  Pasākums iekļauts atbilstoši TAP2027 stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā saņemtajām norādēm, ka dokuments būtu papildināms ar uzdevumu dzelzceļa radītā piesārņojuma (t.sk. vēsturiskā) apsaimniekošanai.  Vēsturiski piesārņotās vietā Višķi un Skrunda ir ar vislielāko zināmo ietekmi uz vidi (piesārņotajās vietās veikta detalizēta vēsturiskā piesārņojuma izpēte). Līdz ar to šīs vietas ir prioritāras, lai veiktu sanācijas darbus. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma 4. sadaļa “Dzelzceļš”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns” .  Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”. | | **Nodibinājums “Pasaules dabas fonds”**  **Biedrība “Zaļā brīvība”**  **Apvienība “Pilsēta cilvēkiem”**  (12.03.2021. atzinums Nr.PDF 210312)  Atbilstoši Nacionālajam Enerģētikas un Klimata plānam Latvijā ir iecerēts kopējās SEG emisijas samazināt par 55% līdz 2030. gadam, bet transporta SEG emisijas samazināt par vismaz 6% līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2005. gada līmeni. Pamatnostādnēs minēts, ka transporta nozarei ir jāsniedz būtisks ieguldījums šī mērķa sasniegšanā. Taču vēršam uzmanību uz to, ka Pamatnostādnēs minēto SEG samazināšanas mērķu ambiciozitāte transporta sektorā nav atspoguļota pasākumu un investīciju plānā. Ievērojama daļa no iecerētajiem pasākumiem SEG emisiju daudzumu, iespējams, palielinās, taču tikai neliela pasākumu daļa to samazinās, tādejādi kopējā bilancē maz ticams nozares radīto kopēju emisiju samazinājums. Piemēram, attiecībā uz Latvijas ostu infrastruktūras pilnveidošanas pasākumiem vienlaikus ar SEG emisiju samazinājumu, ko radītu procesu efektivizācija, tiek paredzēts arī kravu apgrozījuma pieaugums, kas savukārt nozīmētu pazaudēt panākto SEG samazinājumu un rast iespēju papildu emisiju samazinājuma pasākumiem.  93,63% SEG emisijas transporta sektorā radās tieši no autotransporta un 76% no tām rada pasažieru transportlīdzekļi. ¼ no kopējām Latvijas SEG emisijām rada transports, savukārt kopējās ārpus emisiju tirdzniecības shēmas (ETS) segmenta transporta radītās emisijas Latvijā ir 29% no kopējām SEG emisijām. Tādējādi transporta sektora SEG emisiju samazināšanas aktivitātēm primāri jābūt mērķētam uz pasažieru autotransporta segmentu, kam būtu jābūt atspoguļotam arī plānoto investīciju apjomā, tomēr šobrīd tas nav redzams. Uzlādes infrastruktūras izveide elektromobiļu masveida ieviešanai prasīs daudz laika, tāpēc nevajadzētu pieļaut kavēšanos ar šiem ieguldījumiem. | **Panākta vienošanās**  Viedokli pieņemam zināšanai un norādām, ka Eiropas Komisijas plāni attiecībā ar Zaļā kursa konceptu jeb zaļās ekonomikas attīstību sniedzas līdz 2050.gadam, paredzot daudz un dažādu iniciatīvu. Mērķis ir līdz 2050. gadam padarīt Eiropu klimatneitrālu ar videi draudzīgām tehnoloģijām stimulēt ekonomiku, radīt ilgtspējīgu ekonomiku un transportu un samazināt piesārņojumu. Arī Satiksmes ministrija seko līdzi ES līmeņa uzstādījumiem un atbalsta šīs iniciatīvas, vienlaikus mēģinot rast starpnozaru kompromisus un vērtējot valsts budžeta iespējas.  Izteiktais apgalvojums, ka ar plānoto kravu apgrozījuma pieaugumu ostās tiks pazaudēts panāktais SEG samazinājums un zudīs iespēju papildu emisiju samazinājuma pasākumiem, nav korekts. Ņemot vērā energoresursu (galvenokārt tieši ogļu) kravu krituma tendenci un līdz 2027.gadam TAP2027 netiek prognozēti kravu pieaugumi līdz iepriekšējam līmenim, t.i. 2015.-2019.gadu vidējiem rādītājiem. Papildus norādām uz dzelzceļa pārvadājumu attīstību un plašāku iesaisti kravu pārvadājumu nodrošināšanā uz un no ostām.  Saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu līdz 2030.gadam ir paredzēti vairāki pasākumi, lai samazinātu transporta negatīvo ietekmi uz vidi, kā piemēram LNG uzpildes punktu pieejamība TEN-T pamattīkla jūras ostās, krasta elektropadeves jūras transportlīdzekļiem TEN-T pamattīkla jūras ostās izvērtēšana. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”. | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Pielikumā trūkst īsa kopsavilkuma par transporta nozares radīto un esošo ietekmi uz vidi, par galvenajām esošajām problēmām, ko radījis un rada transports. Vienīgie mērķi vides aizsardzības jomā pamatnostādņu dokumentu paketē saistās ar klimata politikas mērķiem, taču ir arī citas vides aizsardzības nozares, kam ir saistība ar transportu, tā ietekmi. Par šādas nevienlīdzīgas pieejas apzinātu risinājumu liecina 4.pielikumā iekļautais teksts: ”Rezultātā nolemts papildus līdzšinējiem transporta politikas virzieniem likt uzsvaru uz vides aizsardzības jautājumiem, raugoties, ar kādiem pasākumiem transporta nozare var dot savu ieguldījumu ceļā uz klimatneitralitāti, kam pamatnostādnēs būtu jāparedz savs politikas rezultāts, iekļaujot rezultatīvos rādītājus progresa novērtēšanai.” Tāpat 4.pielikumā ir iekļauts teksts: “Transportam ir cieša saikne ar tādām politikas jomām kā vide, izaugsme un nodarbinātība, konkurence, sociālā politika un digitalizācija.”, tomēr saistība ar vidi netiek atspoguļota. Lūdzam papildināt dokumentu ar transporta nozares radīto ietekmi uz vidi, vai pamatot, kādēļ tiek izskatīti tikai klimatneitralitātes jautājumi. | **Panākta vienošanās**  Vēršam uzmanību, ka TAP2027 ir veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, kura Vides pārskatā iekļauta daudzpusīga informācija par transporta nozares un TAP2027 plānoto pasākumu ietekmi uz vidi.  Vienlaikus TAP2027 iekļauti ne tikai mērķi attiecībā uz emisiju samazināšanu, bet arī rādītāji, kas skar trokšņa un vēsturiski piesārņoto vietu problemātiku. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *1. Autoceļi* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Aicinām iekļaut informāciju par valsts reģionālo un vietējo autoceļu stāvokli, kā arī nepieciešamību tos sakārtot administratīvi teritoriālās reformas kontekstā jauno novadu administratīvo centru sasniedzamībai. | **Ņemts vērā**  Informācija par valsts reģionālo un vietējo autoceļu stāvokli pēc vizuālā novērtējuma (2020) atrodama TAP2027 pamatdokumenta sadaļā “Transporta politikas teritoriālā perspektīva”, šeit arī norādīta informācija par autoceļiem administratīvi teritoriālās reformas kontekstā.  Valsts vietējo autoceļu uzturēšana paredzēta atbilstoši valsts budžeta līdzekļiem un normatīvajos aktos noteiktajam. Informējam, ka Satiksmes ministrija pašlaik izstrādā informatīvo ziņojumu par valsts autoceļu tīkla izvērtēšanu, kurā cita starpā tiks ietverti jautājumi par valsts vietējo autoceļu turpmāko attīstību un plāniem to uzturēšanai. Atbilstoši minētā informatīvā ziņojuma virzībai, izvērstāka informācija varētu tikt iekļauta pamatnostādņu vidusposma izvērtējumā. | | Papildināta pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva”. Iekļauts rādītājs par valsts reģionālo autoceļu ar melno segumu īpatsvaru no visiem valsts reģionālajiem autoceļiem. |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *4.1.1. Dzelzceļa infrastruktūra*  *Arī Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietvaros plānots turpināt dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju, veicot vēl 40 dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizāciju līnijās: Rīga – Lugaži, Krustpils – Indra un Krustpils – Zilupe.* | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81)  Lūdzam skaidrot, kādi ieguldījumi paredzēti dzelzceļa līnijā Jelgava – Liepāja 2021.–2027. gadā? Neatbalstām pašreizējo redakciju, kas nozīmē, ka pat nākamajā plānošanas periodā nav ieplānoti stacijas modernizācijas darbi Liepājas dzelzceļa stacijā. Infrastruktūras kvalitāte un kapacitāte Liepājas dzelzceļa stacijā ir sliktā stāvoklī (īpaši perons, gājēju tilts, nav nodrošinātas vides pieejamības prasības). Vienlaikus pārvadāto pasažieru skaits 2015.‑2019. gadā ir pieaudzis, gājēju tiltu regulāri izmanto iedzīvotāji un infrastruktūra kopumā tiek lietota pietiekami intensīvi. Arī Liepājas pašvaldība nākamajā plānošanas periodā ir gatava meklēt kopīgus risinājumus dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā – piemēram, sakārtojot dzelzceļa stacijas pieguļošās teritorijas infrastruktūru. | **Panākta vienošanās**  Stacijas un pieturas punktus dzelzceļa līnijā no Jelgavas līdz Liepājai plānots modernizēt līdz 2031.gada beigām.  Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijas būvniecībā tiks ievēroti universālā dizaina principi, nodrošinot piemērotu infrastruktūru un vienlīdzīgas iespējas jebkuram pasažierim: piekļuvi visām pasažieru grupām nodrošinās izbūvētās paaugstinātās platformas pandusiem, norobežojošām margām, iebūvētas taktilās joslas un vadulas platformās un gājēju celiņos, kā arī uzstādīti gaismas un skaņas luksofori pirms sliežu ceļu gājēju pārejām bīstamākajās vietās, uzstādīti lifti/pacēlāji pie 2-līmeņu šķērsojumiem, uzlabojot pieejamību un drošību arī personām ar kustības, dzirdes un redzes traucējumiem. Stacijas teritorijā un uz platformām tiks izvietotas informatīvās zīmes un norādes, marķējumi un piktogrammas par piekļuves vietām arī personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī, ierīkojot pasažieru apziņošanu vizuālā un audio formātā (displeji un skaļruņi), tiks nodrošināta informācijas sasniedzamība par vilcienu pienākšanu un atiešanas laiku un vietu personām ar redzes un dzirdes traucējumiem, kā arī piemērots displeju novietojums redzamībai personām ratiņkrēslos. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *4.1.1. Dzelzceļa infrastruktūra*  *Arī Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietvaros plānots turpināt dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju, veicot vēl 40 dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizāciju līnijās: Rīga – Lugaži, Krustpils – Indra un Krustpils – Zilupe.* | | **Latvijas Pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Liepājas pilsētas dome lūdz Satiksmes ministriju skaidrot – kādi ieguldījumi paredzēti dzelzceļa līnijā Jelgava – Liepāja 2021. – 2027.gadā. Vēršam uzmanību uz to, ka pat nākamajā plānošanas periodā nav ieplānoti stacijas modernizācijas darbi Liepājas dzelzceļa stacijā. Infrastruktūras kvalitāte un kapacitāte Liepājas dzelzceļa stacijā ir sliktā stāvoklī (īpaši perons, gājēju tilts, nav nodrošinātas vides pieejamības prasības). Vienlaikus pārvadāto pasažieru skaits 2015. – 2019.gadā ir pieaudzis, gājēju tiltu regulāri izmanto iedzīvotāji un infrastruktūra kopumā tiek lietota pietiekami intensīvi. Arī pašvaldība nākamajā plānošanas periodā ir gatava meklēt kopīgus risinājumus dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā – piemēram, sakārtojot dzelzceļa stacijas pieguļošās teritorijas infrastruktūru. | **Panākta vienošanās**  Stacijas un pieturas punktus dzelzceļa līnijā no Jelgavas līdz Liepājai plānots modernizēt līdz 2031.gada beigām.  Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijas būvniecībā tiks ievēroti universālā dizaina principi, nodrošinot piemērotu infrastruktūru un vienlīdzīgas iespējas jebkuram pasažierim: piekļuvi visām pasažieru grupām nodrošinās izbūvētās paaugstinātās platformas pandusiem, norobežojošām margām, iebūvētas taktilās joslas un vadulas platformās un gājēju celiņos, kā arī uzstādīti gaismas un skaņas luksofori pirms sliežu ceļu gājēju pārejām bīstamākajās vietās, uzstādīti lifti/pacēlāji pie 2-līmeņu šķērsojumiem, uzlabojot pieejamību un drošību arī personām ar kustības, dzirdes un redzes traucējumiem. Stacijas teritorijā un uz platformām tiks izvietotas informatīvās zīmes un norādes, marķējumi un piktogrammas par piekļuves vietām arī personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī, ierīkojot pasažieru apziņošanu vizuālā un audio formātā (displeji un skaļruņi), tiks nodrošināta informācijas sasniedzamība par vilcienu pienākšanu un atiešanas laiku un vietu personām ar redzes un dzirdes traucējumiem, kā arī piemērots displeju novietojums redzamībai personām ratiņkrēslos. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *8. Jūrniecība* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Minēts, ka: “Jūrnieku skaita ziņā pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu Latvija ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā un vienā no pirmajām vietām pasaulē”, tāpat iekļauta plaša informācija par jūrnieku profesionālo sagatavošanu, taču kopumā pamatnostādņu dokumentu pakete neparedz pasākumus, piemēram, saistībā ar kuģniecību vai mazo ostu attīstību. Tādējādi rodas priekšstats, ka Latvijas spēja gatavot jūrniekus netiek ņemta vērā, plānojot transporta attīstību un ir nepamatota. Aicinām saskaņot tekstus, to detalizāciju. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 iekļauts gan pasākums mazo ostu attīstībai (*3.2.6. Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru*), gan arī vairāki pasākumi, kas saistāmi ar uzdevumiem nodrošināt drošu kuģošanas vidi, iesaistīties jūrniecības izglītības un pētniecības attīstībā un atbalstīt inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu (*4.6.1., 4.6.2., 5.1.3., 5.1.4.*). Tāpat ar kuģošanas jautājumiem, piemēram, drošību saistāmi pasākumi zem 3.2. uzdevuma *Pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru*. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi* | | **Labklājības ministrija**  (18.03.2021. atzinums)  Aicinām Pamatnostādņu projekta 10.sadaļā “Galvenie izaicinājumi” pasažieru transporta infrastruktūras un transporta pakalpojumu piekļūstamības nodrošināšanu cilvēkiem ar invaliditāti izvirzīt kā izaicinājumu, kurš ir risināms ar šo Pamatnostādņu projekta ietvarā noteiktiem uzdevumiem. Attiecīgi Pamatnostādņu projekts ir papildināms ar veicamajiem uzdevumiem pasažieru transporta infrastruktūras un transporta pakalpojumu piekļūstamības nodrošināšanai cilvēkiem ar invaliditāti attiecībā uz visiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veidiem - gaisa, autobusu, dzelzceļa un ūdensceļu transportu. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 jau iekļauj pasākumus, kuru realizēšana uzlabos cilvēku ar invaliditāti piekļūstamību transporta infrastruktūrai un pakalpojumiem, piemēram, 1.1.1. par dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru (sasaiste ar rezultatīvo rādītāju *Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas vides piekļūstamības prasības*), arī mobilitātes punktos (*1.3.1.*) tiks ņemtas vērā piekļūstamības prasības. Uzdevums 1.3. par sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību iekļauj pasākumus ērtākai biļešu iegādei. Norādām, ka attiecībā uz *Rail Baltica*, visas stacijas uzreiz tiks būvētas saskaņā ar augstākajām pieejamības prasībām (PRM TSI). Minētās aktivitātes kopā ar atjaunotu elektrovilcienu ritošo sastāvu (*4.5.3.pasākums*) ievērojami uzlabos cilvēku ar invaliditāti pārvietošanās iespējas un sevišķi ar vilcienu, stiprinot tā lomu sabiedriskā transporta pārvadājumu tīklā.  Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācijas būvniecībā tiks ievēroti universālā dizaina principi, nodrošinot piemērotu infrastruktūru un vienlīdzīgas iespējas jebkuram pasažierim: piekļuvi visām pasažieru grupām nodrošinās izbūvētās paaugstinātās platformas pandusiem, norobežojošām margām, iebūvētas taktilās joslas un vadulas platformās un gājēju celiņos, kā arī uzstādīti gaismas un skaņas luksofori pirms sliežu ceļu gājēju pārejām bīstamākajās vietās, uzstādīti lifti/pacēlāji pie 2-līmeņu šķērsojumiem, uzlabojot pieejamību un drošību arī personām ar kustības, dzirdes un redzes traucējumiem. Stacijas teritorijā un uz platformām tiks izvietotas informatīvās zīmes un norādes, marķējumi un piktogrammas par piekļuves vietām arī personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī, ierīkojot pasažieru apziņošanu vizuālā un audio formātā (displeji un skaļruņi), tiks nodrošināta informācijas sasniedzamība par vilcienu pienākšanu un atiešanas laiku un vietu personām ar redzes un dzirdes traucējumiem, kā arī piemērots displeju novietojums redzamībai personām ratiņkrēslos.  Gaisa transporta jomā jau pašlaik tiek nodrošinātas Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, tajā skaitā veicot jaunas infrastruktūras būvniecību, kā arī modernizējot esošo infrastruktūru vienmēr tiek paredzēti pasākumi, lai nodrošinātu piekļuvi un ērtu ceļošanu invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pastāvīgi tiek ieviesti labās prakses pamatprincipi, kas aizgūti no citām Eiropas lidostām.  Tāpat lai novērtētu pasažieru ar funkcionāliem traucējumiem (turpmāk - PRM pasažieri) sniegto pakalpojuma, tehnikas kvalitātes un vides pieejamību, lidosta “Rīga” veic šo pasažieru ikdienas aptauju. PRM pasažieru aptauju rezultāti tiek vērtēti individuāli, izvērtējot visus komentārus, ieteikumus un uzlabojumus, kas varētu sniegt pēc iespējas harmoniskāku, labāku un diskrētāku PRM pasažieru apkalpošanu, kā arī pielāgot vides pieejamības prasības maksimāli vēlamajam un nepieciešamajam rezultātam. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Tiesiskā regulējuma salāgošana, lai panāktu vides trokšņa pārvaldības modeļa atbilstību sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības interesēm.*  *Šobrīd spēkā esošā likumdošana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošinātu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan sekmētu transporta nozares attīstību, tādēļ ir jāturpina darbs pie trokšņa normatīvā regulējuma pārskatīšanas, veidojot sabalansētu risinājumu, kas nekavē transporta infrastruktūras attīstību, vienlaikus nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzības prasību ievērošanu iespējami augstākā līmenī.*  *Tāpat, atjaunojoties aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc Covid-19 radītās krīzes, būtu jāvērtē iespējas izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas “Rīga” darbības radītā trokšņa ietekmi.* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  1. Lūdzam svītrot 10.sadaļas “Galvenie izaicinājumi” apakšsadaļas “Vides mērķu sasniegšana un ilgtspējīga mobilitāte” apakšpunktu “Tiesiskā regulējuma salāgošana, lai panāktu vides trokšņa pārvaldības modeļa atbilstību sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības interesēm”. Ņemot vērā, ka līdz šim nepietiekoši tiek īstenoti trokšņasamazināšanas pasākumi, kas ir iekļauti transporta sektora izstrādātajos vides trokšņa rīcības plānos, šādam apakšpunktam nav pamatojuma.  2. Lūdzam aizstāt teikumu “Šobrīd spēkā esošā likumdošana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošinātu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan sekmētu transporta nozares attīstību, tādēļ ir jāturpina darbs pie trokšņa normatīvā regulējuma pārskatīšanas, veidojot sabalansētu risinājumu, kas nekavē transporta infrastruktūras attīstību, vienlaikus nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzības prasību ievērošanu iespējami augstākā līmenī.” ar teikumu šādā redakcijā: “Šobrīd spēkā esošā likumdošana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošinātu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan sekmētu transporta nozares attīstību, tādēļ ir jāturpina darbs pie transporta nozares trokšņa aizsardzības pasākumu attīstības, veidojot sabalansētu risinājumu, kas nekavē transporta infrastruktūras attīstību, vienlaicīgi nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzības prasību ievērošanu iespējami augstākā līmenī.” Ņemot vērā, ka līdz šim nepietiekoši tiek īstenoti trokšņa samazināšanas pasākumi, kas ir iekļauti transporta sektora izstrādātajos vides trokšņa rīcības plānos, būtu jāizvērtē transporta nozares risinājumi trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanai.  3. Lūdzam papildināt pielikuma 10.sadaļā “Galvenie izaicinājumi” teikumu “Tāpat, atjaunojoties aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc Covid-19 radītās krīzes, būtu jāvērtē iespējas izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas “Rīga” darbības radītā trokšņa ietekmi.” un izteikt to jaunā redakcijā: “Tāpat, atjaunojoties aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc Covid-19 radītās krīzes, transporta nozarei būtu jāvērtē iespējas izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas “Rīga” darbības radītā trokšņa ietekmi”. Šobrīd vides aizsardzības jomā nepastāv kompensācijas mehānisms attiecībā uz vides aizsardzības prasību nodrošināšanu. Līdz ar to precīzi jānorāda, ka šāda pieeja ir plānota transporta nozarē. | **Ņemts vērā**  Vēlamies norādīt, ka daudzos gadījumos trokšņu rīcības plānu pasākumu īstenošanu apgrūtina pašvaldību rīcība. Pašvaldības, plānojot savas teritorijas attīstību, neņem vērā trokšņu robežlielumus, kas noteikti trokšņu kartēs, un paredz tādu teritorijas izmantošanu, kas nav pieļaujama konkrētajās teritorijās. | | Precizēts pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļas “Galvenie izaicinājumi” teksts šādā redakcijā:  “*Transporta nozares iesaiste vides trokšņa regulējuma attīstībā, ņemot vērā sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības intereses.*  *Sabalansētu risinājumu izvēle un ieviešana starp transporta infrastruktūras attīstību un sabiedrības veselības aizsardzību ir viena no vides trokšņa regulējuma pilnveidošanas aktualitātēm. Regulējuma pilnveidošana būtu arī turpmāk skatāma arī kontekstā ar regulējumu telpiskās plānošanas nozarē. Atjaunojoties* *aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc Covid – 19 radītās krīzes gadījumos, kad citi paņēmieni nav iespējami vai arī citu paņēmienu īstenošana nedod vēlamo rezultātu, vai arī to pielietojums ir saistīts ar ļoti ievērojamiem finansiālajiem ieguldījumiem, satiksmes nozarei būtu vērtējams izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas “Rīga” darbības radītā trokšņa ietekmi.”* |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Paredzams, ka šķidrās un* *gāzveida biodegvielas, kā arī zaļās, AER elektroenerģijas īpatsvars 2020.gada beigās kopumā pieaugs līdz 10%, kas ir noteikts vairākos politikas plānošanas dokumentos, kuros ir izvirzīts mērķis sasniegt 10% AER daudzumu no kopējā enerģijas patēriņa transportā.* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Attiecībā uz informāciju par SEG emisiju prognozēm, esošo situāciju un AER īpatsvaru, vēršam uzmanību, no AER saražotās enerģijas īpatsvars Latvijā transporta sektorā 2020. gadā kopumā nesasniegs izvirzīto mērķi – 10% īpatsvaru kopējā enerģijas patēriņa transportā (2019. gada beigās – 5.11 %[[21]](#footnote-22)). Tāpat, aprakstot esošo situāciju un nākotnes scenārijus SEG emisiju dinamikai ES transporta sektorā, lūdzam atsaukties uz jaunākiem politikas plānošanas dokumentiem, piemēram, EK 28.11.2018. Paziņojuma “Tīru planētu visiem!” padziļinātajā pētījumā[[22]](#footnote-23) norādītajiem scenārijiem transporta sektorā. | **Ņemts vērā** | | Precizēta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Kā viens no vides ilgtspējīgu mobilitātes mērķiem ir norādīta fosilo degvielu izmantošanas samazināšana, attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību. Vēršam uzmanību, ka, ja ar “alternatīvajām degvielām” saprot arī dabasgāzi (CNG, LNG), tad mērķis pats par sevi ir pretrunīgs, jo dabasgāze pati ir fosilais energoresurss. | **Panākta vienošanās**  Latvijas klimata mērķi un secīgas darbības izriet no starptautiskajām saistībām, galvenokārt ieviešot ES tiesību aktus, kas piemērojami tās dalībvalstīm. Atbalsts CNG/LNG ir noteikts arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Ja pēc minētās direktīvas plānotās pārskatīšanas tendences mainīsies, Satiksmes ministrija to ņems vērā.  Šobrīd spēkā esošā ES regulējums ietvaros dabasgāze definēta kā alternatīvā degviela un tās izmantošana Latvijā ir būtiska pakāpeniska pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Strauja pāreja uz bezemisiju privātā transportlīdzekļu izmantošanu ir saistīti ar sociālekonomiskajiem faktoriem, kā arī pieejamo finansējumu un šādu transportlīdzekļu izmaksām.  Līdz ar to pašlaik nav pamata nerēķināties ar CNG/LNG kā risinājumu pārejai uz bezemisiju autoparku, pie tam nākotnē šo infrastruktūru varētu izmantot biometāna vai e-degvielu izmantošanai. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 3.pielikums “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem” | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Aicinām izvērtēt pēdējās kolonnas atbilstību nosaukumam “indikatori”, jo šobrīd šajā kolonnā tiek norādīta informācija par to, kā minētajos dokumentos esošie mērķi integrēti šajās pamatnostādnēs. | **Ņemts vērā** | | Kolonnas nosaukums izteikts šādā redakcijā:| “*Sasaiste ar TAP2027”* |
|  | Pamatnostādņu projekta 3.pielikums “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem”  *Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam*  *Visiem transporta veidiem būtu jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Mērķis ir līdz 2050.gadam sasniegt nulles emisiju līmeni. Lai to sasniegtu, ir vajadzīga sistēmiska pieeja attiecībā uz mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem, ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums un daudz efektīvāka transporta sistēmas organizācija, kuras pamatā ir:*  *- digitalizācija;*  *- paradumu maiņa;*  *- jāattīsta alternatīvās degvielas un ar tām saistītā infrastruktūra.*  *To visu virzīs inovācija un ieguldījumi.* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990  17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Latvijas stratēģijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam mērķi lūdzam izteikt šādā redakcijā:  “*Mērķis ir līdz 2050. gadam Latvijā sasniegt klimatneitralitāti. Lai to sasniegtu, jāiesaistās visiem tautsaimniecības sektoriem, visiem transporta veidiem jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Nepieciešama sistēmiska pieeja attiecībā uz mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem, ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums un daudz efektīvāka transporta sistēmas organizācija, kuras pamatā ir:*  *- digitalizācija un inovācija;*  *- paradumu maiņa;*  *- alternatīvo degvielu un to infrastruktūras attīstība.*”  VARAM iepriekš bija ierosinājusi ar piedāvāto rindkopas redakciju aizstāt visu informāciju par Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai. Tomēr tā kā esošajai rindkopai sekojošā informācija ir atstāta, lūdzam to precizēt, jo esošā informācija nav aktuāla, izsakot šādā redakcijā:  3.pielikuma 24. lpp. (tabulas 32. rindā) Latvijas stratēģijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam apakšmērķus lūdzam izteikt šādā redakcijā:  “*Starpposma mērķi:*  *līdz 2030. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 65 % salīdzinot ar 1990.gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;*  *līdz 2040. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 85 % salīdzinot ar 1990.gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;*  *līdz 2050. gadam samazināt Latvijas tautsaimniecības radītās SEG emisijas un palielināt oglekļa piesaisti, pilnībā nosedzot Latvijas antropogēno SEG emisiju apjomu un sasniedzot klimatneitralitāti*.” | **Ņemts vērā** | | Latvijas stratēģijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam mērķis izteikts: *Mērķis ir līdz 2050. gadam Latvijā sasniegt klimatneitralitāti. Lai to sasniegtu, jāiesaistās visiem tautsaimniecības sektoriem, visiem transporta veidiem jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Nepieciešama sistēmiska pieeja attiecībā uz mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem, ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums un daudz efektīvāka transporta sistēmas organizācija, kuras pamatā ir:*  *- digitalizācija un inovācija;*  *- paradumu maiņa;*  *- alternatīvo degvielu un to infrastruktūras attīstība*  *Starpposma mērķi:*  *līdz 2030. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 65 % salīdzinot ar 1990.gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;*  *līdz 2040. gadam samazināt kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu (neieskaitot zemes izmantošanas un zemes izmantošanas maiņas sektoru) par 85 % salīdzinot ar 1990.gada kopējo Latvijas SEG emisiju apjomu;*  *līdz 2050. gadam samazināt Latvijas tautsaimniecības radītās SEG emisijas un palielināt oglekļa piesaisti, pilnībā nosedzot Latvijas antropogēno SEG emisiju apjomu un sasniedzot klimatneitralitāti.* |
|  | Pamatnostādņu projekta 3.pielikums “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem”  Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *4.3. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu* | | **Biedrība “Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija” (LPPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr.14  17.05.2021. atzinums Nr.30  elektroniskajā saskaņošanā)  Neatradām atsauci uz EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVU (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, pēc kuras valsts un pašvaldības iestādēm un kapitālsabiedrībām, t. sk., pasažieru pārvadātājiem, turpmāk jāvadās, iepērkot tīros transportlīdzekļus.  Attiecīgi, ja valsts ir uzņēmusies saistības izpildīt šīs Direktīvas nosacījumus, tad 5.pielikumā neredzam tam finansējumu. Uzdevumā 4.3. "Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu" ES finansējums gadā paredzēts 2 857 142 EUR. Atsaucē uz NAP2027 indikatīvā finanšu plānojuma pasākumu Nr.568 ir paredzēts 20 milj. EUR finansējums, bet tas paredzēts "jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei starppilsētu satiksmē, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem". Piemēram, tikai viena LPPA biedra-pārvadātāja 30 esošo autobusu nomaiņai uz videi draudzīgiem elektroautobusiem, nepieciešami 15 milj. EUR tikai transportlīdzekļu nomaiņai. Attiecīgi papildus pieskaitāmas uzlādes infrastruktūras izveides izmaksas. | **Ņemts vērā**  Pamatnostādņu projekta 3.pielikumā nav sniegtas atsauces uz ES tiesību aktiem (direktīvām, regulām), bet gan politikas plānošanas dokumentiem, piemēram, stratēģijām. Atsauce uz norādīto direktīvu iekļauta 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”.  Ietekme uz valsts un pašvaldību budžeta izdevumiem nav precīzi aprēķināma, jo izmaksas ir atkarīgas no pasūtītāju vajadzībām iepirkumu procedūrās, taču nenoliedzami, ka noteiktās prasības būs papildu finansiālais slogs gan pašvaldībām, gan valsts iestādēm. Kā svarīgs pilsētas mobilitātes projektu finansējuma avots direktīvā tiek minēti Eiropas strukturālie un investīciju fondi (EFSI), kā arī tādi finansējuma avoti kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās.  TAP2027 5.pielikumā norādīti paredzamie finanšu līdzekļi atbilstoši Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna pasākumiem *1.1.1.2.i. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā* un *1.1.2.1.i. Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai paredzēto transportlīdzekļu iegāde*, kā arī Taisnīgas pārkārtošanās fonda finansējums, papildus norādot uz tādiem iespējamajiem finansēšanas avotiem kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” (sniegta atsauce uz norādīto direktīvu) un 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 4.pielikums “Sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti” *Transports un Latvijas klimata politikas mērķi* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Aicinām precizēt informāciju attiecībā uz Latvijas AER mērķi transporta sektorā 2030. gadam un Direktīvas 2009/28/EK ieviešanu, ņemot vērā Latvijas izvēlēto pieeju, kas norādīta NEKP 1. tabulas 1.3. mērķī. | **Ņemts vērā** | | Precizēts pamatnostādņu projekta 4.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 4.pielikums “Sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti” *Pētījumi transporta nozarē* | | **Labklājības ministrija**  (18.03.2021. atzinums)  Lūdzam papildināt ar 2020.gadā nodibinājuma “Baltic Institute of Social Sciences” veikto „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)” (2020). Pieejams [Ministrijas mājas lapā](https://www.lm.gov.lv/lv/projekts/ikgadejs-nabadzibas-un-socialas-atstumtibas-mazinasanas-ricibpolitikas-izvertejums) un Pārresoru koordinācijas centra [pētījumu un publikāciju datubāzē](http://petijumi.mk.gov.lv/node/3245).  Lūdzam veikt precizējumu, jo minētā Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030.gadam, 2019 (izstrādātājs: VSIA “Autotransporta direkcija”, Satiksmes ministrija) nav pieejama. | **Ņemts vērā** | | Papildināts 2020.gadā nodibinājuma “Baltic Institute of Social Sciences” veikto „Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)” (2020)..  Precizēta atsauce uz Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju no 2021. līdz 2030.gadam. |
|  | Pamatnostādņu projekta 4.pielikums “Sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti” *Rīcības un pasākumi transporta nozarē* | | **Labklājības ministrija**  (18.03.2021. atzinums)  Par sabiedrisko transportu pausts secinājums: “Ja iedzīvotājs neuztver sabiedrisko transportu par pietiekami drošu, ātru un ērtu ikdienas pārvietošanas nepieciešamībām, tad viņš visticamāk turpinās lietot privāto automobili”[[23]](#footnote-24). Lūdzam sniegt informāciju, uz kādiem pierādījumiem balstīts šis pieņēmums, ka, pirmkārt, iedzīvotājs neizmanto sabiedrisko transportu, jo viņš/-a lieto privāto automobili, tādējādi izslēdzot citas pārvietošanās iespējas vai neizvēloties pārvietoties vispār; un, otrkārt, ka izvēle izmantot privāto automobili ir saistīta tikai ar nosacījumu, ka sabiedriskais transports nav pietiekami drošs, ātrs un ērts ikdienas pārvietošanās līdzeklis, izslēdzot finansiālus, piekļūstamības un citus ar sabiedriskā transporta izmantošanu saistītus nosacījumus.  Vienlaikus lūdzam norādīt elektronisko saiti uz 17.zemsvītras atsaucē norādītajām pētījumu centra SKDS veiktajām aptaujām 2017.–2019. gadu periodā saistībā ar sabiedriskā transporta izmantošanu. Lūdzam precizēt galotni vārdam “nepieciešamībām”, izsakot to atbilstošā locījumā. | **Ņemts vērā** | | Precizēts pamatnostādņu projekta 4.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Lūdzam pamatnostādņu 5.pielikuma pasākumiem, kuriem finansējums valsts pamatfunkciju īstenošanai norādīts kā finansējums, kas plānots kā valsts budžeta līdzfinansējums Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai, pievienot piezīmēs skaidrojošu norādi.  Tāpat arī lūdzam pamatnostādņu 5.pielikumā plānotajam finansējumam kolonnā “Uzdevums/Pasākums”, kur attiecināms, pievienot atsauces tiem pasākumiem, kurus plānots īstenot Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda (turpmāk – ES fondi) 2021.–2027.gada plānošanas perioda (turpmāk – darbības programma) vai Atveseļošanās un noturības mehānisma (turpmāk – ANM) ietvaros, lai nodrošinātu informācijas izsekojamību un plānošanas dokumentu savstarpējo sasaisti. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka darbības programma un ANM plāns ir izstrādes procesā, un tajos plānotais finansējums ir indikatīvs. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā pievienotas norādes par līdzfinansējumu ES politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai, pasākumiem, kurus plānots īstenot Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda vai Atveseļošanās un noturības mehānisma ietvaros. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Norādīts, ka pasākumu īstenošanai papildu finansējums nepieciešams arī 2021.gadā, atzīmējam, ka 2021.gads ir kārtējais gads un likums “Par valsts budžetu 2021.gadam” ir stājies spēkā, vienlaikus norādām, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 2.decembra noteikumu Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 1.pielikumu tabulā “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” ailē “Nepieciešamais papildu finansējums” gadi jānorāda sākot ar n+1, kas atbilstoši ir 2022.gads, līdz ar to attiecīgi lūdzam precizēt 5.pielikumā sniegto informāciju. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā svītrota kolonna par papildus finansējumu 2021.gadā. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Pārresoru koordinācijas centrs**  (08.04.2021. atzinums Nr. 1.2-7/35  (17.05.2021. atzinums Nr. 1.2-7/59 elektroniskajā saskaņošanā)  Vēršam uzmanību, ka pamatnostādņu 5.pielikumā tika identificētas vairākas nesakritības ar Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021. - 2027. gadam indikatīvo investīciju projektu kopumu un citi aspekti, kur ir nepieciešams Satiksmes ministrijas skaidrojums. Ņemot vērā minēto, pielikumā pievienojam Satiksmes ministrijas sagatavoto 5.pielikumu ar PKC komentāriem (skatīt “M” kolonnu “PKC Komentārs”).  Izsakām šādus iebildumus:  1) TAP pasākumos 1.1.4., 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3., 3.2.4., 3.2.5., 3.2.6., – paredzētais finansējuma apjoms pārsniedz NAP2027 indikatīvā finanšu pielikuma ietvaros plānoto finansējuma apjomu, tādēļ lūdzam skaidrot atšķirību pamatojumu;  2) TAP pasākumos 1.2.3., 4.2.2. – ir paredzēts mazāks finansējums, nekā plānots NAP2027 indikatīvā finanšu pielikuma ietvaros, tādēļ lūdzam skaidrot atšķirību pamatojumu;  3) TAP pasākumos 1.2.1., 1.3.2., 1.3.3., 1.3.4., 1.3.5., 2.5.1., 4.2.1., 4.3.2. – nav sniegts plānotā finansējuma pieejamības pamatojums, ņemot vērā, ka norādītais finansējuma apjoms nav plānots NAP2027 ietvaros, taču tas ir ievērojams salīdzinājumā ar prioritārajiem pasākumiem paredzamo finansējumu valstī kopumā nākamajos septiņos gados;  4) TAP pasākumā 1.2.2. tiek plānots mazāks finansējuma apjoms nekā ir pieejams Atjaunošanas un noturības (ANM) plāna ietvaros, pasākumā 2.5.4. nav iekļauts ANM plāna finansējums atbilstoši SM sniegtajam skaidrojumam, tāpat nav skaidrs vai pamatnostādnes ietver visus ANM plāna līdzekļus, kas SM indikatīvi būs pieejami;  5) Pasākumos 2.3.1., 2.3.2., 2.4.1. – pieejamais finansējuma NAP2027 ietvaros sastāda, attiecīgi, 7 590 000 eiro, 8 000 000 eiro un 15 400 000 eiro, tādēļ lūdzam iekļaut minētos līdzekļus finanšu plānojumā. | **Ņemts vērā** | | Precizēts pamatnostādņu projekta 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Finanšu ministrija**  (18.05.2021. atzinums Nr.10.1-6/7-1/596 elektroniskā saskaņošanā)  Lūdzam pamatnostādņu 5.pielikumā precizēt 1.rīcības virzienam “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība” un 1.2.uzdevumam “Uzlabot reģionālo sasniedzamību un piekļuvi TEN-T autoceļiem” sadaļā “Informatīvi” Satiksmes ministrijai norādīto finansējumu valsts pamatfunkciju īstenošanai, lai tas atbilstu 1.2.1. un 1.2.2.pasākuma finansējuma valsts pamatfunkciju īstenošanai kopsummai.  Pamatnostādņu 5.pielikuma 1.2.2.pasākuma “Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai” piezīmēs lūdzam norādīt Ministru kabineta rīkojumus, kuriem atbilstoši plānots valsts budžeta finansējums 2021.gadam.  Pamatnostādņu 5.pielikuma 3.1.2. pasākumam “SKLOIS ietvaros nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus” piezīmēs norādīts, ka finansējums 407 220 euro apmērā paredzēts līdz 2021.gadam, vienlaikus ailē “Plānotais finansējums” 2022. un 2023.gadam korekti norādīts, ka līdz 2023.gadam plānots, kā tas arī ir saskaņā ar likumu “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2021., 2022. un 2023.gadam”, līdz ar to lūdzam atbilstoši precizēt piezīmēs norādīto gadu. | **Ņemts vērā** | | Precizēts un papildināts pamatnostādņu projekta 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija**  (14.06.2021. atzinums  elektroniskā saskaņošanā)  Lūdzam pārskatīt pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamā finansējuma sadalījumu, lai nodrošinātu vienmērīgu valsts reģionālo attīstību. | **Panākta vienošanās**  Finansējums atspoguļots atbilstoši NAP2027 un ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda ietvara (Darbības programma) indikatīvajam finanšu plānojumam, valsts budžeta kapacitātei, papildus norādot pieejamo finansējumu Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.1.1. Modernizēt dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru, t.sk. uzlabot piekļūstamību un drošību, kā arī palielināt vilcienu pārvietošanās ātrumu* | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563  18.05.2021. atzinums Nr.10.1-6/7-1/596)  Lūdzam skaidrot un sniegt pamatojumu pamatnostādņu piezīmēs norādītajam, ka šī pasākuma projekti ir realizējami tikai ar valsts budžeta līdzfinansējuma piešķiršanu.  Vēršam uzmanību, ka, skaņojot grozījumus noteikumos Nr.404, Finanšu ministrija neatbalstīja veiktās izmaiņas nacionālajā līdzfinansējumā, samazinot privāto līdzfinansējumu un tā vietā paredzot valsts budžeta līdzfinansējumu 19 277 500 euro, attiecīgi, kamēr jautājums nav skatīts un izdiskutēts kādā no Ministru kabineta sēdēm, neatbalstām, ka šī pasākuma īstenošanai līdzfinansējums tiek paredzēts no valsts budžeta. | **Ņemts vērā**  Skaidrojam, kadaudzos tirgus segmentos AS “LatRailNet” noteiktā vai plānotā maksa par Minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksu nav līdzsvarā ar šiem tirgus segmentiem attiecinātām pilnām infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksām, tādēļ nepieciešams valsts budžeta līdzekļu finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un/vai infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.  ES fondu perioda 2014.-2020.gadam projektiem Satiksmes ministrija ir sagatavojusi grozījumus 2016.gada 21.jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr.404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 6.2.1.specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2.pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” nosakot, ka pieejamais kopējais attiecināmais finansējums ir 153 515 015 EUR, tai skaitā Kohēzijas fonda finansējuma apjoms ir 130 487 518 EUR, valsts budžeta finansējums 19 277 500 EUR un privātais finansējums vismaz 3 750 000 EUR. Attiecīgi, stājoties spēkā minētajiem Ministru kabineta noteikumu grozījumiem tiks apstiprināts valsts budžeta finansējums. | | Summas valsts budžeta sadaļā svītrotas. Papildināta sadaļa “*Piezīmes”*. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.2.2. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai* | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Valsts pamatfunkciju finansējums norādīts kā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas finansējums, tomēr norādām, ka saskaņā ar Finanšu ministrijas rīcībā esošo informāciju tiek plānots, ka projektu īstenošanas organizēšanu šajā pasākumā nodrošinās valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi”, attiecīgi finansējumu pieprasīs Satiksmes ministrija, kā arī informācija par plānoto finansējuma apmēru ir mainījusies, ņemot vērā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas precizētā informatīvā ziņojuma projektā “Par investīciju programmas valsts autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā īstenošanu”, kas iesniegts Valsts kancelejā, norādīto. Ņemot vērā minēto, lūdzam izvērtēt nepieciešamību veikt precizējumus šajā pasākumā, kā arī valsts budžeta finansējumu 2021.gadam par pieejamu uzskatīt tikai brīdī, kad tā piešķiršana ir atbalstīta Ministru kabinetā. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā precizēts pasākuma 1.2.2. finansējums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.2.2. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Precizēt 1.2.2.uzdevuma “Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai” finansējumu atbilstoši VARAM informatīvajā ziņojumā “Par investīciju programmas valsts autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā īstenošanu” minētajam, izskatīts Ministru kabineta 2021.gada 4.marta sēdē. Vienlaikus finansējuma sadalījums autoceļu atjaunošanai un pārbūvei 2022.-2023.gadā Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna ietvaros var tikt precizēts plāna saskaņošanas procesā. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā precizēts 1.2.2. pasākuma finansējums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.3.5. Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu* | | **Latvijas pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Ietekme uz pašvaldības budžetiem pamatnostādnēs nav vērtēta, kaut gan valsts pilsētu pārziņā ir sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana pilsētu maršrutu tīklā. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka braukšanas maksas atvieglojumu sistēmas ieviešanai valsts budžeta līdzekļi netiek paredzēti pašvaldības lokālajiem risinājumiem. Ir noteikts, ka pilsētām būs jālieto šī sistēma. Saskaņā ar Ministru kabineta 2017.gada 4.aprīļa sēdes (prot. Nr.18 §43) 6.3. apakšpunktu republikas pilsētām bija jāievieš savi elektroniskie risinājumi, kuru izmaksas Satiksmes ministrija nevar aprēķināt, jo tās ir atkarīgas no pasūtītāju (valstspilsētu) vajadzībām un izvirzītajām tehniskajām prasībām un risinājumiem. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *2.5.2. Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu* | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Valsts budžeta finansējums Satiksmes ministrijas budžeta apakšprogrammā 23.06.00 “Valsts autoceļu uzturēšana un atjaunošana” plānots jau no 2021.gada saskaņā ar Ministru kabineta 2020. gada 13. augusta rīkojumu Nr. 442 “Par Satiksmes ministrijas ilgtermiņa saistībām valsts galvenā autoceļa “E67/A7 Ķekavas apvedceļš” publiskās un privātās partnerības projekta īstenošanai”, attiecīgi lūdzam precizēt šim pasākumam norādīto finansējuma apmēru, turklāt norādot to jau kā plānoto finansējumu. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā precizēts 2.5.2. pasākuma finansējums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *3.1.2. SKLOIS ietvaros nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus* | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Norādīts, ka līdz 2023.gadam nepieciešams papildu finansējums 407 220 euro apmērā, lai gan tādā apmērā tas jau ir plānots Satiksmes ministrijas budžeta programmā 05.00.00 “Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas uzturēšana”. Ņemot vērā minēto, lūdzam veikt attiecīgus precizējumus 5.pielikumā. Lūdzam pārskatīt, vai arī pie citiem pasākumiem pamatnostādņu 5.pielikumā nav pieļautas līdzīgas neprecizitātes. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā precizēts 3.1.2. pasākuma finansējums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)*  *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* | | **Latvijas pašvaldību savienība**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Pamatnostādņu īstenošanas plānā ir paredzēti alternatīvo degvielas izmantošanu veicinoši pasākumi (4.3.1. un 4.3.3.) attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošanu un atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai (t.sk. sabiedriskajā transportā), kuros kā atbildīgās institūcijas ir noteiktas pašvaldības. Taču pamatnostādņu 5.pielikumā finansējums šim mērķim no pašvaldību budžetiem nav izvērtēts. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, ka valsts un pašvaldību loma šajā kontekstā skatāma ir ne tikai infrastruktūras izbūves kontekstā, bet vairāk gan piesaistīt privātā sektora interesi alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības virzienam.  4.3.3. pasākumā pašvaldības norādītas kā līdzatbildīgās institūcijas atbilstoši VARAM izteiktajam priekšlikumam TAP2027 projekta sabiedriskās apspriešanas laikā - kā līdzatbildīgos noteikt arī pašvaldības. Šobrīd VARAM programmē taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros pieejamo finansējumu Latvijai, kā vienu no rīcības virzieniem izvirzot ilgtspējīgu mobilitāti, kas potenciāli paredz atbalstu pašvaldībām videi draudzīga sabiedriskā transporta iegādei pašvaldību iekšējo pārvadājumu nodrošināšanai ārpus Rīgas plānošanas reģiona.  Satiksmes ministrija nevar uzlikt par pienākumu pašvaldībām iesaistīties autoparku nomaiņā, taču ministrija paļaujas uz pašvaldību vēlmi un ieinteresētību iesaistīties Zaļā kursa mērķu sasniegšanā. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *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* | | **Latvijas Pašvaldību savienība (LPS)**  (19.03.2021. atzinums Nr. 202103/SAN3335/NOS188)  Valsts un pašvaldības iestādēm un kapitālsabiedrībām, tai skaitā, pasažieru pārvadātājiem pēc pamatnostādnēm ir jāvadās par iespēju iepirkt tīros transportlīdzekļus. Līdz ar to būtiski būtu ņemt vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ). Šobrīd dokumentā nav atsauce uz šo Direktīvu. Lūdzam norādīt Pamatnostādņu 5.pielikumā "Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu" finansējuma avotus. | **Ņemts vērā**  Atsauce uz norādīto direktīvu iekļauta 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”.  Ietekme uz valsts un pašvaldību budžeta izdevumiem nav precīzi aprēķināma, jo izmaksas ir atkarīgas no pasūtītāju vajadzībām iepirkumu procedūrās, taču nenoliedzami, ka noteiktās prasības būs papildu finansiālais slogs gan pašvaldībām, gan valsts iestādēm. Kā svarīgs pilsētas mobilitātes projektu finansējuma avots direktīvā tiek minēti Eiropas strukturālie un investīciju fondi (EFSI), kā arī tādi finansējuma avoti kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās.  TAP2027 5.pielikumā norādīti paredzamie finanšu līdzekļi atbilstoši Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna pasākumiem *1.1.1.2.i. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā* un *1.1.2.1.i. Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai paredzēto transportlīdzekļu iegāde*, kā arī Taisnīgas pārkārtošanās fonda finansējums, papildus norādot uz tādiem iespējamajiem finansēšanas avotiem kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” (sniegta atsauce uz norādīto direktīvu) un 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *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* | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (18.03.2021. atzinums Nr. 5-1/81  (17.05.2021. atzinums  elektroniskajā saskaņošanā)  Pamatnostādnēs nav atsauces uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ). Gadījumā, ja valsts ir uzņēmusies saistības izpildīt šīs direktīvas nosacījumus, tad pamatnostādņu 5. pielikumā par tajās iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu nav redzams finansējums šīm aktivitātēm.  Nepietiekošs finansējums 5. pielikumā “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”, 4.3.3. pasākumā: 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, lai realizētu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu prasības. | **Ņemts vērā**  Atsauce uz norādīto direktīvu iekļauta 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”.  Ietekme uz valsts un pašvaldību budžeta izdevumiem nav precīzi aprēķināma, jo izmaksas ir atkarīgas no pasūtītāju vajadzībām iepirkumu procedūrās, taču nenoliedzami, ka noteiktās prasības būs papildu finansiālais slogs gan pašvaldībām, gan valsts iestādēm. Kā svarīgs pilsētas mobilitātes projektu finansējuma avots direktīvā tiek minēti Eiropas strukturālie un investīciju fondi (EFSI), kā arī tādi finansējuma avoti kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās.  TAP2027 5.pielikumā norādīti paredzamie finanšu līdzekļi atbilstoši Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna pasākumiem *1.1.1.2.i. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā* un *1.1.2.1.i. Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai paredzēto transportlīdzekļu iegāde*, kā arī Taisnīgas pārkārtošanās fonda finansējums, papildus norādot uz tādiem iespējamajiem finansēšanas avotiem kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” (sniegta atsauce uz norādīto direktīvu) un 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *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* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Precizēt 4.3. uzdevuma “Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu” 4.3.3. pasākuma “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” piezīmēs attiecībā uz VARAM norādīto Taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros plānoto finansējumu atbilstoši aktuālajai informācijai ~29 milj. EUR, kā arī papildināt piezīmi ar iespējamu Atjaunošanas un noturības mehānisma finansējumu, izsakot piezīmi šādā redakcijā: “Pasākums “Bezizmešu mobilitātes veicināšana pašvaldībās, palielinot resursefektīvu un videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu” īstenošanai Taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros un atbilstoši ANM plāna aktuālajai redakcijai. Plānotais finansējums Taisnīgas pārkārtošanās fonda ietvaros ir 25,98 milj. EUR (līdz 2025.gada beigām projektiem pieejamais JTF finansējums)”. | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta 5.pielikumā precizēta informācija 4.3. uzdevuma finansējumā attiecībā uz VARAM budžeta resoru. |
| **Priekšlikumi** | | | | | | |
|  | Pamatnostādņu projekts. | | **Biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”**  (18.03.2021.atzinums Nr.02-03/2021)  Jau sākotnēji vēlamies norādīt uz atjaunojamo energoresursu izmantošanas transportā nenovērtēšanu šajā dokumentā. Kaut arī jau TAP2027 kopsavilkuma pirmajā apakšpunktā ir minēts, ka tās ir “izstrādātas, ņemot vērā, starptautiskos un ES politikas plānošanas dokumentus attiecībā uz transporta nozares attīstību, uzsverot tādus aspektus kā ….AER izmantošanu un vienlaikus raugoties uz transporta nozares iespējām sniegt ieguldījumu klimata mērķu sasniegšanā”, tomēr kopumā šis no dokumentu kopuma neizriet. | **Ņemts vērā**  TAP2027 iekļauts 4.3.uzdevums veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu, tāpat norādīts, ka fosilo degvielu izmantošanas samazināšana, attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību ir viens no esošā plānošanas perioda izaicinājumiem.  Pasākumi attiecībā uz atjaunīgo energoresursu izmantošanas veicināšanu transportā skatāmi kopsakarā ar citiem atbalsta mehānismiem, piemēram, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021. - 2030. gadam iekļautajiem atbalsta pasākumiem.  Ņemot vērā ES plānus attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšanu norādām, ka Satiksmes ministrija izvērtēs nepieciešamību izstrādāt atsevišķu plānošanas dokumentu - plānu alternatīvo degvielu attīstībai. | | Precizēta un papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Aicinām pārliecināties un nodrošināt, ka pamatnostādnēs ir ietverta visa nepieciešamā informācija ES fondu ieguldījumu priekšnosacījuma Nr.9 “Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī” apakškritēriju izpildei atbilstoši Kopīgo noteikumu regulas [1] IV pielikumam un darbības programmas 12.tabulā “Ieguldījumu priekšnosacījumi” minētajam. | **Panākta vienošanās**  Pamatnostādnēs ir ietverta informācija ES fondu ieguldījumu priekšnosacījuma Nr.9 “Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī” apakškritēriju izpildei atbilstoši Kopīgo noteikumu regulas [1] IV pielikumam un darbības programmas 12.tabulā “Ieguldījumu priekšnosacījumi” minētajam. Izvērsts novērtējums iekļauts darbības programmas 12.tabulā “Ieguldījumu priekšnosacījumi” kolonnā “Pamatojums”. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekts. | | **Biedrība “Reģionālo attīstības**  **centru apvienība”**  (23.03.2021. atzinums Nr. V21 – 13)  1. Ir nepietiekama detalizācijas pakāpe, aprakstot, kā tiks risināts sabiedriskā transporta jautājums reģionos, it īpaši ņemot vērā apstākli, ka daudziem jaunizveidotiem novadiem būs jāveic un jāoptimizē Izglītības iestāžu tīkls un pašvaldības nebūs pašas spējīgas nodrošināt skolēnu transportēšanu atbilstoši jaunām vajadzībām.  2. Nav skaidrs, kādā veidā tiks veicināta vietējo kravu pārvadāšana pa dzelzceļu, kā modernizēs pasažieru dīzeļvilcienus, kā arī pārvietošanās ātrums virzienā uz Tartu būtu jāpalielina līdz pat Valgai. | **Panākta vienošanās**  1. Saskaņā ar normatīvajos aktos par attīstības plānošanas dokumentos noteikto, TAP2027 ir izstrādāts, lai noteiktu vidēja termiņa attīstības virzienus nozares politikā kopumā. Sabiedriskā transporta plānošana ir atsevišķs politikas virziens un nav detalizēti apskatīta TAP2027.  Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija un maršrutu veidošanas pamatprincipi aprakstīti Informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam [Latvijas Republikas Ministru kabinets: Tiesību aktu projekti (mk.gov.lv)](http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04), Maršrutu tīkls tiek veidots, ņemot vērā Latvijas teritorijas administratīvo iedalījumu, tas pielāgots katrā novadā dzīvojošo pasažieru plūsmai un pārvietošanās paradumiem, kā arī veidots atbilstoši blakus esošo pagastu/novadu tradīcijām un lielumam, un ir pielāgojams atbilstoši pieprasījumam.  2. Plānoto aktivitāšu apraksts sniegts 2.pielikuma sadaļā *4. Dzelzceļš.*  AS “LatRailNet” 2017.gada 30. jūnijā ir apstiprinājis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras “Maksas aprēķināšanas shēma” un “Maksas iekasēšanas shēma” dokumentus, kuru piemērošana uzsākta no 2019. gada 1. jūlija. Nosakot infrastruktūras maksas, tiek nodrošināta infrastruktūras maksas diferencēšana, lai dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus, līdzīgos tirgus segmentos tiktu piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas infrastruktūras maksas. Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmenti tiek koriģēti atbilstoši tirgus pieprasījumam. Plānots, ka dzelzceļa tirgus segmentēšana veicinās vietējo kravu pārvadājumus pa dzelzceļu. Vienlaikus jānorāda, ka daudzos tirgus segmentos AS “LatRailNet” noteiktā vai plānotā maksa par Minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksu nav līdzsvarā ar šiem tirgus segmentiem attiecinātām pilnām infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksām, tādēļ nepieciešams valsts budžeta līdzekļu finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un/vai infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.  VSIA “Autotransporta direkcija” sadarbībā ar AS “Pasažieru vilciens” īsteno pasākumus dzelzceļa neelektrificētajā zonā, lai uzlabotu mobilitātes iespējas pasažieriem un veicinātu dzelzceļa kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaula lomu maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, kā to paredz Sabiedriskā transporta sistēmas nākotnes koncepcija 2021.-2030.gadam. Tiek uzlabota autobusu un vilcienu mijiedarbība, saskaņojot to pienākšanas un atiešanas laikus visā valsts teritorijā, izvērtēti maršruti un attiecīgi veiktas izmaiņas reisu kustībā (piem., pagarināti maršruti, palielināts reisu skaits), ieviesta vienotā biļete, apsvērtas iespējas ieviest savienojumu punktus.  Lai realizētu ātrumu palielināšanas programmu, VAS “Latvijas dzelzceļš” ir iesniedzis Satiksmes ministrijā projektu priekšlikumus, ES fondu plānošanas periodā 2021.-2027.gadam ietvaros. Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu ātruma paaugstināšanai projekta mērķis ir nodrošināt pasažieru vilciena ātrumu palielināšanu iecirknī Rīgas - Cēsis un iecirknī Krustpils – Rēzekne II, likvidējot vilcienu kustības ātrumu ierobežojošas vietas, tādejādi veicinot iedzīvotāju mobilitātes iespējas un reģionālo attīstību un samazināt ekspreša vilcienu braukšanas laiku par aptuveni 10-15 min. Šo projektu plānots realizēt 2021.-2027.gadā. Vēl viens VAS “Latvijas dzelzceļš” projekta priekšlikums, kuru plānots īstenot 2021.-2023.gadā, ir dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas pasākumu veikšana vilciena ātruma paaugstināšanai iecirknī no Rīgas līdz Līvāniem, lai paaugstinātu satiksmes drošības līmeni uz dzelzceļa pārbrauktuvēm un likvidētu vilcienu kustības ātrumu ierobežojošās vietas.  Tiek meklētas iespējas veikt esošā AS “Pasažieru vilciens” dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņu, taču jānorāda, ka pastāv problēma ar nepieciešamā finansējuma piesaisti šī projekta īstenošanai. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekts. | | **Izglītības un zinātnes ministrija (IZM)**  (18.05.2021. atzinums Nr. 4-3.2e/21/1879)  IZM izsaka šādus priekšlikumus:  1. IZM atzinīgi vērtē, ka „Latvijā ir jāveicina valsts, uzņēmēju un pētnieku sadarbība dažādu viedo transporta un mobilitātes risinājumu izveidē un ieviešanā gan pilsētvidē, gan arī pārējā teritorijā”. Lūdzam dokumentā uzsvērt zinātnes un pētniecības nozīmi, iekļaujot sasaisti ar Pamatprogrammas Apvārsnis Eiropa pīlāru “Klimats, enerģija un mobilitāte”, ka arī ar Apvārsnis Eiropa 2020/Apvārsnis Eiropa kopuzņēmumiem transporta nozarē.  2. Lūdzam papildināt pamatnostādņu projektu ar informāciju, kādu zinātnisku programmu rezultāti ir pamatnostādņu izstrādes pamatā (pašlaik sniegta informācija par vienu nelielu pētījumu atsaucēs), un jo īpaši – kādas pētniecības programmas tiks realizētas, lai veiktu objektīvu rezultātu monitoringu, kā arī inovāciju ieviešanu. Vēršam uzmanību uz to apstākli, ka, piemēram, Lietuvā transports ir viena no viedās specializācijas jomām. Latvijā arīdzan transporta nozare ir lielākā ES struktūrfondu saņēmēja, vienlaikus tā ir nozare, uz kuru vistiešākā veidā attieksies Zaļā kursa ierobežojošie pasākumi. Pamatnostādņu projektā neredzam pētījumu bāzi par inovācijām saistībā ar dekarbonizāciju transportā, urbāno pieejamību un savienojamību, nākotnes transporta veidiem.  3. IZM aicina tabulas ar politikas rezultatīviem rādītājiem papildināt ar kolonnu „Datu avots”, jo tas dos iespēju visām ieinteresētām pusēm operatīvi piekļūt datiem, atrast interesējošo rādītāju un veikt monitoringu. | **Ņemts vērā**  Pamatnostādņu 4.pielikumā “Sākotnējā (ex-ante) izvērtējuma rezultāti” sadaļā “Pētījumi transporta nozarē” ir sniegta atsauce uz pētījumiem (kopsummā trīspadsmit), kuru rezultāti pamato nepieciešamību izstrādāt Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam, un kas ir ņemti vērā tās izstrādājot.  Satiksmes ministrija informē, ka šobrīd ES Strukturālo reformu atbalsta programmas ietvaros tiek izstrādāts projekts “Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana (Latvijā)”, kura ietvaros ir izstrādāts analītisks pētījums par izmaiņām, kas jāievieš, lai veicinātu esošā transportlīdzekļu parka nomaiņu uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem saskaņā ar Eiropas zaļo kursu. Šī projekta ietvaros arī tiek izvērtēta LNG uzpildes punktu un elektroenerģijas piegādes punktu iespējamā attīstība Latvijas jūras ostās, kā arī īstenots pētījums un izstrādāts rīcības plāns, lai veicinātu pilsētas un starppilsētu transporta integrēšanu vienotā sabiedriskā transporta vadības sistēmā. Projekts noslēgsies 2021.gada septembrī. Informācija par projektu ir iekļauta 2.pielikuma “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi” sadaļas “Galvenie izaicinājumi” 75.lpp.  Informācija par Satiksmes ministrijas veiktajiem pētījumiem ir pieejama ministrijas mājas lapā, kā arī informācija par Satiksmes ministrijas un tās padotības iestāžu veiktajiem un katru gadu plānotajiem pētījumiem ir pieejama interneta vietnē <http://petijumi.mk.gov.lv/>. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” ar aprakstu par Apvārsnis Eiropa un pētījumu vajadzībām attiecībā uz inovācijām saistībā ar dekarbonizāciju transportā, urbāno pieejamību un savienojamību, nākotnes transporta veidiem.  Tabulas ar rezultatīvajiem rādītājiem papildinātas ar kolonnu “Datu avots”. |
|  | Pamatnostādņu projekts. | | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (LLPA)**  (28.06.2021. atzinums  atkārtotajā elektroniskajā saskaņošanā)  Ņemot vērā nākotnes tendences par videi draudzīga autotransporta pakāpenisku ieviešanu, kas tuvākajā piecgadē varētu attīstīties straujāk, būtu svarīgi paredzēt arī to kāda ir pašvaldību loma, un precizēt tās funkcijas par elektro uzlāžu infrastruktūru un tās attīstību. Jautājums ietver speciālu infrastruktūru elektroapgādes tīkliem, uzlāžu iekārtu nodrošināšanai, tai skaitā arī daudzdzīvokļu dzīvojamo māju pagalmos un publiskās automašīnu stāvvietās, jo esošā infrastruktūrafaktiski nav pielietojama elektro automobiļu uzlādēm, par šiem jautājumiem būtu jādomā jau savlaicīgi. | **Ņemts vērā**  Priekšlikums tiek pieņemts zināšanai. Vienlaikus SM saredz, ka priekšlikumā minētais ir risināms arī pašvaldību saistošajos noteikumos, kas attiecas uz būvniecības procesiem, piemēram, paredzot nosacījumu, ka attīstot jaunu dzīvojamo apbūvi, nepieciešams nodrošināt, lai būtu pieejama uzlādes infrastruktūra. Tāpat šie jautājumi būtu risināmi pārskatot pašvaldību saistošos noteikumus publiskajās stāvvietās un paredzot noteikumus attiecībā uz uzlādes infrastruktūras nodrošināšanu tajās. | | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” papildināta ar *Pašvaldību aktivitāte būs viens no noteicošajiem faktoriem ETL uzlādes infrastruktūras attīstībai, piemēram, caur saistošajiem noteikumiem risinot būvniecības procesa jautājumus – nodrošinot ETL uzlādes infrastruktūras pieejamību dzīvojamo māju pagalmos un publiskajās stāvvietās.* |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis”. | | **Aizsardzības ministrija**  (22.03.2021. atzinums Nr. MV-N/686)  “Transporta politikas mērķis” sadaļā iekļaut informāciju par militāro mobilitāti un divējāda lietojuma infrastruktūru šādā redakcijā:  “*Jaunās TEN-T politikas vadlīnijas nosaka nepieciešamību veicināt militāro mobilitāti, t.i. militāro spēku (personāla, aprīkojuma, bruņojuma) pārvietošanai atbilstošas infrastruktūras attīstīšanu. Šādai infrastruktūrai noteiktas divējāda lietojuma prasības, ņemot vērā gan civilās, gan militārās vajadzības.*” | **Ņemts vērā** | | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis” papildināta ar *Jaunās TEN-T politikas vadlīnijas nosaka nepieciešamību veicināt militāro mobilitāti, t.i. militāro spēku (personāla, aprīkojuma, bruņojuma) pārvietošanai atbilstošas infrastruktūras attīstīšanu. Šādai infrastruktūrai noteiktas divējāda lietojuma prasības, ņemot vērā gan civilās, gan militārās vajadzības.* |
|  | Pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas mērķis”  *2. politikas rezultāts (2.PR) Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte*  *Rezultatīvie rādītāji-*   * *Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā (ietver – autotransportu, dzelzceļu, iekšzemes aviāciju) pret bāzes gadu* * *Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu* * *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* | | **Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)**  (20.05.2021. viedoklis elektroniskajā saskaņošanā)  TAP ir izvirzīti ambiciozi CO2 samazināšanas mērķi transporta sektorā. Kā zināms\* lielākais CO2 emitētājs šajā segmentā ir vieglais pasažieru transports, taču TAP nav iekļauta neviena sadaļa par šī transporta apakšsegmenta politiku. Lai izvirzītos mērķus sasniegtu, nepieciešams veikt pasākumus, kuri veicinātu strukturālas izmaiņas šajā transporta segmentā un ietvertu novecojušu transportlīdzekļu importa ierobežojošu un videi draudzīgu transportlīdzekļu atbalstošu nodokļu politikas izstrādi (gan privātajā gan uzņēmējdarbības segmentā), kā arī nolietotā autotransporta atjaunošanas programmu izstādi. Lai arī abu šo pasākumu finansēšana un realizēšana ir citu ministriju kompetencē (FM, VARAM) tomēr šādu pasākumu ierosināšana ir tieši atkarīga no Satiksmes ministrijas iniciatīvas. Tādēļ uzskatām, ka būtu nepieciešams šādu sadaļu tomēr iekļaut TAP, vai iekļaut konkrētas norādes uz citu ministriju iniciatīvām, kas šos jautājumus risina. | **Ņemts vērā**  Izmaiņas autoparka struktūrā paredz risināt ne tikai TAP2027 iekļautās iniciatīvas, bet jautājums par transportlīdzekļu iegādi ir skatāms kopsakarā arī ar citu ministriju iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam un Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030. gadam iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Tāpat ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, saredzam privātā sektora iesaistīšanos atbalsta instrumentu sniegšanā privātpersonām un alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanā. Satiksmes ministrija turpinās strādāt arī pie nodokļu iniciatīvām šī jautājuma risināšanā.  Līdz šim un arī turpmāk Satiksmes ministrija rīkosies atbilstoši ES uzstādījumiem, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un Direktīvā 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu noteikto.  Atbilstoši pašlaik spēkā esošajai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ietvertajai definīcijai arī elektrība ir uzskatāma par alternatīvo degvielu un elektrotransportlīdzekļu reģistrācijas apjomi pieaug <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>.  Papildus norādām uz TAP2027 iekļauto 4.3.4.pasākumu par Satiksmes ministrijas iniciatīvu veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā.  Tai pat laikā rezultatīvā rādītāja *Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā* mērķa vērtības noteiktas saskaņā ar hierarhiski augstākā attīstības plānošanas dokumentā “Nacionālais attīstības plāns Latvijas 2021.-2027.gadam” ietvertajām rādītāja mērķa vērtībām, kas izvirzītas atbilstoši paredzamajiem finanšu resursiem, socioekonomiskajām tendencēm un ir balstītas iepriekš veiktā izpētē. Atbilstoši starpministriju diskusijās apskatītā jautājuma virzībai par atbalstu elektrotransportlīdzekļu iegādei, informācija varētu tikt papildināta un iekļauta TAP2027 starpposma izvērtējumā.  Klimata mērķu sasniegšanas progress tiks vērtēts atbilstoši š.g. 27.aprīlī Ministru kabinetā izskatītajam informatīvajam ziņojumam "Par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un oglekļa dioksīda piesaistes saistību izpildi", kura protokollēmuma 3.punkts uzdod nozaru ministrijām pārskatīt Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.–2030. gadam iekļautos pasākumus un iekļaut papildus pasākumus, lai nodrošinātu mērķtiecīgu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu vai stabilizēšanu (nepalielināšanu) un CO2 piesaistes palielināšanu, t.sk. papildinot plāna 4. pielikumu ar rezultatīvajiem rādītājiem un finansējuma avotiem, kur tas šobrīd nav atspoguļots. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”, izmaiņas autoparka struktūrā definējot kā vienu no izaicinājumiem, papildus aprakstot plānotās iniciatīvas un situāciju šī jautājuma risināšanā. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.2.2. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai*  *1.2.3. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu* | | **Biedrība “Reģionālo attīstības**  **centru apvienība”**  (23.03.2021. atzinums Nr. V21 – 13)  Kopumā uzskatām, ka reģionālai mobilitātei paredzētās aktivitātes un finansējums ir nepietiekami, it īpaši nav paredzēts finansējums aktivitātēm 1.2.2. un 1.2.3. 2022. un 2023. gadā, kas liecina, ka pēc administratīvi teritoriālās reformas ieviešanas reģionālā mobilitāte nevis tiks attīstīta, bet bremzēta. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 iekļauti uzdevumi atbilstoši NAP2027 un ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda ietvara (Darbības programma) indikatīvajam finanšu plānojumam un valsts budžeta kapacitātei.  Pasākumu 1.2.2. un 1.2.3. finansējums norādīts sadaļā “nepieciešamais papildus”, ņemot vērā, ka jautājums par papildu valsts budžetu līdzekļu piešķiršanu pamatnostādņu īstenošanai 2022.gadam un turpmākajiem gadiem ir skatāms likumprojekta “Par valsts budžetu 2022.gadam” un likumprojekta “Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2022., 2023. un 2024.gadam” sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, kā arī sarunu turpināšanos attiecībā uz investīciju sadalījumu Darbības programmas un Atjaunošanās un noturības mehānisma ietvaros.  Norādām, ka vēl bez pieminētajiem TAP2027 ietver virkni uzdevumu un pasākumu, kas uzlabos mobilitātes iespējas reģionos – dzelzceļa pārvadājumu attīstību, valsts galveno autoceļu pārbūvi un atjaunošanu, sabiedriskā transporta pakalpojumu un mikromobilitātes infrastruktūras attīstību, *Rail Baltica* projekta turpināšanu, kas cita starpā nākotnē sniegs arī iespējas reģionālo pārvadājumu attīstībai.  Tāpat norādām uz pašvaldību iesaisti un atbildību šo jautājumu risināšanā. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *1.3.1. Izveidot mobilitātes punktus* | | **Biedrība “Reģionālo attīstības**  **centru apvienība”**  (23.03.2021. atzinums Nr. V21 – 13)  Pamatnostādnēs kā viens no risinājumiem sabiedrības mobilitātes veicināšanai reģionos tiek piedāvāts mobilitātes punktu izveide, vienlaicīgi ir jāatzīmē, ka būtu nepieciešamāks detalizācijas apraksts par piedāvāto mehānismu, kā arī ir nepieciešams paredzēt šai idejai finansējumu 2022. un 2023. gadā. | **Panākta vienošanās**  Skaidrojam, kaVAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) sadarbībā ar pašvaldībām ir uzsācis mobilitātes punktu (integrēti dažādu transporta veidu savienojumi, tādējādi pēc iespējas mazinot nepieciešamību pēc personiskā autotransporta izmantošanas) izveidi, dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem piegulošo teritoriju nododot pašvaldībām un sadarbībā ar tām šajā teritorijā izveidojot autostāvvietu stāvparka vajadzībām, kā arī labiekārtojot vidi. No visām Latvijas dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem 17% gadījumu zeme pie stacijas vai pieturas punkta ir nodota pašvaldībām autostāvvietu un/vai veloceliņu izbūvei, un arī turpmākajā periodā LDz īpašu uzmanību pievērsīs staciju teritorijām piegulošās zemes nodošanai pašvaldībām autostāvvietu labiekārtošanai. Mūsdienīgām, lietotājiem ērtām un drošām velosipēdu novietnēm būtu jābūt pie visām dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem, kā arī pēc iespējas pie dzelzceļa stacijām jāparedz iespējas izvietot elektroauto un elektroskūteru uzlādes vietas.  Finansējumu mobilitātes punktu izveidei plānots piesaistīt Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda ietvaros (Darbības programma) un, ņemot vērā paredzamo finanšu plūsmu, tas 5.pielikumā norādīts sākot ar 2022.gadu.  Izveidei plānots piesaistīt Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda, kā arī Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros un, ņemot vērā paredzamo finanšu plūsmu, tas 5.pielikumā norādīts sākot ar 2024.gadu. Vēršam uzmanību, ka piešķirtais finansējuma apjoms ir ievērojami mazāks par Satiksmes ministrijas apzinātajām investīciju vajadzībām mobilitātes punktu izveidei pašvaldībās. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikuma “Pamatnostādņu īstenošanas plāns” 3. rīcības virziens *“Loģistikas pakalpojumu strkonkurētspējas paaugstināšana”* | | **Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (LTRK)**  (07.04.2021. atzinums Nr. 2021/417)  LTRK lūdzu izskatīt iespēju veikt šādus grozījumus TAP projektā:  1) aizvietot 3. politikas rezultāta (3.PR) definīciju ar šādu:  “Nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma”;  2) papildināt 1.pielikumu ar:  4.1.4. uzdevums izstrādāt un īstenot kravu komodalitātes attīstības plānu, kurā ietvert nosacījumus kopējās transporta plānošanas sistēmas ieviešanai, un ieguldījumu novērtēšanas metodikas izstrādes veikšana;  4.1.5. uzdevums izstrādāt un īstenot ilgtspējīgu transporta sistēmas ieguldījumu finansējuma programmu, uzskatāmi atspoguļojot plānoto ieguldījumu ģeogrāfiskas vietas un kritērijus pēc kuriem tiks atlasīti ieguldījumu projekti;  3) papildināt 5.pielikumu ar finansējumu 4.1.4. uzdevumam esošā valsts budžeta ietvaros, plānojot valsts budžeta programmas 23.00.00 “Valsts autoceļu fonds” līdzekļu izlietojumu, kā arī iespēju robežās piesaistot ES finanšu instrumentus. | **Ņemts vērā**  Informācija par reģionāliem atbalsta sniegšanas kritērijiem ES fondu finansētajām aktivitātēm sniegta ES fondu darbības programmā un tiks iekļauta arī specifisko atbalsta mērķu/pasākumu īstenošanas noteikumos, ja attiecināms. | | Pamatnostādņu projekta 1.pielikuma “Pamatnostādņu īstenošanas plāns” 3.politikas rezultāts izteikts šādā redakcijā: *Nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma.*  Papildināta pamatnostādņu projekta sadaļa “Transporta politikas teritoriālā perspektīva” par pētījumu par ieguldījumu priekšnosacījumu izpildi visaptverošas transporta plānošanas sistēmas ieviešanai, kas ietver ieguldījumu kartēšanu un ieguldījumu novērtēšanas metodikas izstrādi.  Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” par kontreileru pārvadājumiem.  Ietverts jauns pasākums *3.1.4.* *Attīstīt multimodālus un intermodālus kravu pārvadājumus, nodrošinot dažādu transporta veidu priekšrocību izmantošanu* |
|  | Transporta politikas rezultāti  *3. politikas rezultāts (3.PR) Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi*  1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *3.2.1. Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu piestātnes* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Ierosinām 3.politikas rezultātā pievienot jaunu rezultatīvo rādītāju, kas raksturotu ostu elektrifikācijas rādītājus (1.pielikuma 3.2. rīcības virziena 3.2.1. uzdevums) | **Ņemts vērā**  Attiecībā uz ostu piestātņu elektrifikāciju, Eiropas Komisijas Strukturālā atbalsta mehānisma ietvarā pašlaik tiek veikts pētījums “Ensuring Sustainable mobility”. Lai ievērotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – Direktīva) prasības, pētījuma ietvaros Satiksmes ministrija ir iekļāvusi izvērtējuma veikšanu par sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) uzpildes punktu un krasta elektropieslēgumu punktu izveides nepieciešamību un iespējām Latvijas ostās. Ar šo izvērtējumu paredzēts apzināt prasības, kādas jāievēro Latvijas ostās, apkopot citu ES dalībvalstu pieredzi un izstrādāt priekšlikumus par nepieciešamām rīcībām un iespējām, lai Direktīvas prasības Latvijā tiktu ieviestas. Saskaņā ar Eiropas Komisijas veiktu iepirkumu, pētījumu veic kompānija “KPMG Baltics AS”, attiecīgajā sadaļā par LNG uzpildes punktu un krasta elektropieslēgumu izveidi, sadarbojoties ar kompāniju “VVA - Valdani Vicari & Associati” (Itālija, Beļģija). Darbi pie attiecīgā izvērtējuma veikšanas ir paredzēti no 2021.gada februāra līdz jūnijam. Galvenie jautājumi, kas tiks apskatīti saistībā ar LNG uzpildes punktu un elektropieslēgumu punktu izveidi Latvijas ostās ir esošās situācijas izvērtējums, attīstības tendenču un iespējamo projektu apzināšana, tehniski - ekonomiskā pamatojuma sagatavošana u.c. Pētījuma rezultātā tiks identificēts, kādas, cik, kur piestātnes ir jāelektrificē ar iespējamiem termiņiem.  Konkrēts piestātņu skaits tiks precizēts līdz 2024.gada 1.oktobrim, kad izstrādās TAP2027 vidusposma izvērtējumu, kurā tiks novērtēts mērķu sasniegšanas progress. | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *2.2. Turpināt attīstīt Rīgu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas aviācijas mezglu* | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  Ierosinām 1.pielikumā 2.2.rīcības virzienā iekļaut uzdevumu lidostu dekarbonizācijai (VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" ir Satiksmes ministrijas padotības iestāde), piemēram, lidostās pilnībā pārejot uz mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu, uzstādot ne-emisiju elektroenerģijas ražošanas tehnoloģijas elektroenerģijas pašpatēriņa nosegšanai, nodrošinot bez-emisiju siltumapgādi. | **Ņemts vērā**  Attiecībā par lidostu “Rīga” pamatnostādnēs ietvertie infrastruktūras projekti paredz energoefektivitāti paaugstinošu, digitāli attīstītu un ietekmes uz vidi mazinošu pasākumu īstenošanu.  Klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanai 2020.gadā, tika izstrādāts lidostas “Rīga” pirmais Oglekļa pārvaldības plāns 2020. – 2023.gadam. Galvenās no tajā ietvertajām aktivitātēm saistītas ar apgaismojuma nomaiņu uz LED, telpās, kur tiek izmantotas zemākas energoefektivitātes apgaismojums, tāpat plānota energoefektīvo transformatoru nomaiņa, lai samazinātu elektroenerģijas zudumus, iespēju robežās izvietot saules paneļus, lai iegūtu atjaunojamo enerģiju. Papildus plānots esošās tehnikas nomaiņas ietvaros izskatīt iespēju pārejai uz elektrotransportlīdzekļu tehniku. Minētā plāna īstenošanas termiņi ir saistīti ar gaisa transporta darbības atjaunošanos, kad uzņēmumam parādīsies nepieciešamie līdzekļi plāna īstenošanai. Tāpat ir plānota virkne citu pasākumu īstenošana, kas ir apstājusies finansējuma trūkuma dēļ.  Situācijas apraksts un plānotās iniciatīvas aprakstītas 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi” | | Papildināta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa "Galvenie izaicinājumi". |
|  | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”  *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* | | **Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK)**  (23.03.2021. atzinums Nr. 2-10/20)  Minēts, ka tiek plānota atbalsta izstrāde mazemisiju uz bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu un kā atbildīgie norādīti SM un VARAM, kā arī ir līdzatbildīga EM un pašvaldības. Tā kā atbildīgo iestāžu vidū nav norādīta FM, var izdarīt secinājumus, ka plāna mērķu sasniegšanai netiek plānots izmantot nodokļu politikas instrumentus.  **Priekšlikums:**  Ņemot vērā ka:   * 65% no pārdoto jauno auto apjoma iegādājas juridiskas personas (75% no esošiem elektroauto īpašniekiem Latvijā ir uzņēmumi), tādēļ LDDK ieskatā nodokļu politikas maiņa attiecībā uz auto transportu ir spēcīgs instruments, kas būtiski stimulētu uzņēmumu izvēli par labu klimata mērķiem atbilstoša auto transporta izvēlei; * Klimata mērķu sasniegšanai kritiski svarīga ir visa importētā transporta atbilstība klimata mērķiem, un nodokļu politika ir vienīgais kā šo importēto transporta līdzekļu struktūru veidot klimata mērķiem atbilstošu. Atbilstoša nodokļu politika ir ļoti efektīvs instruments kā ierobežot nolietota un neekoloģisku transporta līdzekļu importu, kā vieglo pasažieru tā arī smago kravas auto segmentā, un veicinās izmešu samazinājumu gan CO2 gan NOx rādītājos,   rosinām iekļaut nodokļu politiku, kā instrumentu transporta politikas realizēšanai, bez tam attiecināt to vienlīdz kā ar transportlīdzekļu ekspluatāciju saistīto, tā arī attiecībā uz uzņēmumu ienākuma nodokli un pievienotās vērtības nodokli. Tāpat nepieciešams iekļaut Finanšu ministriju atbildīgo iestāžu sarakstā sekmīgai klimata mērķu sasniegšanai autotransportā. Kā rāda ES valstu atbalsta programmu pārskats un citu ES valstu pieredze, ka tiešie atbalsta mehānismi visefektīvāk darbojas kopā ar klimata mērķus veicinošu nodokļu politiku. Tikai abu šo komponenšu apvienošana dod iespēju sasniegt izvirzītos klimata mērķus.  Kā norādīts Pamatnostādņu projekta kopsavilkumā (6.lpp.), tās ir saskaņotas ar politikas dokumentu “Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam”. Minētās stratēģijas “1.3 Rīcības virzieni” sadaļas apakšpunkts skaidri nosaka, ka viens no būtiskiem rīcības virzieniem ir:  “nodokļu sistēmas “zaļināšanu”, pielāgojot visu nodokļu sistēmu tā, lai gan iedzīvotājiem, gan komersantiem būtu skaidra valsts kopējā ilgtermiņa virzība (t.i., lai ar nodokļu politiku netiktu doti pretrunīgi signāli), kā arī ikvienam radītu ekonomiskus stimulus izvēlēties videi draudzīgākus paradumus un tehnoloģijas”. | **Ņemts vērā**  Satiksmes ministrija piekrīt apgalvojumam, ka viens no veidiem kā atbalstīt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu būtu nodokļu politika, un papildināt atbildīgo institūciju sarakstu ar Finanšu ministriju. | | Pamatnostādņu projekta 1.pielikums papildināts ar Finanšu ministriju kā atbildīgo 4.3.3. pasākuma ieviešanā.  Papildinājumi 2.pielikuma sadaļā “Galvenie izaicinājumi”. |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *3.1.1. tabula.*  *Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc degvielas veida uz 01.01.2021.* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Ierosinām papildināt ar informāciju par reģistrētajiem kvadracikliem, motocikliem un mopēdiem. | **Ņemts vērā**  3.1.1. tabula sagatavota pamatojoties uz VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” datiem par attiecīgajā gadā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu un to sadalījumu pēc degvielas veida. Šādā sadalījumā netiek apkopota informācija par kvadracikliem, motocikliem un mopēdiem. Vienlaikus tālāk tekstā ir minēts uz 2021.gada 1.janvāri reģistrēto kvadraciklu, motociklu un mopēdu skaits, savukārt sadaļā *3.1. Statistika* ir norādīts, cik no šiem kvadracikliem, motocikliem un mopēdiem kā degvielu izmanto elektrību. | | Skatīt pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļu *3. Autotransports.* |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *3.3. Institucionālā pārvaldība*  *Valsts policija nodrošina autopārvadājumu kontroli Latvijas teritorijā, savukārt ārējās robežas kontroles punktos šo pienākumu veic Muitas dienests un robežsardze.* | | **Iekšlietu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 1-57/813)  Iekšlietu ministrijas ieskatā minēto informāciju nepieciešams precizēt un papildināt atbilstoši Ministru kabineta 2011. gada 24. maija noteikumos Nr. 411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība” noteiktajam, norādot precīzi institūcijas (nosaukumus) un to funkcijas. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka Projekta 2. pielikuma 3. sadaļā ir ietverta informācija par esošo situāciju kravas autopārvadājumu jomā, bet informācija par esošo situāciju pasažieru autopārvadājumu jomā ietverta Projekta 2. pielikuma 5. sadaļā. Ievērojot minēto, projekta 2. pielikuma 3.3. apakšsadaļā korekti būtu ietvert tikai informāciju, kas attiecas uz kravu autopārvadājumu institucionālo pārvaldību.  Papildus, ievērojot konsekvenci, būtu izvērtējams jautājums par visu Projekta 2. pielikuma apakšsadaļu, kurā ietverta informācija par institucionālo pārvaldību, papildināšanu ar informāciju par institūcijām, kas īsteno kontroles funkcijas. | **Ņemts vērā** | | Precizētas un papildinātas atsevišķas pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļas par *Institucionālo pārvaldību*, norādot institūcijas, kas īsteno kontroles funkcijas. |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *5. Pasažieru pārvadājumi* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Ierosinām papildināt ar informāciju par sabiedriskā transporta ietekmi uz klimatu (norādīta tikai sociālo (maznodrošināto personu pārvadāšana) funkciju pildīšana) un sasaistīt informāciju ar 2. pielikuma 56.lpp. norādīto, ka būtisks instruments ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā ir sabiedriskais transports. Valstij jārada priekšnosacījumi, lai iedzīvotāji, it īpaši pilsētās, būtu ieinteresēti pārsēsties no privātajām automašīnām uz sabiedrisko transportu, kā arī uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem. | **Ņemts vērā** | | Papildināts pamatnostādņu projekta 2.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *5.1. Statistika*  *Kopš 2019.gada 20.augusta ieviesta jauna lojalitātes programma, piemērojot 5% atlaidi apmērā visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS “Pasažieru vilciens” elektroniskajām biļetēm, kas arī veicinājis elektroniski iegādāto biļešu skaita pieaugumu (2018.gada decembrī elektroniski iegādāto biļešu apjoms – 13,5%, 2020.gada decembrī – 31% no kopējā pārdoto vienreizējo biļešu apjoma).* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Lūdzam redakcionāli pārvērtēt norādīto informāciju, saskaņā ar kuru var saprast, ka elektroniski iegādāto biļešu skaita pieaugumu par 18% ir nodrošinājusi kopš 2019.gada augusta piemērojamā 5% atlaide visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS “Pasažieru vilciens” elektroniskajām biļetēm. | **Ņemts vērā** | | Precizēts pamatnostādņu projekta 2.pielikuma “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi” 5.1.sadaļas teksts, izsakot to šādā redakcijā: “Elektroniski iegādāto biļešu skaita īpatsvars no 2018.gada decembra līdz 2020.gada decembrim ir pieaudzis par 18%. Minēto pieaugumu ir nodrošinājusi ieviestā lojalitātes programma, kura kopš 2019.gada augusta piemēro 5% un no 2020.gada janvāra līdz pat 10% atlaidi visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS “Pasažieru vilciens” elektroniskajām biļetēm.” |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *6. Satiksmes drošība*  *10. Galvenie izaicinājumi*  *drošības nodrošināšana ir viena no būtiskākajām transporta sistēmas problēmām. Jāpieņem, ka no cilvēku ētikas pamatprincipa nekad nevarēs būt ētiski pieņemami, ka cilvēki, pārvietojoties ceļu vai dzelzceļa satiksmē, var tikt nogalināti vai nopietni ievainoti. Tāpēc atbildību būtu jādala starp visiem transporta sistēmu izstrādātājiem/uzturētājiem/kontrolētājiem un ceļu lietotājiem. Pieņemot, ka cilvēki pieļauj kļūdas, kas noved pie satiksmes negadījumiem, kā arī, ka cilvēka ķermenim ir ierobežota fiziskā spēja izturēt negadījuma brīdī radušās pārslodzes, ir jāsaprot, ka satiksmē iesaistītajiem risinājumiem, arī infrastruktūrai, ir jābūt pilnībā drošai – “piedodošai”. Tas nozīmē, ka šajā gadījumā cilvēku kļūdas ir un paliks pieņemamas, taču bojāgājušie un cietušie negadījumos nav pieņemami. Lai šādu sistēmu izveidotu, pieejai ir jābūt pilnīgai un visaptverošai, tāpat atbildībai ir jābūt dalītai katrai iesaistītajai institūcijai pilnībā uzņemoties atbildību par savu jomu. Drošas satiksmes sistēmas mērķis ir panākt, lai cilvēku kļūdas, neuzmanība vai apzināta rīcība neradītu letālas vai traumējošas sekas ceļu satiksmē.* | | **Iekšlietu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 1-57/813)  Aicinām izvērtēt nepieciešamību un pamatotību minēto informāciju projektā ietvert divreiz. | **Ņemts vērā** | | Norādītā informācija svītrota pamatnostādņu projekta sadaļā *6.Satiksmes drošība* |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Paredzams, ka šķidrās un* *gāzveida biodegvielas, kā arī zaļās, AER elektroenerģijas īpatsvars 2020.gada beigās kopumā pieaugs līdz 10%, kas ir noteikts vairākos politikas plānošanas dokumentos, kuros ir izvirzīts mērķis sasniegt 10% AER daudzumu no kopējā enerģijas patēriņa transportā.* | | **Biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”**  (18.03.2021.atzinums Nr.02-03/2021)  Vēlamies norādīt, ka ir jau 2021. gada marts un ir vispārzināms, ka AER daļa transportā nav ne tuvu iepriekšējā TAP plānotajiem 10 %. Lūdzam labot šo rindkopu un atainot reālo patreizējo situāciju. | **Ņemts vērā** | | Precizēta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” . |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Tādēļ SEG emisiju samazināšana panākama, popularizējot un veicinot ar alternatīvajām degvielām, to skaitā biometānu, darbināmu transportlīdzekļu izplatību līdz 2050.gadam. Ņemot vērā pašreizējās tendences un pieņemto politiku ES līdz 2013.gadam, CO2 emisijas no transporta (izņemot jūras transportu) līdz 2050.gadam samazināsies par 8%, salīdzinot ar 2010.gadu* | | **Biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”**  (18.03.2021.atzinums Nr.02-03/2021)  Lūdzam precizēt gada skaitļus un atainot aktuālo ES politiku nākošajam periodam. Vēlamies norādīt, ka atbilstoši ES politikai SEG emisiju samazinājums transportā ir plānots ne mazāk kā 35% | **Ņemts vērā** | | Precizēta pamatnostādņu projekta 2.pielikuma sadaļa “Galvenie izaicinājumi” . |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Dabasgāze un biometāns kā ilgtspējīgs energorisinājums ir izmantojams ne tikai transportlīdzekļu iekšdedzes dzinējos, bet arī kā ūdeņraža ražošanas avots, ko ir iespējams izmantot transportlīdzekļos, kas kā enerģijas nesēju izmanto ūdeņradi (FCEV)* | | **Biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”**  (18.03.2021.atzinums Nr.02-03/2021)  Dabasgāze ir fosilais energoresurss un tāpēc tā nevar būt ilgtspējīgs risinājums jau pēc būtības! | **Ņemts vērā** | | Dabasgāze un biometāns kā risinājums ir izmantojams ne tikai transportlīdzekļu iekšdedzes dzinējos, bet arī kā ūdeņraža ražošanas avots, ko ir iespējams izmantot transportlīdzekļos, kas kā enerģijas nesēju izmanto ūdeņradi (FCEV). |
|  | Pamatnostādņu projekta 2.pielikums “Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi”  *10. Galvenie izaicinājumi*  *Gan autotransporta riepu nolietojums un saskare ar ceļa virsmu, kā arī dzelzceļa transporta riteņu nodilums un saskare ar sliežu virsmu ir uzskatāmi kā daļiņu PM2,5 avoti.* | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)**  (25.03.2021. atzinums Nr. 1-22/2990)  Lūdzam sniegt atsauci uz pamatojumu, ka autotransporta riepu nolietojums un saskare ar ceļa virsmu, kā arī dzelzceļa transporta riteņu nodilums un saskare ar sliežu virsmu ir uzskatāmi kā daļiņu PM2,5 avoti, un aprēķinu. | **Ņemts vērā**  Precizēta redakcija un sniegtas atsauces uz aprēķiniem. | | No transporta sektora radītajām PM2,5 emisijām lielāko daļu sastāda autotransports – 2018.gadā aptuveni 88% no kopējām transporta sektora radītajām emisijām. Savukārt no autotransporta emisijām lielāko daļu veido pasažieru automašīnas, automobiļu riepu un bremžu nolietojums, autoceļu nodilums, kā arī smagās kravas mašīnas un vieglās kravas mašīnas[[24]](#footnote-25) |
|  | Pamatnostādņu projekta 3.pielikums “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem” | | **Ekonomikas ministrija**  (19.03.2021. atzinums  Nr. 3.3-8/2021/2281N)  1. 29.punktā iekļaut arī tādus rezultatīvos rādītājus, kā 15 000 bezemisiju vai mazemisiju transportlīdzekļi 2030.gadā un CNG/LNG transportlīdzekļi (tai skaitā biometāna) līdz 30 000 2030.gadā (Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 5.2. pasākums (4.pielikums)), ņemot vērā, ka Pamatnostādņu 2.pielikuma 4.3.3.uzdevums nosaka mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu;  2. iekļaut arī jaunāko EK stratēģiju par pielāgošanos klimata pārmaiņām (<https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_en> ).  3. iekļaut arī Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (<https://likumi.lv/ta/id/321037-par-nacionalas-industrialas-politikas-pamatnostadnem-20212027-gadam>). | **Ņemts vērā** | | Papildināts pamatnostādņu projekta 3.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 3.pielikums “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem” | | **Biedrība “Latvijas Biogāzes asociācija”**  (18.03.2021.atzinums Nr.02-03/2021)  Uzskatām, ka tā kā viens no plānošanas dokumentiem ir ES ūdeņraža stratēģija (6. punkts 3. pielikuma tabulā), tad būtu tikai loģiski, ja tabulā būtu ietverta arī ES metāna stratēģija:  <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/eu_methane_strategy.pdf> | **Ņemts vērā** | | Papildināts pamatnostādņu projekta 3.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Finanšu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 12/A-7/1563)  Lūdzam pamatnostādņu 5.pielikumā precizēt 21.resora nosaukumu, proti, “Vides un reģionālās attīstības lietu ministrija” aizstāt ar “Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija”. | **Ņemts vērā** | | Precizēts *Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas* nosaukums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Biedrība “Reģionālo attīstības**  **centru apvienība”**  (23.03.2021. atzinums Nr. V21 – 13)  Nav paredzēts pietiekams finansējums reģionālo, vietējo, pašvaldības ceļu stāvokļa uzlabošanai, kā arī veloceliņu veidošanai. | **Panākta vienošanās**  TAP2027 iekļauti uzdevumi atbilstoši NAP2027 un ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda ietvara (Darbības programma) indikatīvajam finanšu plānojumam un valsts budžeta kapacitātei.  Attiecībā uz pašvaldību autoceļiem Satiksmes ministrija izprot jautājuma problemātiku un konceptuāli atbalsta šādu uzdevumu, taču valsts budžeta finanšu ietvaros. Jautājums skar reģionālās attīstības politiku un būtu skatāms VARAM kompetences ietvaros, paredzot tam atbilstošu finansējumu. | |  |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu” | | **Finanšu ministrija**  (18.05.2021. atzinums Nr.10.1-6/7-1/596 elektroniskā saskaņošanā)  1. Aicinām pārliecināties, ka pamatnostādņu 5.pielikumā atspoguļotajiem 3.2.pasākumiem tiek norādīti atbilstoši specifiskā atbalsta mērķa numuri (atbilstoši Finanšu ministrijas rīcībā esošajai informācijai lielo ostu publiskās infrastruktūras pasākumi tiek plānoti 3.1.1.specifiskā atbalsta mērķa ietvaros).  2. Lūdzam pārliecināties, vai visiem pamatnostādņu 5.pielikumā minētajiem pasākumiem, kuriem norādītas plānotās summas ailē “Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošana”, ir pievienota attiecīga atsauce, lai būtu iespējams identificēt, kurus pasākumus plānots īstenot Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda un kurus Atveseļošanās un noturības mehānisma ietvaros. | **Ņemts vērā**  Attiecībā uz 1.priekšlikumu skaidrojam, ka nevienam no TAP2027 pasākumam 5.pielikumā nav norādīti atbilstoši specifisko atbalsta mērķu numuri, taču pie visiem pasākumiem, kas saistāmi ar Darbības programmas finansējumu ir pievienota atsauce “\*”. | | Precizēts pamatnostādņu projekta 5.pielikums. |
|  | Pamatnostādņu projekta 5.pielikums “Kopsavilkums par pamatnostādnēs iekļauto uzdevumu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo finansējumu”  *4.1.1. Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus* | | **Iekšlietu ministrija**  (19.03.2021. atzinums Nr. 1-57/813)  Projekta 5. pielikumā norādīts finansējuma apmērs, kas nepieciešams 4.1.1. pasākuma “Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus” īstenošanai, tostarp, kā finansējuma avots norādīts “Privātais sektors (OCTA līdzekļi)”, plānotais finansējums 2021.gadā – 2 500 000 euro, nepieciešamais papildus finansējums 2021. gadā – 2 500 000 euro, plānotais finansējums 2022. gadā – 2 750 000 euro, nepieciešamais papildus finansējums 2022. gadā – 2 750 000 euro, plānotais finansējums 2023. gadā – 2 750 000 euro, nepieciešamais papildus finansējums 2023. gadā – 2 750 000 euro. Aicinām precizēt minēto informāciju atbilstoši Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja sniegtajai informācijai par 2021. gadā plānotajiem ieņēmumiem Ceļu satiksmes negadījumu novēršanas profilakses fondā (1 755 000 euro). | **Ņemts vērā** | | Precizēts pamatnostādņu projekta 5.pielikuma 4.1.1.pasākumam plānotais finansējums 2021.gadam. |
| Atbildīgā amatpersona | |  | | |
|  | | (paraksts\*) | | |

Piezīme. \* Dokumenta rekvizītu "paraksts" neaizpilda, ja elektroniskais dokuments ir sagatavots atbilstoši normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu noformēšanu.

Kitija Eglīte

|  |
| --- |
| (par projektu atbildīgās amatpersonas vārds un uzvārds) |
| Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta  Stratēģiskās plānošanas un finanšu nodaļas vecākā referente |
| (amats) |
| 67028030 |
| (tālruņa un faksa numurs) |
| kitija.eglite@sam.gov.lv |
| (e-pasta adrese) |

1. SEG emisiju prognožu tabula: <https://www.em.gov.lv/sites/em/files/2019-12-16_15_00_41_ghg_mmr_template_irarticle23_table1_2019_latvia1_0.xlsm> [↑](#footnote-ref-2)
2. https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/webSasaiste?OpenView&count=1000&restricttocategory=702/Lp13 [↑](#footnote-ref-3)
3. 271. priekšlikums

   https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/3F411DF8716C2BC7C22586E8004DBDF3?OpenDocument [↑](#footnote-ref-4)
4. 51. priekšlikums

   https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/3F411DF8716C2BC7C22586E8004DBDF3?OpenDocument [↑](#footnote-ref-5)
5. https://likumi.lv/ta/id/57517-saeimas-kartibas-rullis [↑](#footnote-ref-6)
6. https://likumi.lv/ta/id/57980-latvijas-republikas-satversme [↑](#footnote-ref-7)
7. Latvijas Jūras akadēmijas darbības atbilstības izvērtējums, 2021. gada 8. marts, Atbilstības revīzija “Vai Latvijas Jūras akadēmijas darbība atbilst normatīvo aktu prasībām un tiek nodrošināta tās uzdevumu īstenošana?” [↑](#footnote-ref-8)
8. Zinātniskās darbības likuma 1. panta pirmās daļas 4., 7., punkts, 28. panta trešā daļa [↑](#footnote-ref-9)
9. MK 16.09.2003. noteikumu Nr. 528 “Izglītības un zinātnes ministrijas nolikums” 24. punkts, Augstskolu likuma 8.panta otrā daļa. [↑](#footnote-ref-10)
10. https://likumi.lv/ta/id/313034-par-konceptualo-zinojumu-par-augstskolu-ieksejas-parvaldibas-modela-mainu [↑](#footnote-ref-11)
11. ] https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/D96811DF6C78B5A5C22586F8003DCD51?OpenDocument [↑](#footnote-ref-12)
12. https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=([Title]=\*Augstskolu+likums\*)&SearchMax=0&SearchOrder=4 [↑](#footnote-ref-13)
13. “…(3) Lietišķo zinātņu augstskola savu mērķu sasniegšanai: …5) ir reģistrēta zinātnisko institūciju reģistrā un zinātnisko institūciju darbības starptautiskajā novērtējumā ieguvusi vismaz 2 ballu novērtējumu stratēģiskās specializācijas zinātnes nozaru jomās” [↑](#footnote-ref-14)
14. papildināt pantu ar 3.1 daļu šādā redakcijā: “(31 ) Augstskola nodrošina atbilstību šā likuma 3.1 panta trešajā daļā, 3.2 panta trešajā daļā, 3.3 panta trešajā daļā un 3.4 panta trešajā daļā noteiktajām prasībām ne vēlāk kā triju gadu laikā no dienas, kad uzsākta studiju programmu īstenošana.”; [↑](#footnote-ref-15)
15. Pamatnostādņu projekts, 22 lpp. [↑](#footnote-ref-16)
16. “Pētījums Eiropas Savienības fondu 2021. -2027. gada plānošanas perioda ieguldījumu priekšnosacījumu izpildei”; pieejams šeit: <https://www.sam.gov.lv/lv/petijumi>. [↑](#footnote-ref-17)
17. https://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp\_tur/transp\_tur\_\_transp\_\_auto\_celi\_\_ikgad/TRG040.px/table/tableViewLayout1/ [↑](#footnote-ref-18)
18. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf [↑](#footnote-ref-19)
19. http://www.esfondi.lv/upload/Planosana/sam-un-nap-pasakumu-finansejums\_02062021.xlsx [↑](#footnote-ref-20)
20. [2019\_09\_do\_gas\_trucks\_reduce\_emissions\_paper\_EN.pdf(transportenvironment.org)](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_do_gas_trucks_reduce_emissions_paper_EN.pdf) un [2020\_06\_TE\_CNG\_particle\_report.pdf(transportenvironment.org)](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_06_TE_CNG_particle_report.pdf). [↑](#footnote-ref-21)
21. 4.4.2.1 Transport activity projections <https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf> [↑](#footnote-ref-22)
22. <https://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/vide/vide__energetika__ikgad/ENG051.px/table/tableViewLayout1/> [↑](#footnote-ref-23)
23. Pamatnostādņu projekta 4.pielikums, 15 lpp. [↑](#footnote-ref-24)
24. SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, 2020. 2020. gada emisiju ziņojums par valsts kopējām emisijām. <https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums> [↑](#footnote-ref-25)