



IE.LA
INŽENIERI



Pētījums par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē, lai sniegtu ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā un klimatnoturības nodrošināšanā

Ievadziņojums

2024. gada janvāris

Pētījuma izpildītājs: SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"

Pētījuma pasūtītājs: Klimata un enerģētikas ministrija

Iepirkuma nosaukums: Pašreizējās izmantotās prakses novērtējums un vadlīniju izstrāde klimata pārmaiņu aspektu integrācijai nozaru politikās.

Iepirkuma identifikācijas numurs: KEM 2023/3

Pētījums tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.-2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" projekta Nr. LV-CLIMATE-0001 "Klimata pārmaiņu politikas integrācija nozaru un reģionālajā politikā" ietvaros.

Saturs

Saturs.....	3
Saīsinājumi	4
Lietoto terminu definīcijas	5
Kopsavilkums.....	8
Summary	9
Tabulu rādītājs	11
Attēlu rādītājs	11
Ievads	12
1. Ilgtspējīga transporta plānošana: starptautiskie un ES līmeņa dokumenti	17
2. Transporta infrastruktūras plānošanas un ieviešanas regulējošie normatīvie akti un nacionālie attīstības plānošanas dokumenti	28
2.1. Normatīvo aktu izvērtējums	30
2.2. Nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējums	54
3. Transporta infrastruktūras attīstībai pieejamo finanšu resursu analīze	64
3.1. Finansējuma saskaņotība ar klimata politiku	65
3.2. Plānotie pasākumi un tiem pieejamie finanšu instrumenti	70
4. Metodoloģija.....	81
Izmantoto avotu saraksts	83

Saīsinājumi

AER – Atjaunīgie energoresursi

ANO – Apvienoto Nāciju Organizācija

C40 (no angļu valodas: Cities Climate Leadership Group) – Pilsētu klimata līderības grupa

CO₂ – oglekļa dioksīds

EIT – Eiropas Inovāciju un tehnoloģiju institūts

EK – Eiropas Komisija

ES – Eiropas Savienība

IAM – Ilgtspējīgas attīstības mērķi

IAS – Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

ICLEI (no angļu valodas: Local Governments for Sustainability) – Vietējās pašvaldības ilgtspējai

IoT (no angļu valodas: Internet of things) – Lietu internets

KEM – Klimata un enerģētikas ministrija

MK – Latvijas Republikas Ministru kabinets

NAP – Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam

NEKP 2030 – Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam

OMA – oglekļa maziētelpīga attīstība

SEG – siltumnīcefekta gāzes

SUMP (no angļu valodas: Sustainable Urban Mobility Plan) – Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns

TAP – Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam

TEN-T – (no angļu valodas: Trans-European Transport Network) Trans-Eiropas Transporta tīkls

TOD (no angļu valodas – Transit-oriented development) - Uz tranzītu orientēta attīstība

VPP2027 – Vides politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam

Lietoto terminu definīcijas

Klimata pārmaiņas (climate change)¹ – Klimata pārmaiņas ir izmaiņas klimata stāvoklī, ko identificē (piemēram, ar statistiskiem testiem) ar izmaiņām vidējās vērtībās un/vai to īpašību mainīgumu, kas turpinās ilgākā laika periodā, parasti dekādi vai ilgāk. Klimata pārmaiņas var notikt dažādu dabisku iekšējo procesu rezultātā vai arī ārējo spēku ietekmē, piemēram, Saules aktivitātes ciklu, vulkāna izvirdumu un ilgstošu antropogēnu pārmaiņu atmosfēras sastāvā un zemes lietojumā ietekmē.

Klimata pārmaiņu risks (climate change risk)¹ – Klimata pārmaiņu radīto seku risks. Klimata pārmaiņu risks raksturo apdraudējuma (piemēram, plūdu vai sausuma) varbūtību un to radīto potenciālo seku smagumu (ievainojumi, postījumi, dzīvotņu bojāeja, u.c.).

Klimatdrošināšana (climate proofing)² – process, kurā infrastruktūras projektu izstrādē tiek integrēti klimata pārmaiņu samazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumi.

Klimatneitralitāte (climate neutrality)³ – stāvoklis, kurā cilvēka darbība rada "nulles" neto ietekmi uz klimata sistēmu. Šāda stāvokļa sasniegšanai nepieciešams līdzsvarot siltumnīcefekta gāzu emisijas ar oglekļa dioksīda piesaisti.

Klimatnoturība (climate resilience)³ – sistēmu sociāla un ekoloģiska spēja (1) absorbēt stresu un uzturēt savas funkcijas klimata pārmaiņu radītas ārējās spriedzes laikā, kā arī (2) reorganizēt savu darbību, gatavojoties turpmākai klimata pārmaiņu ietekmei.

Koplietošanas transportlīdzeklis (shared transport)⁴ – transportlīdzeklis, kuru individuāli nenoteikts personu loks var īrēt vai nomāt uz īsu laiku, izmantojot mobilo aplikāciju vai tīmekļvietnes pakalpojumus.

Mikromobilitāte (micromobility)⁵ – cilvēku pārvietošanās kājām vai ar transportlīdzekli, kas paredzēts vienai personai un kuru darbina cilvēka vai videi draudzīga dzinēja spēks.

¹Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2018). Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030.gadam.https://tap.mk.gov.lv/doc/2018_12/VARAMPI_061218_LPKPPPlans.1263.docx

²Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Gaisa aizsardzības likuma projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/68744e98-9a1a-4939-b27a-20b1d6f8ab3c [skatīts 08.01.2024]

³ Ministru kabineta 2020. gada 28. janvāra informatīvais ziņojums "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342214> [skatīts 08.01.2024]

⁴ Ceļu satiksmes likums. <https://likumi.lv/ta/id/45467> [skatīts 08.01.2024]

⁵ Latvijas Valsts ceļi. (2022). "Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodika". https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2023/01/MM_Metodika.pdf [skatīts 08.01.2024]

Mobilitāte kā pakalpojums (mobility as a service)⁶ – Multimodāli un ilgtspējīgi mobilitātes pakalpojumi, kas apmierina klientu transporta vajadzības, integrējot mobilitātes plānošanu un maksājumus pēc "vienas pieturas aģentūras" principa.

Mobilitātes punkts (mobility hub)⁷ – dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veidu savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

Multimodāla satiksme (multimodal transportation)⁸ – dažādu transporta veidu (vai līdzekļu) izmantošana viena brauciena laikā; integrēti un savstarpēji savienoti satiksmes veidi.

Oglekļa dioksīda (CO₂) piesaiste (carbon dioxide sequestration)³ – process, kad fotosintēzes rezultātā, kurā iesaistīti auga valsts un citi organismi, no neorganiskajiem savienojumiem oglekļa dioksīda un ūdens, izmantojot gaismas enerģiju, tiek sintezētas organiskās vielas, kā arī skābeklis.

Oglekļa maziētīpīga attīstība (low carbon development)³ – ilgtspējīga ekonomiskā, vides un sociālā attīstība, kas balstīta gan uz zemām antropogēnām (cilvēku darbības radītām) siltumnīcefekta gāzu emisijām un augstu oglekļa dioksīda piesaistes līmeni, gan noturību pret klimata pārmaiņām, to radīto risku mazināšanu un klimata pārmaiņu radīto ieguvumu izmantošanu.

Pēdējais kilometrs ("last mile")⁹ – pēdējais multimodālas pārvietošanās posms. Kravas pārvadājumu gadījumā "pēdējais kilometrs" ir preču kustība no transporta mezgla uz gala piegādes galamērķi.

Pielāgošanās (adaptation)¹ – piemērošanās faktiskajam vai gaidāmajam klimatam un tā ietekmei. Antropogēnās sistēmās pielāgošanās mērķis ir mazināt vai novērst kaitējumu vai arī izmantot labvēlīgās iespējas. Dažās dabas sistēmās cilvēku iejaukšanās var sekmēt pielāgošanos gaidāmajam klimatam un tā ietekmei.

Sabiedriskie transportlīdzekļi (public transport)¹⁰ – sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītie transportlīdzekļi (autobuss, tramvajs, trolejbuss, vilciens, M1 kategorijas transportlīdzeklis).

⁶ Murati, E. (2020). Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers' rights. European Transport Research Review, 12, 62. <https://etr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-020-00447-1> [skatīts 08.01.2024]

⁷ Baltijas Vides Forums. (2021). Ikdienu mobilitātes attīstības plāns, 3.lpp. https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2022/04/Mobilitates_punktu_iespejamibas_izpete_FINAL-2.pdf [skatīts 08.01.2024]

⁸ European Commission. (2018). 2018 - Year of Multimodality. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en [skatīts 08.01.2024]

⁹ European Environment Agency. (2020). The first and last mile — the key to sustainable urban transport. Transport and environment report, p.10. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/download> [skatīts 09.01.2024]

¹⁰ Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/159858> [skatīts 08.01.2024]

Stāvparks (park & ride)³ – transportlīdzekļu novietošanas un pārsēšanās sistēma, kas paredz transportlīdzekļu stāvlaukumu sasaisti ar sabiedriskā transporta tīklu, lai pilnīgāk izmantotu sabiedrisko transportu un atslogotu transporta plūsmu pilsētas centrā.

Svārstmigrācija (commuting)⁷ – iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās no savas dzīvesvietas vienā teritoriālā vienībā uz citu teritoriālu vienību darba un mācību dēļ un atpakaļ

Transporta infrastruktūra (transport infrastructure)¹¹ – būvju komplekss, kas ietver visu veidu transportam nepieciešamos objektus un to teritorijas – ielas, ceļus, tuneļus, viaduktus, satiksmes pārvadus, dzelzceļus ar dzelzceļa stacijām, jūras un upju ostas, lidostas, kanālus – kā arī citus to izmantošanai un uzturēšanai nepieciešamos objektus un sastāvdaļas.

Transportlīdzeklis⁴— ierīce, kuras konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums pārsniedz 6 kilometrus stundā un kura pēc savas konstrukcijas paredzēta izmantošanai ceļu satiksmē ar motora palīdzību vai bez motora

Transports (transport)¹²— cilvēku un preču kustība pa integrētiem tīkliem, izmantojot visus transporta veidus (autoceļu, dzelzceļu, ūdens un gaisa transportu).

Zemo emisiju zona (low emission zone) – pilsētas teritorija, kurā tiek īstenots noteiktu pasākumu kopums SEG emisiju, gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņu samazinājumam.

¹¹ Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/256866> [skatīts 08.01.2024]

¹² European Parliament. (2020). Transport policy. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI\(2020\)646177_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI(2020)646177_EN.pdf) [skatīts 25.01.2024]

Kopsavilkums

Ievadziņojums ir "Pētījuma par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē, lai sniegtu ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā un klimatnoturības nodrošināšanā" pirmais nodevums.

Ievadziņojums raksturo pašreizējo praksi novērtējumu ilgtspējīgas transporta infrastruktūras plānošanā un ieviešanā pilsētvidē, saistībā ar noteikto klimata politikas mērķu izpildi. Ziņojumā iekļauta starptautiskā un Eiropas Savienības līmeņa dokumentu analīze un transporta infrastruktūras plānošanas un ieviešanas regulējošo normatīvo aktu un nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējums, kā arī transporta infrastruktūras attīstībai pieejamo finanšu resursu analīze. Pamatojoties uz starptautiskās ilgtspējīgas transporta politikas attīstības mērķiem un principiem, ir veikts Latvijas normatīvo aktu un nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējums, identificējot, vai nacionālais tiesiskais un politiskais satvars pietiekami veicina klimatneitralitātes un klimatnoturības aspektu integrāciju pašvaldību un plānošanas reģionu attīstības plānošanā.

Kopumā secināts, ka nacionālais normatīvo aktu un attīstības plānošanas dokumentu satvars neiekļauj būtiskus ierobežojumus ilgtspējīgas transporta attīstības plānošanai pašvaldību un reģionu līmenī. Tajā pašā laikā secināts, ka nepieciešams pievērst uzmanību vairāku ilgtspējīgas mobilitātes veicinošo aspektu stiprināšanai vai nu caur normatīvo aktu bāzi, vai ar rekomendācijām un informatīvo atbalstu, kā arī labās prakses pārnesi.

Izvērtējot budžetu saskaņotību ar klimata politikas mērķiem, var secināt, ka budžetos paredzētajiem pasākumiem trūkst sasaistes gan ar nacionālā, gan pašvaldību līmeņa attīstības plānošanas dokumentos noteikto, kas uzsvērts arī Valsts kontroles revīzijas ziņojumos. Savukārt, apkopojot plānotajiem transporta attīstības un ilgtspējīgas mobilitātes pasākumiem pieejamos finanšu instrumentus, iezīmējas, ka lielākajai daļai no izvērtētajiem pasākumu veidiem finansējums ir pieejams. Integrētās transporta infrastruktūras un multimodalitātes¹³ veicināšanai, kā arī alternatīvo degvielu attīstībai atbilstoši attīstības plānošanas dokumentu prioritātēm būtu nepieciešams papildus finansējums. Plānojot transporta infrastruktūras projektus, ir jāņem vērā nākotnes scenāriji un mobilitātes politikas attīstība, piemēram elektroauto īpatsvara pieaugumu, multimodalitāti un citas tendences, kā arī īpašu uzmanību pievērst principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" pilnvērtīgai pielietošanai.

Pētījumā iegūtā informācija un atziņas apkopotas pirmajos secinājumos un rekomendācijās ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstības plānošanas un ieviešanas pilnveidošanai. Atziņas tiks integrētas turpmākajos Pētījuma ziņojumos un Vadlīniju izstrādē.

¹³ Ar multimodāla transporta jēdzienu saprotama dažādu transporta veidu (vai līdzekļu) izmantošana viena brauciena laikā; integrēti un savstarpēji savienoti satiksmes veidi (sk.nodaļā "Lietoto terminu definīcijas").

Summary

This is the first deliverable of the study "Research on the development of sustainable transport infrastructure in the urban environment to contribute to achieving climate neutrality and ensuring climate resilience".

The introduction evaluates the current practice of planning and implementation of sustainable transport infrastructure in urban areas, in relation to the fulfilment of climate policy goals. The report includes an analysis of international and European Union-level documents, an evaluation of regulatory acts governing the planning and implementation of transport infrastructure, and national development planning documents, as well as an analysis of available financial resources for transport infrastructure development. Based on the goals and principles of international sustainable transport policy development, an evaluation of Latvian regulatory acts and national development planning documents has been conducted to identify whether the national legal and political framework sufficiently promotes the integration of climate neutrality and climate resilience aspects in municipal and regional development planning.

In summary, it is concluded that the national regulatory framework and development planning documents do not impose significant constraints on the planning of sustainable transport development at the municipal and regional levels. At the same time, it is noted that attention needs to be paid to strengthening several aspects that promote sustainable mobility, either through the regulatory framework or through recommendations and informational support, as well as the transfer of best practices.

Assessment of the budget's coherence with climate policy goals leads to conclusions, that the planned measures defined in budgets lack alignment with both national and municipal-level development planning documents, as emphasized in the reports of the State Audit Office of the Republic of Latvia. Meanwhile, summarizing the available financial instruments for planned transport development and sustainable mobility measures, it is evident that funding is available for the majority of the assessed types of measures. Additional funding in line with development document priorities would be necessary for promoting integrated transport infrastructure and multimodality, as well as the promotion of alternative fuels. When planning transport infrastructure projects, future scenarios and the development of mobility policies, such as the increasing share of electric vehicles, multimodality, and other trends, should be taken into account. Special attention should be given to the full application of the "Do No Significant Harm" principle.

The information and insights obtained in the study are summarized in the first conclusions and recommendations for improving the planning and implementation of sustainable transport

infrastructure development. The findings will be integrated into future reports and development of guidelines.

Tabulu rādītājs

Tabula nr. 1 Starptautisko dokumentu analīze	18
Tabula nr. 2 Klimatnoturīgas un klimatneitrālas pilsētu mobilitātes plānošanas elementi	29
Tabula nr. 3 Transporta attīstības plānošanas normatīvo aktu analīze	30
Tabula nr. 4 Nacionālo attīstības plānošanas dokumentu analīze	54
Tabula nr. 5 Budžeta līdzekļu piešķiršanas analīze	65
Tabula nr. 6 Transporta infrastruktūras attīstībai plānotie pasākumi	70
Tabula nr. 7 Transporta infrastruktūras finansējuma instrumentu analīze	72

Attēlu rādītājs

Attēls nr.1 Latvijas SEG emisiju sadalījums pa nozarēm 2021.gadā (neskaitot ZIZIMM, ieskaitot netiešās CO ₂)	13
Attēls nr. 2 (pa kreisi). Transporta satiksme plūdu laikā	14
Attēls nr. 3 (pa labi). Aplūdots iela un ietve	14

Ievads

Eiropas Savienības (turpmāk – ES) dalībvalstis ir apņēmušās sasniegt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam¹⁴. Šī apņemšanās ir nostiprināta kā juridiski saistošs mērķis Eiropas Klimata aktā¹⁵ un tā paredz būtisku siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju samazinājumu visos sektoros. Pārņemot ES prasības, Latvijā klimatneitralitātes mērķis atspoguļots gan nacionālajos politikas plānošanas dokumentos ("Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam"¹⁶, "Stratēģija Latvijas oglekļa mazietilpīgai attīstībai līdz 2050. gadam"¹⁷, "Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam"¹⁸), gan normatīvo aktu līmenī – Klimata likuma projektā¹⁹.

Transporta sektors ir viens no lielākajiem SEG emisiju avotiem Latvijā, sastādot 30% no kopējām valsts emisijām 2021. gadā (skat.1.attēlu). Turklāt, transporta sektora emisiju apjoms pakāpeniski pieaug – 2021. gadā, salīdzinot ar 1990. gadu, transporta emisijas palielinājušās par 6,2%, un, salīdzinot ar 2020. gadu, emisijas palielinājušās par 3,9%. Galvenā ietekme kopējo SEG emisiju palielinājumā ir autotransporta radītajām emisijām, kas 2021. gadā palielinājās par 4,0%. Kopumā 2021. gadā autotransports sastādīja 97% no kopējām transporta sektora emisijām²⁰.

¹⁴Eiropas Komisija (2018). Komisijas paziņojums "Tīru planētu - visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773> [skatīts 08.01.2024]

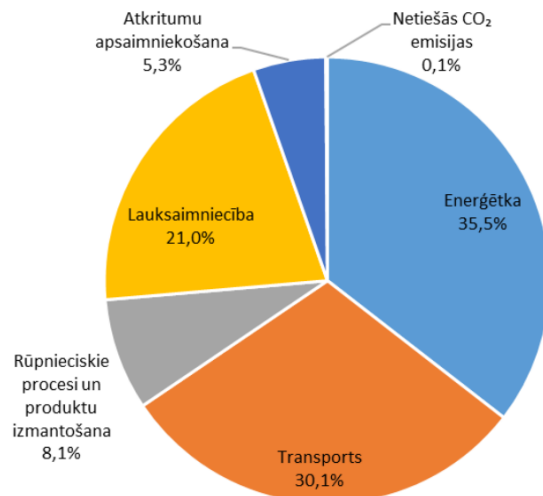
¹⁵ EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2021/1119, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts"). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1119> [skatīts 19.01.2024]

¹⁶ Ministru kabineta 2020. gada 28. janvāra informatīvais ziņojums "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342214> [skatīts 25.01.2024]

¹⁷ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2019). Ilgtermiņa stratēģija. Stratēģija Latvijas oglekļa mazietilpīgai attīstībai līdz 2050.gadam. https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/varamstr_121119_oma.pdf [skatīts 25.01.2024]

¹⁸ Klimata un enerģētikas ministrija. Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 25.01.2024]

¹⁹ Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 25.01.2024]



Attēls nr.1 Latvijas SEG emisiju sadalījums pa nozarēm 2021.gadā (neskaitot ZIZIMM, ieskaitot netiešās CO₂)²⁰

Transporta sektora infrastruktūras plānošanā ir jāņem vērā arī klimata pārmaiņu ietekme. "Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam"²¹ nosaka, ka transporta sektora funkcionēšanu un transporta infrastruktūru būtiski ietekmē tādas klimata pārmaiņu izpausmes, kā gada vidējās gaisa temperatūras paaugstināšanās, nokrišņu daudzuma palielināšanās, vētras un plūdi (skat.2.,3.att.).

²⁰ Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs. (2023). Kopsavilkums par 2023.gada siltumnīcefekta gāzu inventarizāciju. https://videscentrs.lv/gmc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/Majas_lapai_LVGMC_2023_seginvkopsavilkums.pdf [skatīts 08.01.2024]

²¹ Ministru kabineta 2019. gada 17. jūlija rīkojums Nr. 380 "Par Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam." <https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam> [skatīts 08.01.2024]



Attēls nr. 2 (pa kreisi). Transporta satiksme plūdu laikā²²

Attēls nr. 3 (pa labi). Applūdusī iela un ietve²³

Nemot vērā pilsētās notiekošos sociālos, ekonomiskos procesus un to ietekmi uz klimatu, pilsētām ir būtiska loma klimata pārmaiņu un to ietekmes mazināšanā. Pašvaldību likumā²⁴ noteikts, ka pašvaldību autonomā funkcija ir veicināt klimata pārmaiņu ierobežošanu un pielāgošanos tām. Pašvaldību kompetencēs ir arī administratīvās teritorijas labiekārtošana, tajā skaitā, pašvaldības īpašumā esošo ceļu būvniecība, uzturēšana, pārvaldība un šīs infrastruktūras apgaismošana. Tāpat pašvaldību pārziņā ir pienākums pārzināt, organizēt un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus²⁵. Lai ierobežotu klimata pārmaiņas un pielāgotu pilsētvidi klimata pārmaiņu izaicinājumiem, nepieciešama transporta infrastruktūras plānošanas, ierīkošanas un uzturēšanas procesu pilnveidošana un vienota pieeja ilgtspējīga transporta attīstības plānošanā.

"Pētījuma par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē, lai sniegtu ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā un klimatnoturības nodrošināšanā" mērķis ir novērtēt pašreizējo izmantoto praksi un izstrādāt vadlīnijas ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstības plānošanai pilsētvidē. Šī pētījuma ietvaros ar transporta infrastruktūru pilsētvidē tiek saprasts transportam nepieciešamo būvju komplekss un citi to izmantošanai un uzturēšanai nepieciešamie

²²Rozīte, R. (2009). Plūdi Riga 16.07.2009 02.jpg [attēls]. https://lv.wikipedia.org/wiki/Att%C4%93ls:Pludi_Riga_16.07.2009_02.jpg [skatīts 11.01.2024]

²³Bušmanis, D. (2019). Lietus plūdi kļūs biežāki. Vai Latvijai draud applūšana? [attēls]. <https://www.la.lv/lietus-pludi-klus-biezaki> [skatīts 11.01.2024]

²⁴Pašvaldību likums. <https://likumi.lv/ta/id/336956> [skatīts 08.01.2024]

²⁵Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/159858/redakcijas-datums/2007/07/15> [skatīts 08.01.2024]

objekti un sastāvdaļas pilsētas teritorijā, kuru uzdevums ir nodrošināt pieejamu, ērtu un drošu pārvietošanos. Atbilstoši Projekta tehniskajai specifikācijai un Izpildītāja tehniskajam piedāvājumam transporta infrastruktūras būvniecība un ar to saistītie apsvērumi attiecībā uz klimata politikas īstenošanu pētījuma ietvaros netiek apskatīti, ņemot vērā izstrādes stadijā esošo Latvijas Valsts ceļu pētījumu “Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju”²⁶.

Pētījuma ietvaros atbilstoši Nolikumam lielākais uzsvars likts uz pilsētu mobilitāti, kur autotransportam, sabiedriskajam transportam un mikromobilitātes risinājumiem ir būtiskākā loma, vērtējot to pašvaldību kompetenču griezumā. Bez autotransporta Pētījumā analizēti arī citi transporta veidi – dzelzceļš, starpreģionālie autobusi, aviācija un navigācija.

Šī Pētījuma ietvaros nav paredzēts apkopot pašvaldībām un plānošanas reģioniem pieejamos rīkus, datus un vadlīnijas transporta attīstības plānošanas jomā. Neskatoties uz to, ir vairāki noderīgi resursi (t.sk., VARAM "Metodiskie ieteikumi pašvaldībām klimata pārmaiņu politikas jomā"²⁷, VARAM "Metodiskie materiāli pašvaldībām"²⁸, "Pētījums par ēku būvniecības regulējuma pilnveidošanu, lai veicinātu būvniecības nozares klimatnoturību un virzību uz klimatneitralitāti"²⁹, "Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji"³⁰, pētījums "Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji"³¹), ko pašvaldības un plānošanas reģioni var izmantot, integrējot klimata politiku transporta attīstības plānošanā vietējā un reģionālajā līmenī. Šie resursi un rīki, kā arī citi pašvaldībām un plānošanas reģioniem pieejamie dati, kas var būt noderīgi klimata politikas integrēšanā teritorijas attīstības plānošanas procesā, ir apkopoti “Pētījuma par klimata politikas integrāciju vietējā un reģionālā līmeņa teritorijas attīstības plānošanā” lewadziņojuma nodevumā.

Pētījums tiek veikts trīs posmos. Pirmā pētījuma daļa, lewadziņojums, ietver pašreizējās izmantotās prakses izvērtējumu par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras plānošanu un ieviešanu pilsētvidē saistībā ar pašreizējiem klimata politikas mērķiem. lewadziņojuma sagatavošanā izmantota dokumentu analīzes metode, izvērtējot starptautiskā un nacionālā līmeņa transporta

²⁶ Latvijas Valsts ceļi (potenciāli pieejams). Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju. <https://ppdb.mk.gov.lv/datubaze/klimata-parmainu-ietekme-uz-autocelu-infrastrukturas-ilgtspeju-2/> [skatīts 08.01.2024]. Pētījumu plānots pabeigt līdz 31.12.2024.

²⁷ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2022). Metodiskie ieteikumi pašvaldībām klimata pārmaiņu politikas jomā. https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2022/12/Varam_metodika_pasvaldibam_klimata_politika_2022_10.pdf [skatīts 25.01.2024].

²⁸ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2023). Metodiskie materiāli pašvaldībām. <https://www.varam.gov.lv/lv/metodiskie-materiali-pasvaldibam> [skatīts 25.01.2024].

²⁹ Klimata un enerģētikas ministrija. (2023). Pētījums par ēku būvniecības regulējuma pilnveidošanu, lai veicinātu būvniecības nozares klimatnoturību un virzību uz klimatneitralitāti. <https://klimatam.lv/norvegijas-grantu-projekts/publikacijas/petijumi-un-metodiskie-materiali/> [skatīts 25.01.2024].

³⁰ Latvijas oficiālā statistika. (n.d.). Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji. <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/vide/regionalie-klimata-parmainu-raditaji> [skatīts 25.01.2024].

³¹ Jaļā brīvība. (2023). Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji. <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/vide/regionalie-klimata-parmainu-raditaji/publikacijas-un-infografikas/21339?themeCode=SG> [skatīts 25.01.2024].

attīstības plānošanas dokumentus, finanšu resursu sadales dokumentus un normatīvos aktus. Izvērsti izmantoto metožu raksturojums pieejams metodoloģijas nodaļā (4. nodaļa).

Pētījuma otrajā posmā tiks sagatavots Starpziņojums, kurā tiks raksturota un analizēta esošā situācija saistībā ar transporta infrastruktūras attīstības plānošanu un ierīkošanu piecās Latvijas pilsētās un plānošanas prakse trīs Eiropas Savienības dalībvalstu pilsētās. Trešajā posmā tiks izstrādāti ieteikumi un vadlīnijas ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstības plānošanas un ieviešanas pilnveidošanai klimatnoturības un klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai Latvijā.

Ievadziņojums sastāv no četrām nodaļām. Ziņojuma satura struktūra ir sekojoša: lietoto terminu definīciju uzskaitījums, saīsinājumi, kopsavilkums angļu un latviešu valodā, ievads, starptautiskā līmeņa plānošanas dokumentu analīze, transporta infrastruktūras plānošanas un ieviešanas regulējošo normatīvo aktu un nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējums, transporta infrastruktūras attīstībai pieejamo finanšu resursu analīze, metodoloģija, izmantotie avoti un pielikumi.

Pētījuma izpildītājs ir SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" (turpmāk – ELLE, Izpildītājs).

1. Ilgtspējīga transporta plānošana: starptautiskie un ES līmeņa dokumenti

Lai identificētu iespējami saistošās starptautiskās prasības, kā arī rekomendācijas un nosacījumus ilgtspējīgas transporta infrastruktūras attīstības plānošanai pilsētvidē, ziņojuma ietvaros izvērtēti vairāki starptautiskie un ES līmeņa dokumenti, ieskaitot tiesību aktus, stratēģijas, ziņojumus, vadlīnijas, pētījumus un dažādu projektu rezultātus. Veicot starptautisko un ES līmeņa dokumentu izvērtējumu, uzsvars likts uz labo praksi un starptautiski atzītiem nosacījumiem ilgtspējīgas pilsētvides transporta attīstības plānošanai, kas būtu pārņemama arī Latvijas pašvaldībās un plānošanas reģionos. Šajā sadaļā iekļautās rekomendācijas tiks izvērtētas un ņemtas vērā arī citu projekta uzdevumu izpildes laikā.

Tabula nr. 1 Starptautisko dokumentu analīze

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
1.	Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Ilgtspējīgas attīstības programmas mērķi līdz 2030. gadam ³²	Tiešā ietekme – pozitīva.	2015. gadā ANO Ģenerālajā asamblejā pieņēma rezolūciju Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam nosaka 17 Ilgtspējīgas attīstības mērķus (IAM) un 169 apakšmērķus, lai pasaulē mazinātos nabadzība un pasaules attīstība būtu ilgtspējīga. 11. IAM ir "Padarīt pilsētas un apdzīvotas vietas iekļaujošas, drošas, pielāgoties spējīgas un ilgtspējīgas", ar mobilitātes politiku pilsētvidē tiešā veidā ir saistīti vairāki apakšmērķi: 11.2. Līdz 2030. gadam visiem nodrošināt piekļuvi drošai, cenas ziņā izdevīgai, pieejamai un ilgtspējīgai transporta sistēmai, uzlabot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši paplašinot sabiedrisko transportu, pievēršot uzmanību vismazāk aizsargāto iedzīvotāju, sievietēm, bērnu, cilvēku ar invaliditāti un vecu cilvēku vajadzībām, 11.3. Līdz 2030. gadam uzlabot iekļaujošu un ilgtspējīgu urbanizāciju un iesaistošu, integrētu un ilgtspējīgu apdzīvotu vietu plānošanu un pārvaldību visās valstīs, 11.6. Līdz 2030. gadam samazināt pilsētu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi uz vienu iedzīvotāju, cita starpā, pievēršot īpašu uzmanību gaisa kvalitātei un sadzīves un citu atkritumu apsaimniekošanai, 11.7. Līdz 2030. gadam nodrošināt drošu, iekļaujošu un pieejamu zaļo un sabiedrisko zonu vispārēju pieejamību, jo īpaši sievietēm un bērniem, veciem cilvēkiem un personām ar invaliditāti, 11.a Atbalstīt pozitīvas ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās saites starp pilsētu, piepilsētu un lauku teritorijām, nostiprinot valsts un reģionālās attīstības plānošanu, 11.b Līdz 2020. gadam ievērojami palielināt to pilsētu un apdzīvotu vietu skaitu, kuras pieņem un īsteno integrētas politikas un plānus attiecībā uz iekļaušanu, resursu efektivitāti, klimata pārmaiņu mazināšanu, pielāgošanos šādām pārmaiņām un noturību pret katastrofām, un atbilstoši Sendai Katastrofu risku mazināšanas rīcības plānam 2015.–2030. gadam attīstīt un īstenot vienotu katastrofu riska pārvaldību visos līmeņos 13. IAM ir "Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi" ieskaitītos šādus apakšmērķus: 13.1. Visās valstīs stiprināt noturību pret apdraudējumiem, kas saistīti ar klimatu un dabas katastrofām, un spēju pielāgoties tām, 13.2. Integrēt klimata pārmaiņu jomā veiktos pasākumus valstu politikās, stratēģijās un plānošanā, 13.3. Uzlabot izglītību, izpratnes veicināšanu un cilvēcisko un institucionālo spēju klimata pārmaiņu mazināšanas, pielāgošanās, ietekmes mazināšanas un agrīnās brīdināšanas jomās.	Dokumentā ir specifiski izcelti gan ar klimata pārmaiņu samazināšanu un pielāgošanos tām, gan ar pilsētvides ilgtspējas uzlabošanu saistīti jautājumi. Īpaši atzīmējami ir apakšmērķi, kas uzsver klimata pārmaiņu politikas integrēšanu citu nozaru politikās, stratēģijās un plānošanā, ilgtspējīgas, tīras un iekļaujošas pilsētvides veicināšanu un sasaisti ar pilsētām un piepilsētu, un lauku teritorijām. IAM ir ņemami vērā, izstrādājot Latvijas valsts un pašvaldību attīstības plānošanas dokumentus, ieskaitot ilgtspējīgas attīstības stratēģijas.
2.	1992. gada 9. maija ANO Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām ³³	Tiešā ietekme – pozitīva.	ANO vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām ir Apvienoto Nāciju Organizācijas izveidots daudzpusējs starpvalstu līgums ar mērķi globāli koordinēt un organizēt klimata pārmaiņu izraisīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu un dalībvalstu spēju pielāgoties esošām un nākotnes klimata pārmaiņām. Cita starpā Konvencija nosaka (4. pants), ka visām Līgumslēdzēju pusēm ir jāveicina siltumnīcefekta gāzu antropogēnās emisijas kontroles, samazināšanas vai novēršanas tehnoloģijas, pieejas un norišu attīstību, piemērošanu, izplatīšanu un ieviešanu visās nozarēs, ieskaitot transportu.	Konvencija nosaka vispārīgas prasības Līgumslēdzēju pusēm (ieskaitot Latviju) attiecībā uz SEG emisiju samazināšanu visos sektoros, ieskaitot transporta sektoru. Konvencijas mērķi ir saistoši Līgumslēdzēju pusēm un attiecīgi ņemami vērā Latvijas valsts un pašvaldību politikas plānošanā.
3.	ANO Vispārējā konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgums ³⁴	Tiešā ietekme – pozitīva.	Parīzes nolīgums ir vispārēja juridiski saistoša pasaules mēroga starptautiskā vienošanās klimata jomā. Par to panākta vienošanās ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Līgumslēdzēju Pušu konferencē 21. sesijā Parīzē (COP21), Francijā 2015. gada 12. decembrī. Latvija to parakstīja 2016. gada 22. aprīlī vēsturiskā ceremonijā Ņujorkā, ES to ratificēja 2016. gada 4. oktobrī. Latvija Parīzes nolīgumu ratificēja 2017. gadā. Nolīgums tiecas panākt, lai pasaules valstis noteiktāk stātos pretī klimata pārmaiņu draudiem ilgtspējīgas attīstības un nabadzības izskaušanas kontekstā, tostarp: (a) ierobežojot globālo vidējās temperatūras pieaugumu būtiski zem 2 °C atzīmes, salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni, un tiecoties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni, atzīstot, ka tas ievērojami mazinātu klimata pārmaiņu riskus un ietekmi, (b) vairojot spējas pielāgoties klimata pārmaiņu nelabvēlīgajai ietekmei un veicināt klimatnoturību un tādu attīstību, kam raksturīgas zemas siltumnīcefekta gāzu emisijas, turklāt tā, lai neapdraudētu pārtikas ražošanu. (c) finanšu plūsmas pieskaņojot izvīrītajam kursam uz mazākām siltumnīcefekta gāzu emisijām un klimatnoturīgu attīstību. Nolīgums nosaka, ka Katra Puse sagatavo, paziņo un uztur secīgus nacionāli noteiktos devumus (NDC, SEG emisiju samazināšanas mērķus), ko tā iecerējusi sasniegt (4. pants). Puses īsteno iekšējus mazināšanas pasākumus nolūkā sasniegt šādu devumu mērķus.	Dokuments nosaka specifiskus SEG emisiju samazināšanas mērķus, kas ES kontekstā ir klimata neitralitātes sasniegšana līdz 2050. gadam. Latvijas pienākumi Parīzes nolīguma kontekstā noteica īstenot saistības, ko paredz ES nacionāli noteiktais devums (NDC), kas paredz ES dalībvalstu kopīgo apņemšanos samazināt SEG emisijas par vismaz 55 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gadu. Lai īstenotu Parīzes nolīguma mērķus ES ietvaros ir noteikti kopējie ES SEG emisiju samazināšanas mērķi, un tie ir sadalīti divās daļās – ES Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (turpmāk –

³²Apvienoto Nāciju Organizācija. (2015). Ilgtspējīgas attīstības programmas mērķi līdz 2030. gadam. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Dienaskartiba%202030_0.pdf [skatīts 08.01.2024]

³³Likums "Par Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām". <https://likumi.lv/ta/id/34198> [skatīts 08.01.2024]

³⁴Apvienoto Nāciju Organizācija. Parīzes nolīgums. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1730> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
				ES ETS) aptvertie sektori un ES ETS neaptvertie sektori (turpmāk - ne-ETS). ES ETS mērķa izpildes organizēšana ir Eiropas Komisijas atbildība. Šī mērķa izpildei ir apstiprināti ES ETS darbības nosacījumi un noteikta ES ETS operatoru atbildība. Attiecībā uz ne-ETS mērķa izpildi, Latvijai laika periodā no 2021. gada līdz 2030. gadam ir nepieciešams nodrošināt 17% ne-ETS darbību SEG emisiju samazinājumu (tai skaitā transporta sektorā), salīdzinot ar Latvijas ne-ETS darbību SEG emisiju apjomu 2005. gadā. Attiecīgi nolīgumā un attiecīgajos ES normatīvajos aktos noteiktie emisiju samazināšanas mērķi ir jāintegrē arī Latvijas valsts un pašvaldību politikas plānošanā.
4.	ES Zaļais kurss (ang. EU Green Deal)	Pozitīva	Eiropas zaļais kurss ir politikas iniciatīvu kopums, kura mērķis ir vest ES pa zaļās pārkārtošanās ceļu uz galīgo mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti ³⁵ . Šīs politikas kopums sastāv no vairākām iniciatīvām, ieskaitot: • Normatīvo aktu pakotne “Gatavi mērķrādītājam 55” (ang. Fit for 55), • ES stratēģijas par pielāgošanos klimata pārmaiņām, • Ilgtspējīgas mobilitātes veicināšana, • Tīra un droša enerģija par pieņemamu cenu un energoefektivitāte, • Meža stratēģija un atmežošana. Transporta un mobilitātes jomā ES zaļās pārkārtošanās plāns paredz, ka • Līdz 2030. gadam ES ir jāsamazina SEG emisijas no vieglām automašīnām par 55%, un par 50% no komerctransporta, • Līdz 2050. gadam ES ir jāsamazina SEG emisijas no transporta sektora par 90% salīdzinot ar 1990. gada līmeni. • Sākot ar 2035. gadu visām jaunām reģistrētām vieglām automašīnām un komerctransportam ir jābūt bezemisiju transportlīdzekļiem. • Atsevišķi mērķi attiecās arī uz aviācijas un kuģošanas sektoriem. Kā daļa no ES Zaļā kursa ir izstrādāta arī ES mobilitātes stratēģija "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (sk. zemāk).	ES Zaļais kurss ir politikas iniciatīvu kopums, kas kalpo ka horizontāls politikas dokuments un attiecīgi ir saistošs visām ES dalībvalstīm un pašvaldībām. ES Zaļā kursa mērķi tiek integrēti ES normatīvajos aktos, un ir saistošie vai tiek atbilstoši transponēti Latvijas normatīvajos aktos. Attiecīgi pašvaldības attīstības plānošanas procesā būtu jāņem vērā, gan vispārīgos, gan specifiskos ES Zaļā kursa mērķus, t.sk. vispārīgos SEG emisiju samazināšanas mērķus, transporta sektora emisiju samazināšanas mērķus un bezemisiju transporta līdzekļu veicināšanas pasākumus.
5.	Ceļā uz klimatnoturīgu Eiropu: jaunā ES Klimatadaptācijas stratēģija	Pozitīva	ES klimatnoturības stratēģijas mērķis ir nodrošināt, ka 2050. gadā Eiropa ir nostiprinājusi pielāgotiesspēju un līdz minimumam samazinājusi neaizsargātību pret klimata pārmaiņu ietekmi atbilstoši Parīzes nolīgumam un ierosinātajam Eiropas Klimata aktam. Stratēģija uzsver, ka pielāgošanu klimata pārmaiņām ir jāpadara par sistemātisku pieeju, kuras pamatā ir • Pielāgošanas integrēšana makrofiskālajā rīcībpolitikā, • Dabā balstīti adaptācijas risinājumi un • Vietējie pielāgošanas pasākumi. Attiecīgi īpaša loma šajā procesā ir noteikta tieši vietēja līmeņa pielāgošanas pasākumiem, kā arī pielāgošanās pasākumu un apsvērumu integrēšanai visos plānošanas procesos; šīs ir noteiktas kā horizontālās prioritātes.	ES klimatnoturības stratēģijas īpaši uzsver pielāgošanas integrēšanu citu sektoru rīcībpolitikā, ka arī vietējo pielāgošanas pasākumu lielo nozīmi, Attiecīgi, pašvaldībām ir iezīmēto ļoti nozīmīga loma pielāgošanā klimata pārmaiņām un šīm klimata politikas mērķim ir jābūt integrētām visos attīstības plānošanas procesos.
6.	Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai	Tiešā ietekme – pozitīva.	Stratēģijā ir izklāstīts ceļvedis Eiropas transporta stabilai virzībai uz ilgtspējīgu un viedu nākotni. Tajā ir noteiktas desmit pamatiniciatīvu jomas un rīcības plāns, kas turpmākajos gados virzīs EK un ES dalībvalstu darbu. Dažas pamatiniciatīvas un rīcības tiešā veidā attiecas uz ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes veicināšanu, ieskaitot: • 3. pamatiniciatīva — Ilgtspējīgākas un veselīgākas starppilsētu un pilsētu mobilitātes nodrošināšana, kas cita starpā nosaka, ka: ○ Komisija ciešāk sadarbosies ar pilsētām un dalībvalstīm, lai nodrošinātu, ka visas lielās un vidējās pilsētas, kas ir TEN-T tīkla pilsētu mezgli, līdz 2030. gadam ievieš savus ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānus. Šiem plāniem būtu jāietver jauni mērķi, piemēram, panākt nulles emisijas un to, lai nebūtu neviena satiksmes negadījumos bojāgājušā. Aktīvā transporta veidi,	Stratēģija skaidri definē transporta un mobilitātes politikas attīstības virzienus ES. Lai gan šis dokuments šobrīd neuzliek tiešas prasības Latvijas pašvaldībām, tas nosaka prioritāros mobilitātes politikas attīstības virzienus, t.sk. SUMP (ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns) izstrāde, aktīvo transporta veidu veicināšana (piemēram, riteņbraukšana),

³⁵ Eiropas parlaments. Eiropas zaļais kurss: <https://www.consilium.europa.eu/lv/policies/green-deal/#what> [skatīts 23.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
	"Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (2020) ³⁶		piemēram, riteņbraukšana, ir piedzīvojuši izaugsmi; pilsētas ziņo, ka izveidota papildu riteņbraukšanas infrastruktūra vairāk nekā 2300 km garumā. - Pilsētās un piepilsētās ļoti svarīga ir multimodalitāte, kuru sekmē digitāli risinājumi. Pieaugošais spiediens uz pasažieru pārvadājumu sistēmām ir veicinājis jaunu un inovatīvu risinājumu pieprasījumu, dažādi transporta pakalpojumi tiek integrēti pakalpojumā, kas pieejams pēc pieprasījuma, ievērojot koncepciju "mobilitāte kā pakalpojums" (ang. "mobility as a service" vai MaaS). Daudzās pilsētās arī vērojama pāreja uz kopīgotas un sadarbīgas mobilitātes pakalpojumiem (koplietoti vieglie automobiļi, velosipēdi, kopbraukšana un citi mikromobilitātes veidi), kurus sekmē digitālo koplietošanas platformu (piemēram, digitālas mašīnu koplietošanas platformas (CityBee, CarGuru, Fiqsy, OX Drive u.c.), kopā braukšanas grupas sociālajā tīklā <i>Facebook</i> vai citas koplietošanas platformas, piemēram BlaBlaCar³⁷) parādīšanās, tādējādi ļaujot samazināt transportlīdzekļu skaitu ikdienas satiksmē. - Pārskatot tiesību aktu kopumu par mobilitāti pilsētās, lai popularizētu un atbalstītu ilgtspējīgus un veselīgus transporta veidus, Komisija palīdzēs uzlabot spēkā esošo Eiropas tiesisko regulējumu par mobilitāti pilsētās. Lai svārstmigrantiem nodrošinātu ilgtspējīgas mobilitātes iespējas, nepieciešami skaidrāki norādījumi par mobilitātes pārvaldību vietējā un reģionālā līmenī, tostarp par labāku pilsētplānošanu un savienojamību ar lauku apvidiem un piepilsētām. Eiropas politikai un finansiālajam atbalstam būtu arī jāatspoguļo pilsētu mobilitātes nozīmīgums TEN-T vispārējā darbībā, paredzot noteikumus par pirmās/pēdējās jūdzes risinājumiem, kas ietver multimodālas mobilitātes centrus, stāvparkus un drošu kājāmiešanas un riteņbraukšanas infrastruktūru. - Komisija pētīs, kā nodrošināt, lai pasažieru transports pēc pieprasījuma (taksometri un transportlīdzekļu noma ar vadītāju) varētu kļūt ilgtspējīgāks un nodrošināt iedzīvotājiem efektīvus pakalpojumus, vienlaikus saglabājot vienotā tirgus stabilitu darbību un novēršot sociālās un drošības problēmas. Komisija arī palīdzēs pilsētām modernizēt politikas instrumentu klāstu tādās jomās kā mikromobilitāte, bezemisiju transportlīdzekļu, tostarp autobusu un prāmju, iepirkuma atbalsts un saistītā infrastruktūra. Plašāka informācija par mazemisiju un bezemisiju zonām, vienots marķējums, kā arī transportlīdzekļiem piemērojami digitālie risinājumi var palīdzēt saglabāt vienotā tirgus sekmīgu darbību un atvieglot pamatbrīvību izmantošanu. 4. pamatiniciatīva — Kravu pārvadājumu zaļināšana, ieskaitot: - Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā būtu jāiekļauj arī kravu pārvadājumu dimensija, sagatavojot īpašus ilgtspējīgas pilsētu loģistikas plānus. Ar šiem plāniem tiks paātrināta jau pieejamo bezemisiju risinājumu izvēšana, ietverot kravas velosipēdus, automatizētas piegādes un dronus (bezpilota gaisa kuģus), kā arī iekšzemes ūdensceļu veiksmīgāka izmantošana pilsētās.	multimodālā pieeja, "mobilitāte kā pakalpojums" (MaaS), koplietošana un kopbraukšana, mikromobilitātes veicināšana, sadarbība starp reģioniem, pirmā/pēdējā kilometra ilgtspējīgi risinājumi, transports pēc pieprasījuma, labāka pilsētplānošana, ilgtspējīgas pilsētu loģistikas plānu izstrāde.
7.	Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars" ³⁸	Tiešā ietekme – pozitīva.	Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars uzsver, ka pārejā uz drošu, pieklūstamu, iekļaujošu, viedu, noturīgu un bezemisiju pilsētmobilitāti ir nepieciešams skaidri orientēties uz aktīvu, kolektīvu un kopīgotu mobilitāti, kuras pamatā ir mazemisiju un bezemisiju risinājumi. Satvars iezīmē deviņus ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes attīstības pamatprincipus: - Pastiprināta pieeja TEN-T pilsētas mezgļiem (t.sk. pieņemt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānus (SUMP), vākt un iesniegt pilsētmobilitātes datus, attīstīt multimodālus pasažieru centrus, attīstīt multimodālus kravas termināļus), - Pastiprināta pieeja ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem un mobilitātes pārvaldības plāniem (t.sk. veicinās sadarbību ar Eiropas Pilsētas mēru paktu, papildinās un racionalizēs ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānu pamatnostādņu kopumu), - Progresu uzraudzība. Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāji (t.sk. noteikt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāju kopumu), - Pievilcīgi sabiedriskā transporta pakalpojumi, kuri tiek atbalstīti ar multimodālu pieeju un digitalizāciju, - Veselīgāka un drošāka mobilitāte: atjaunots uzsvars uz iešanu kājām, braukšanu ar velosipēdu un mikromobilitāti, - Bezemisiju pilsētas kravu loģistika un pēdējā kilometra piegāde, - Digitalizācija, inovācija un jauni mobilitātes pakalpojumi, - Ceļā uz klimatneitrālām pilsētām: noturīgs, videi draudzīgs un energoefektīvs pilsētas transports, - Izpratnes veicināšana un spēju attīstīšana.	Satvars definē pilsētas transporta un mobilitātes politikas attīstības virzienus ES un nosaka prioritārās mobilitātes politikas attīstības virzienus, kas būtu ņemami vērā gan valsts, gan pašvaldību attīstības plānošanas dokumentos.

³⁶Eiropas Komisija. (2020). Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai (2020) "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789> [skatīts 08.01.2024]

³⁷ BlaBlaCar. (n.d.). About Us. <https://blog.blablacar.com/about-us> [skatīts 11.01.2024]

³⁸European Commission. (2021). Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			Satvars iezīmē 8 rīkus ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes attīstībai: • Labāks sabiedriskā transporta tīkls, • Viegļākas un pievilcīgākas iespējas aktīvai mobilitātei, piemēram, staigāšanai un riteņbraukšanai, • Efektīva bezemisiju pilsētas loģistika un pēdējās jūdzes piegādes, • Labāka mobilitātes plūsmu pārvaldība, izmantojot multimodālos mezglus un digitālos risinājumus, • Mūsdienīgas stacijas, kas savieno dzelzceļu ar sabiedrisko transportu nodrošinot kopīgus mobilitātes pakalpojumus, • Lielāki un labāki stāvparki (<i>park & ride</i>), kas aprikoti ar uzlādes punktiem bezemisiju transportlīdzekļiem, • Vairāk multimodālo termināļu un kravu konsolidācijas centru, • Ilgtspējīgāki un labi funkcionējoši pasažieru transporta pakalpojumi pēc pieprasījuma, piemēram, taksometri un maksas braucieni.	
8.	Priekšlikums Eiropas deklarācijai par velobraukšanu - Komisijas piedāvājums Eiropas Deklarācijai par riteņbraukšanu uz Eiropas Parlamentu un Padomi ³⁹	Tiešā ietekme – pozitīva.	Priekšlikumā Eiropas deklarācijai par riteņbraukšanu, ko 2023. gada oktobrī pieņēma Eiropas Komisija, velobraukšana ir atzīta par ilgtspējīgu, pieejamu, iekļaujošu un veselīgu transportlīdzekli, kam ir spēcīga pievienotā vērtība ES ekonomikai. Tajā ir uzskaitīti principi riteņbraukšanas veicināšanai, kas vadīs turpmāko rīcību ES. Deklarācija nosaka, ka: • ES un tās dalībvalstīm kopā ar reģionu un pašvaldību iestādēm ir svarīga loma velobraukšanas paplašināšanas atbalstīšanā. EK apņemas izstrādāt velobraukšanas politiku un stratēģiju visos pārvaldes līmeņos, prioritizēt velobraukšanas pasākumus SUMP ietvaros, mudināt uzņēmumus, organizācijas un iestādes velobraukšanu veicināt ar dažādām mobilitātes pārvaldības shēmām. • Ikvienam, ieskaitot cilvēkus ar invaliditāti vai ierobežotu pārvietošanās spēju, neatkarīgi no vecuma un dzimuma jābūt piekļuvei mobilitātei, un velobraukšana var dot būtisku ieguldījumu, to nodrošinot. EK apņēmās padarīt velobraukšanu vieglāk pieejamu, veicināt apmācības un izvērtēt fiskālā atbalsta mehānismus. • Plašākas velobraukšanas veicināšanā būtiska ir velobraukšanas infrastruktūras kvalitātes, kvantitātes, nepārtrauktības un pievilcības uzlabošana. EK apņemas ievērojami paplašināt velo infrastruktūru, izstrādāt un izmantot ES norādījumus par kvalitātes prasību standartiem, atvēlēt pietiekamu vietu velosipēdistiem un citiem mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, strādāt tā, lai pilsētās veidotos saskanīgs velotīkls utt. • Ir vajadzīgi prāvāki ieguldījumi, kas veicinātu velobraukšanas potenciālu. EK apņemas sagādāt tehnisku atbalstu, fondus un finanses, kas palīdzētu izstrādāt un īstenot velobraukšanas stratēģiju un ar velobraukšanu saistītus ieguldījumus. • Ikvienam nepieciešams braukt ar velosipēdu droši un aizsargāti. EK apņemas panākt satiksmes drošības noteikumu un tiesību aktu izpildi un citādi uzlabot velobraukšanas drošību. • Velobraukšanas plašāka izmantošana nozīmē kvalitatīvāku vietējo nodarbinātību un nāk par labu ES ekonomikai un veloindustrijai, kā arī veicina ES industriālās stratēģijas mērķu sasniegšanu. • Velobraukšanai jābūt svarīgai lomai multimodālās savienojamības un tūrisma uzlabošanā, sevišķi apvienojumā ar vilcieniem, autobusiem un citu veidu transportlīdzekļiem, gan pilsētās, gan laukos. • Velobraukšanas dati visā ES ir jāvāc vienoti, lai nodrošinātu efektīvu deklarācijā ietverto principu un saistību īstenošanas uzraudzību. Tiek minēts, ka ierosinātie principi palīdzēs ES sasniegt Eiropas zaļā kursa, ilgtspējīgas un gudras mobilitātes stratēģijas un nulles piesārņojuma rīcības plāna mērķus.	Deklarācijas priekšlikums skaidri definē velobraukšanas politikas attīstības virzienus ES. Lai gan šis dokuments šobrīd neuzliek tiešas prasības Latvijas pašvaldībām, tas nosaka prioritāros velobraukšanas politikas attīstības virzienus un iezīmē šī mobilitātes veida svarīgo lomu nākotnes mobilitātes attīstībā.
9.	Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC Intergovernmental Panel on Climate Change) Sestais novērtējuma ziņojums (AR6)	Netiešā ietekme – pozitīva.	Ziņojums sniedz padziļinātu emisiju avotu un emisiju izmaiņu novērtējumu un prognozes, kā arī sniedz paskaidrojumus par emisiju samazināšanas pasākumiem, un novērtē nacionālo SEG emisiju devumu ietekmi saistībā ar ilgtermiņa emisiju mērķiem. Attiecībā uz pilsētu vides ietekmi uz klimata pārmaiņām, ziņojums (8. nodaļa "Pilsētu sistēmas un citas apdzīvotas vietas" ⁴⁰) uzsver gan pilsētu nozīmīgo lomu emisiju radīšanā, gan arī lielo potenciālu to samazināšanā. Starp svarīgākajiem pasākumiem ziņojums izceļ pilsētu plānošanu: "Integrēta telpiskā plānošana kompaktai un resursu efektīvai pilsētu izaugsmei, izvietojot līdzās lielāku dzīvojamo māju un darba vietu blīvumu, jauktu zemes izmantošanu un uz tranzītu orientētu attīstību (TOD), līdz 2050. gadam varētu samazināt SEG emisijas par 23 % līdz 26 %, salīdzinot ar ierastās darbības scenāriju.	Ziņojums uzsver pilsētu, īpaši pilsētu transporta sistēmu, ietekmi uz klimata pārmaiņām un sniedz pārskatu par jaunākajiem zinātniskajiem pierādījumiem par iespējamajiem emisiju samazināšanas pasākumiem, no kuriem kā galveno var izcelt integrētu un kompaktu pilsētas plānošanu, kas samazina nepieciešamību pēc privātā autotransporta izmantošanas, kā arī uzvedības paradumu maiņas nepieciešamību.

³⁹ Eiropas Komisija. (2023). Eiropas deklarācija par velobraukšanu. Komisijas piedāvājums Eiropas Deklarācijai par riteņbraukšanu uz Eiropas Parlamentu un Padomi. https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_lv?filename=European_Declaration_on_Cycling_lv.pdf [skatīts 08.01.2024]

⁴⁰Lwasa, S., K.C. Seto, X. Bai et.al. (2022). Urban systems and other settlements. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter08.pdf [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			Kompaktas pilsētas ar saīsinātiem attālumiem starp mājokli un darbu, un pasākumi, kas atbalsta modālu pāreju no privātā transporta izmantošanas uz pārvietošanos ar kājām, riteņbraukšanu un zemu emisiju koplietošanas un sabiedrisko transportu, "pasīvās ēkas" un pilsētas zaļā infrastruktūras attīstība, var sniegt ievērojamu labumu sabiedrības veselībai un samazināt SEG emisijas." Uz tranzītu orientēta attīstība (TOD) tiek definēta kā pieeja pilsētvides attīstībai, kas maksimāli palielina dzīvojamo, darījumu un rekreācijas telpu sasniedzamību pastaigas attālumā no efektīva sabiedriskā transporta, lai veicinātu iedzīvotāju mobilitāti, sabiedriskā transporta ekonomisko pamatotību un pilsētu zemes vērtību. Integrēto telpisko plānošanu, kas atbilst TOD principiem, raksturo "5D" pieeja: blīvums (density), daudzveidība un jaukts zemes lietojums (diversity), ielu dizains (design), galamērķu savienojamība (destination accessibility), attālums līdz tranzīta punktam (distance to transit point). Ir pierādīts, ka telpiskās stratēģijas, kas integrē 5D principus, samazina transportlīdzekļu nobraukto kilometru daudzumu un tādējādi ar transportu saistītās SEG emisijas, ietaupot enerģiju. Ziņojuma 10. nodaļā "Transports" uzvērts, ka transports ir viens no nozīmīgajiem SEG emisiju avotiem pasaulē, radot aptuveni 23% no pasaules SEG emisijām. Ziņojumā SEG emisiju samazināšanai pilsētas vidē ir īpaši izceltas sekojošas tendences: ilgtspējīga pilsētas vides un infrastruktūras plānošana (ieskaitot "5D" principus), uzvedības maiņa, transporta veida izvēles iespējas un jauno tehnoloģiju izmantošana (ieskaitot koplietošanas iespējas, digitalizāciju, "mobilitāte, ka pakalpojums", piedāvājuma un pieprasījuma pārvaldību, informācijas analīzi, robotizāciju utt.). Atsevišķi tiek iezīmēts atjaunīgo energoresursu izmantošanas potenciāls transporta sektorā.	
10.	ICLEI – Vietējās pašvaldības ilgtspējai (Local Governments for Sustainability) ⁴¹	Netiešā ietekme – pozitīva.	ICLEI ir globāls tīkls, kurā ietilpst vairāk nekā 2500 vietējo un reģionālo pašvaldību, kas ir apņēmušās nodrošināt ilgtspējīgu pilsētu attīstību. Organizācija regulāri publicē dažādus informatīvos dokumentus un ziņojumus, kā arī organizē pieredzes apmaiņas aktivitātes. Viens no pieciem organizācijas darbības virzieniem ir zemu emisiju attīstība. Jaunākās publikācijas iekļauj sevī vadlīnijas "Nulles emisiju zonas pilsētā: negaidiet un sāciet ar kravas transportu!" ⁴² , kas sniedz praktiskus padomus un ceļa karti, kā noteikt un pārvaldīt nulles emisiju zonu un aizliegumu iebraukt pilsētas centrā kravas autotransportam. 2023. gada publikācija "EkoLoģistikas rokasgrāmata: ilgtspējīgi pilsētu kravu pārvadājumi" ⁴³ arī pievēršas emisiju samazināšanai no kravas transporta un sniedz vairākas praktiskas rekomendācijas pašvaldībām, ieskaitot Zemo emisiju rīcības plāna izstrādi pilsētu kravu pārvadājumiem.	Kravu autotransporta īpatsvars pilsētā ir salīdzinoši mazs, bet tā ietekme uz vidi (ieskaitot vides troksni, gaisa piesārņojošo vielu un SEG emisijas) ir ievērojama. Attiecīgi pašvaldībām, izstrādājot pilsētas plānošanas dokumentus un plānojot pilsētu attīstību, ir jāņem vērā arī loģistikas sistēmu ietekme un vidi un to optimizācija, izmantojot jaunākās tehnoloģijas un labās prakses piemērus.
11.	Eiropas Pilsētu mēru pakts ⁴⁴ un Vispasaules mēru pakts (Global Covenant of Mayors, GCoM) ⁴⁵	Netiešā ietekme – pozitīva.	Eiropas Pilsētas mēru pakta klimata un enerģētikas jomā Eiropas Komisija izveidoja 2008. gadā ar mērķi veicināt ES virzību uz klimata un enerģētikas mērķiem, iesaistot pilsētu mērus un pašvaldības. 2015. gadā Eiropas Pilsētu mēru pakta iniciatīva tika paplašināta – izveidota Vispasaules mēru pakta iniciatīva (GCoM). GCoM ir lielākā globālā alianse pilsētu klimata pārmaiņu jomā, kuras pamatā ir vairāk nekā 12 500 pilsētu un pašvaldību apņemšanās. Pievienojoties šai iniciatīvai, pašvaldības brīvprātīgi apņemas īstenot ES klimata un enerģētikas mērķus, izstrādājot un ieviešot ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plānus, tādējādi samazinot SEG emisijas un veicinot klimatnoturību. Organizācija izstrādā un izplata dažādus informācijas dokumentus un vadlīnijas, īsteno pieredzes apmaiņas pasākumus.	Organizācija tiešā un netiešā veidā atbalsta pašvaldības viņu klimata un enerģētikas, kā arī pielāgošanās plānu izstrādē un ieviešanā. Pašvaldībām, kas ir pievienojušās Mēru paktam, ir iespēja izmantot vairākus rīkus (t.sk. vadlīnijas klimata un enerģētikas plānu izstrādei ⁴⁶ , Ziņošanas vadlīnijas par enerģētisko nabadzību ⁴⁷ , tiešsaistes semināru materiāli ⁴⁸ utt.) kā arī saņemt finansiālo atbalstu plānu izstrādei un realizācijai. Kvalitatīva ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāna izstrāde palīdz pašvaldībai virzīties uz klimata un enerģētikas mērķiem, kā arī uzlabot SEG emisiju uzskaiti pašvaldību līmenī, prioritizēt SEG emisiju samazināšanas un pielāgošanās pasākumus.

⁴¹ Local Governments for Sustainability. (n.d.) <https://iclei.org/> [skatīts 08.01.2024]

⁴² Transport Decarbonisation Alliance. Zero-Emission Zones in the City: Don't Wait to Start with Freight!. <https://tda-mobility.org/wp-content/uploads/2023/06/Zero-Emission-Zones-in-the-City-Dont-Wait-to-Start-with-Freight.pdf> [skatīts 08.01.2024]

⁴³ ICLEI – Local Governments for Sustainability. (2022). EcoLogistics Handbook, Unlocking Sustainable Urban Freight. https://sustainablemobility.iclei.org/wpdm-package/ecologistics_handbook_eng/?wpdmdl=72600&refresh=656ef583acdf71701770627 [skatīts 08.01.2024]

⁴⁴ EU Covenant of Mayors for Climate & Energy: <https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/about>

⁴⁵ Global Covenant of Mayors. (n.d.). <https://www.globalcovenantofmayors.org/> [skatīts 08.01.2024]

⁴⁶ EU Covenant of Mayors for Climate & Energy https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/resources/library/filtered?title=&field_keywords_target_id=All&field_publication_type_target_id=139&field_document_language_value=6&field_publication_year_value= [skatīts 23.01.2024]

⁴⁷ EU Covenant of Mayors for Climate & Energy, Ziņošanas vadlīnijas par enerģētisko nabadzību: <https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/node/853> [skatīts 23.01.2024]

⁴⁸ EU Covenant of Mayors for Climate & Energy, https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/resources/library/filtered?title=&field_keywords_target_id=All&field_publication_type_target_id=145&field_document_language_value=6&field_publication_year_value= [skatīts 23.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
12.	C40 Pilsētu klimata līderības grupa (Cities Climate Leadership Group) ⁴⁹	Netiešā ietekme – pozitīva.	C40 ir globāls tīkls, kurā ietilpst gandrīz 100 pasaules vadošo pilsētu mēri, vienojoties cīņā pret klimata krīzi. Dalība organizācija balstās nevis uz dalības maksas iemaksu, bet uz pašvaldību apņemšanos īstenot SEG emisiju samazināšanas pasākumus saskaņā ar organizācijā definētiem principiem. C40 atbalsta pašvaldības caur izpētes projektiem un dažādām pieredzes apmaiņas iniciatīvām. C40 uzsver, ka transportam ir ievērojama ietekme uz pilsētu vidi un klimatu. C40 transporta komanda sadarbojas ar pilsētām un mēriem, lai ieviestu un paplašinātu novatoriskus un ambiciozus transporta risinājumus. Transporta sektorā sekojošām darbībām ar lielākā ietekme uz emisiju samazinājumu: - Tranzīta, iešanas kājām un riteņbraukšanas prioritizēšana, - Ierobežojumu ieviešana ļoti piesārņojošiem transportlīdzekļiem ievērojamā pilsētas daļā, - Nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana. Kā iespējami emisiju samazināšanas pasākumi tiek atzīmēta sabiedriskā transporta tīkla attīstība, zemo emisiju zonu izstrāde, zemo emisiju transporta uzlādes tīkla attīstība, zemo emisiju kravas transporta programma, gājēju un riteņbraukšanas ceļu tīkla izstrāde utt. Noteikts, ka nozīmīgs rīks ir pilsētas plānošana, ieskaitot pilsētas daļu labo savienojamību (TOD), kā arī "15 minūšu pilsētu" politikas īstenošanu.	Organizācija iezīmē vairākus pasākumus, kas veicina emisiju samazināšanu transporta sektorā un ir saistoši oficiālām grupas dalībvalstīm, bet ir uzskatāmi par labo praksi arī citām pašvaldībām. Neviena no Latvijas pašvaldībām līdz šim nav pievienojusies C40 iniciatīvai ⁵⁰ .
13.	URBACT ⁵¹	Netiešā ietekme – pozitīva.	URBACT ir Eiropas teritoriālās sadarbības programma, kas veicina ilgtspējīgu integrētu pilsētu attīstību pilsētās visā Eiropā. Programmas ietvaros ir izveidoti trīs sadarbības tīkli, kas īpaši veicina pašvaldību mobilitātes un pilsētas plānošanas efektivitātes uzlabošanu: <i>RiConnect</i>, <i>Space4People</i> un <i>Thriving Streets</i>. Šos tīklus savieno arī kopīga iniciatīva <i>Walk'n'Roll</i>⁵², kuras ietvaros tika izveidotas vadlīnijas "<i>Walk'n'Roll Cities Guidebook</i>"⁵³. To mērķis ir analizēt veidus, kā publiskās telpas aspekti var uzlabot pilsētu ilgtspēju un dzīvotspēju dažādos telpiskos mērogos, sākot no lielpilsētu teritorijām līdz apkaimju un ielu līmenim. Šīs vadlīnijas izskata tādas pieejas, kā: - "15 minūšu pilsētas" koncepcija, - Gājēju prioritizācija, - Pilsētas mēroga rekreācijas teritoriju tīkls, - Autotransporta iebraukšanas ierobežojumi, - Braukšanas ātruma ierobežojumi, - Stāvvietu pārvaldības politika, - Velotransporta stratēģijas, - "No autoceļa uz bulvāriem", - Mobilitātes punkti, - "Superbloki" (superkvartāli), - Transporta un teritorijas organizācija pie izglītības iestādēm, - Pilsētu iepirkšanās ielu un zonu organizācija.	Programmas mērķis ir atbalstīt pašvaldības caur dažādām pieredzes apmaiņas iniciatīvām. Jaunās vadlīnijas apkopo labās prakses piemērus un rekomendācijas, kas ir ņemamas vērā dažāda izmēra pašvaldību attīstības plānošanas procesā.
14.	Apvienoto pilsētu un pašvaldību pasaules organizācija (World organisation of united cities and local governments) ()	Netiešā ietekme – pozitīva.	Organizācija apvieno pašvaldības no dažādām pasaules valstīm un palīdz tām vienoti rast risinājumu pašreizējiem un nākotnes izaicinājumiem. Dažas no organizācijas iniciatīvām fokusējas arī uz transporta un mobilitātes jautājumiem, ieskaitot politikas aprakstu "Ceļi uz multimodālu dzīvesveidu: sabiedriskā transporta stiprināšana ar aktīvo-, un mikromobilitāti" ⁵⁴ .	Organizācijas sagatavotie informācijas materiāli sniedz rekomendācijas multimodālās mobilitātes sistēmas veicināšanai pilsētu vidē, kas ir ņemamas vērā dažāda lieluma pašvaldību attīstības plānošanas procesā.
15.	Pasaules resursu institūta Ross centrs ilgtspējīgām pilsētām (World resources institute Ross centre for sustainable cities) ⁵⁵	Netiešā ietekme – pozitīva.	Centra mērķis ir veicināt noturīgas un iekļaujošas zemo emisiju pilsētas, kas ir labākas cilvēkiem un planētai. Organizācija publicē dažādus pētījumus un analīzes, tostarp klimata pārmaiņu un transporta jomā, galvenokārt atspoguļojot dažādu pasaules valstu un valsts lielāko pilsētu pieredzi.	Organizācijas sagatavotie informācijas materiāli var sniegt papildu informāciju par SEG emisiju samazināšanu un mobilitātes politikas izstrādes pieredzi dažādās pasaules valstīs.

⁴⁹Cities Climate Leadership Group (n.d.). <https://www.c40.org/> [skatīts 08.01.2024]

⁵⁰ Cities Climate Leadership Group (n.d.). <https://www.c40.org/cities/> [skatīts 23.01.2024]

⁵¹URBACT. (n.d. a) <https://urbact.eu/> [skatīts 08.01.2024]

⁵²URBACT. (n.d. b) Whats new. <https://urbact.eu/whats-new/news/walknroll-guidance> [skatīts 08.01.2024]

⁵³URBACT. (n.d. c) Walk'n Roll cities. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/walknroll.pdf> [skatīts 08.01.2024]

⁵⁴URBACT. (2023) Pathways to a multimodal lifestyle. <https://uclg.org/wp-content/uploads/2023/11/Policy-Brief-Pathway-to-Multimodal-Oct-2023-1.pdf> [skatīts 08.01.2024]

⁵⁵ World resources institute Ross centre for sustainable cities. (n.d.) <https://www.wri.org/cities> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
16.	Eltis Pilsētas mobilitātes observatorija (Eltis Urban Mobility Observatory)) ⁵⁶	Tiešā ietekme – pozitīva.	Eltis ir Eiropas platforma ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem, kas atbalsta pāreju uz konkurētspējīgām un resursefektīvām mobilitātes sistēmām Eiropas pilsētās. Eltis veicina informācijas, zināšanu un pieredzes apmaiņu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes jomā Eiropā. Eiropas Komisija stingri iesaka visu izmēru Eiropas pilsētām pieņemt Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna (SUMP) koncepciju. SUMP var uzlabot iedzīvotāju vispārējo dzīves kvalitāti, risinot problēmas, kas saistītas, piemēram, ar sastrēgumiem, gaisa/trokšņa piesārņojumu, klimata pārmaiņām, ceļu satiksmes drošību un stāvvietām. 2021. gada decembrī Komisija iesniedza priekšlikumu pārskatītai TEN-T regulai, kurā akcentēta lielo pilsētu nozīme – tās ir svarīgas ilgtspējīga, efektīva un multimodāla transporta veicinātājas. Lai nodrošinātu visa TEN-T tīkla efektīvu plūsmu un mijiedarbību, Komisijas priekšlikumā par pilsētu mezgliem ir noteiktas vairāk nekā 400 pilsētas un noteiktas tām īpašas prasības. Priekšlikumā teikts, ka pilsētu mezgliem būtu jāpieņem SUMP un jāapkopo un regulāri jāiesniedz Komisijai dati par galvenajiem ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes rādītājiem (Latvijā šādas prasības atteiktos uz Rīgas, Daugavpils, Liepājas un Ventspils pašvaldībām). Papildus Eltis platformai ES atbalsta un veicina SUMP koncepcijas attīstību un ieviešanu caur dažādām atbalsta un finansējuma programmām, kā arī cieši sadarbojas ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu, ka SUMP koncepcija tiek pielāgota katras dalībvalsts īpašajām prasībām un esošajai plānošanas praksei un tiek aktīvi veicināta valsts līmenī, lai sasniegtu simtiem Eiropas pilsētu. Eltis platforma sniedz detalizētu informāciju, vadlīnijas, praktiskus labās prakses piemērus par SUMP izstrādi un ieviešanu. SUMP vadlīniju jaunāka redakcija ir pieejamā arī latviešu valodā⁵⁷.	Eltis platformu un SUMP koncepcijas ieviešanu un izmantošanu aktīvi atbalsta EK, kas uzskata, ka SUMP ir viens no svarīgākajiem un efektīvākajiem rīkiem ilgtspējīgas mobilitātes plānošanai. Latvijā šobrīd SUMP ir izstrādāts Rīgas pilsētai (2019) ⁵⁸ un Smiltenes novadam (2021) ⁵⁹ . 2021. gadā Interreg projekta ietvaros tika izstrādāts "Ikdienas mobilitātes attīstības plāns 2021-2030", kas ir reģionālas nozīmes vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kura mērķis ir pilnveidot ilgtspējīgas mobilitātes iespējas svārstmigrācijas procesā starp Rīgu, Pierīgu un to ietekmējošo teritoriju pašvaldībām. ⁶⁰ Papildus Zemgales plānošanas reģionā ir izstrādāts "Zemgales reģiona mobilitātes plāns 2021-2030" (2021) ⁶¹ un Vidzemes plānošanas reģionā ir izstrādāts "Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030" ⁶² (2017). Šobrīd SUMP izstrāde ir vēlama un atbalstāma prakse, bet ar lielu varbūtību tuvākajā laikā, vismaz TEN-T tīkla kontekstā būtiskajām pilsētām, SUMP izstrāde būs obligāta. Vienlaicīgi ir jāatzīmē, ka SUMP koncepcija ir pielietojama citu pilsētu un reģionu kontekstā, jo definē ilgtspējīgas un iekļaujošas mobilitātes pamatprincipus.
17.	EIT Pilsētas mobilitāte EIT Urban Mobility ⁶³	Netiešā ietekme – pozitīva.	EIT Pilsētas mobilitāte ir Eiropas Inovāciju un tehnoloģiju institūta (EIT) iniciatīva, kuras mērķis ir veicināt pārmaiņas pilsētas mobilitātē, lai uzlabotu pilsētu dzīves kvalitāti. Iniciatīva veicina pieredzes apmaiņu, atbalsta inovācijas un tehnoloģiju attīstību, kā arī izstrādā dažādas rekomendācijas un vadlīnijas. Piemēram, 2022. gada ziņojums "Pilsētas transportlīdzekļu piekļuves ierobežojumi: no projektēšanas līdz īstenošanai"⁶⁴ sniedz rekomendācijas zemo emisiju zonu izstrādes un pārvaldības ieviešanai.	Organizācijas izstrādātie dokumenti ir vērā ņemami pašvaldību attīstības plānošanas procesā, īpaši mobilitātes politikas attīstības kontekstā.
18.	Cyclurban projekta gala ziņojums ⁶⁵	Netiešā ietekme – pozitīva.	Cyclurban projekta mērķis ir popularizēt riteņbraukšanu kā svarīgu pilsētas klimata pārmaiņu mazināšanas politikas elementu. Projekta ietvaros ir izstrādātas rekomendācijas un ieteikumi Latvijas nacionālas politikas un normatīvās bāzes uzlabošanai, t.sk.: 1) Atļaut riteņbraukšanu abos virzienos dzīvojamo zonu vienvirziena ielās, 2) Veloielu ieviešana, 3) Esošo ceļa zīmju papildināšana ar jaunām zīmēm un ceļu satiksmes noteikumiem, 4) Dzīvojamās zonās, ar augstu riteņbraucēju satiksmes intensitāti, ierīkot velosipēdu ceļus, 5) 10 cm plata marķējuma ieviešana velosipēda ceļa apzīmēšanai; velosipēdu ceļu ar svītrotu līniju ieviešana, 6) Vadlīnijas dzīvojamajām zonām,	Ziņojumā sniegtās rekomendācijas ir vērā ņemamas gan politikas plānošanas dokumentu izstrādes laikā, gan arī investīciju projektu plānošanas un īstenošanas laikā.

⁵⁶ ELTIS – EU Urban Mobility Observatory. (n.d.) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en [skatīts 08.01.2024]

⁵⁷ Rupperecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. (2019). Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu. Otrais izdevums. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_latvian.pdf [skatīts 08.01.2024]

⁵⁸ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. (izstrādes stadijā). Mobilitātes rīcības programma <https://www.rdpad.lv/ricibas-programma/> [skatīts 08.01.2024]

⁵⁹ Smiltenes novads. (2021). Smiltenes novada mobilitātes plāns. http://jauna.vidzeme.lv/upload/MARA/Smiltenes_novada_mobilitates_plans_MARA_2021.pdf [skatīts 25.01.2024]

⁶⁰ SUMBA. (2021). Ikdienas mobilitātes attīstības plāns 2021.-2027.gadam. https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/05/SUMBA_mob.att-plans_11.05.2021_FINAL.pdf [skatīts 25.01.2024]

⁶¹ Zemgales plānošanas reģions. (n.d.). Zemgales reģiona mobilitātes plāns 2021-2030. <https://tapis.gov.lv/tapis/lv/downloads/125328> [skatīts 08.01.2024]

⁶² TENTacle. (2017). Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030. TENTacle darba paka 3.2. Gala redakcija http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf [skatīts 08.01.2024]

⁶³ EIT Urban Mobility.(n.d.) <https://www.eiturbanmobility.eu/> [skatīts 08.01.2024]

⁶⁴ EIT Urban Mobility. (2022) Urban Mobility Next 6 Urban vehicle access regulations: from design to implementation. https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/10/EIT-UrbanMobilityNext6_HD2.pdf [skatīts 08.01.2024]

⁶⁵ Baltic Environmental Forum Germany. (2020). Cyclurban projekta gala ziņojums. https://www.cyclurban.eu/wp-content/uploads/2020/12/Cyclurban-report_LT_HRes1.pdf [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			7) Luksofora cikla nobīde, 8) Apļveida krustojumu, kas prioritizē riteņbraucēju vajadzības, izveide, 9) Velosipēdu novietņu standartu pārskatīšana, 10) Roku margu izvietojuma izmaiņas uz tiltiem un ceļu pārvadiem, 11) Obligātā laterālā distance, kas jāievēro transportlīdzekļiem, kas apdzen riteņbraucējus.	

Secinājumi

Starptautisko un ES dokumentu analīze iezīmē transporta sektora īpašo lomu pilsētu klimata politikas kontekstā, kas kopā ar enerģētikas sektoru ir atbildīgas par lielāko SEG emisiju īpatsvaru pilsētvidē. Ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai un transporta sektora ietekmes uz vidi un klimatu mazināšanai ir veltītas vairākas stratēģijas, projekti, vadlīnijas un rekomendācijas. Apkopojot šo dokumentu secinājumus, iezīmējas principi un ilgtspējības mobilitātes priekšnosacījumi, kas būtu ņemami vērā valsts un pašvaldību, īpaši pilsētu, attīstības plānošanas dokumentu izstrādē un pilnveidošanā Latvijā:

- **Ilgtspējīga pilsētas mobilitātes plānu jeb SUMP izstrāde un ieviešana.** SUMP Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir stratēģisks plāns, kas izstrādāts, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētā un tās apkārtnē, tādējādi uzlabojot dzīves kvalitāti. Tā pamatā ir esošā plānošanas prakse, iekļaujot integrācijas, līdzdalības un izvērtēšanas principus⁶⁶. EK plāno padarīt SUMP izstrādi par obligātu nozīmīgākajām TEN-T pilsētām.
- **Multimodalitāte.** Multimodālā mobilitāte ir pasažieru vai kravu pārvadājumi, izmantojot vairāk nekā divus transporta veidus. Šī pieeja var veicināt ilgtspējīgāku mobilitāti, apvienojot vairākus videi draudzīgus transporta veidus vienā braucienā (piemēram, vilcienu un velosipēdu), bet tās efektīva izmantošana prasa gan investīcijas infrastruktūrā (multimodālo savienojuma punktu izveidei), gan informācijas tehnoloģija attīstībā.
- **Stāvparki (park and ride).** Lielāki un labāki stāvparki, kas aprīkoti ar uzlādes punktiem bezizmešu transportlīdzekļiem, vienlaikus veicinot multimodalitāti.
- **Labāks sabiedriskā transporta tīkls.** Sabiedriskais transports ir ilgtspējīgas mobilitātes mugurkauls, jo tas ir drošākais, efektīvākais un ilgtspējīgākais veids, kā pārvietoties lielam cilvēku skaitam.
- **Mobilitāte kā pakalpojums.** Daudzās pilsētās arī vērojama pāreja uz koplietošanas un sadarbīgas mobilitātes pakalpojumiem (koplietoti viegie automobiļi, velosipēdi, kopbraukšana un citi mikromobilitātes veidi), kurus sekmē starpniekplatformu parādīšanās, tādējādi, veicinot multimodalitāti un samazinot transportlīdzekļu skaitu satiksmē.
- **Veselīgu pārvietošanas veidu prioritizēšana un popularizēšana.** Vieglākas, drošākas un pievilcīgākas iespējas aktīvai mobilitātei, piemēram, iešanai un riteņbraukšanai. Attīstīta, droša un pieejama veloinfrastruktūra.
- **Starppilsētu savienojumi, lauku teritoriju un piepilsētu savienojumi.** Transporta infrastruktūras un mobilitātes vienota plānošana, ņemot vērā vietējo un reģionālo iedzīvotāju vajadzības.

⁶⁶Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. (2019). Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu. Otrais izdevums. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_latvian.pdf[skatīts 08.01.2024]

- **Pasažieru transports pēc pieprasījuma.** Ilgtspējīgāki un efektīvi pasažieru transporta pakalpojumi pēc pieprasījuma, piemēram, taksometri un maksas braucieni.
- **Bezemisiju transporta izmantošanas veicināšana.** Elektroautomobiļu un citu alternatīvo enerģijas resursu uzlādes tīkla attīstība.
- **Pirmā un pēdējā kilometra problēma.** Kravas pārvadājumu kontekstā pirmā un pēdējā kilometra problēma attiecas uz to, ka pēdējais kravas transportēšanas posms ir visdārgākais posms visā loģistikas ceļojumā un tas ir lielākoties neefektīvs. Pasažieru pārvadājumu kontekstā pirmā un pēdējā kilometra problēma attiecas uz attālumu, kas jāpārvar no tranzīta pieturas līdz galamērķim vai otrādi. Abos gadījumos problēmas risinājuma trūkums bieži noved pie privātā vai neefektīva autotransporta izmantošanas.
- **Ilgtspējīga loģistika.** Ilgtspējīgas loģistikas plāni, vairāk multimodālo termināļu un kravu konsolidācijas centru, bezemisiju pilsētas kravu loģistika un pēdējā kilometra piegāde.
- **Integrēta pilsētu plānošana.** Pilsētu teritorijas plānošana, kas palīdz nodrošināt kompaktu un resursefektīvu pilsētu izaugsmi, izvietojot līdzās lielāku dzīvojamo māju un darba vietu blīvumu, jauktu zemes izmantošanu. Uz tranzītu orientēta attīstība (TOD). "15 minūšu pilsētas" koncepcija. "Superbloku" koncepcija.
- **Zemo emisiju zonas.** Transporta kustības ierobežojumi, kas veicina gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņu samazinājumu, kā arī SEG emisiju samazinājumu.
- **Braukšanas ātruma ierobežojumi.** Ātruma ierobežojumi pilsētu teritorijās veicina visu satiksmes dalībnieku drošību, veselīgu pārvietošanās veidu popularizēšanu, gaisa piesārņojuma un trokšņa ietekmes samazināšanu.
- **Informācija par mobilitāti.** Modernas, ilgtspējīgas un viedas mobilitātes attīstībai ir nepieciešami kvalitatīvi un precīzi dati.
- **Sadarbība.** Pilsētu mobilitāte ir cieši saistīta ar citiem politikas plānošanas dokumentiem (vides, klimata, ceļu satiksmes), kurus bieži izstrādā vietējā, reģionālajā un valsts līmenī. Tādēļ pilsētām ir nepieciešams augstāku valdības līmeņu atbalsts, kas tām nodrošinātu sadarbības un atbalsta iespējas, it īpaši saistībā ar pārvaldību, likumdošanu, finansēšanu, uzraudzību. Sadarbībai ar sabiedrību un uzņēmējiem ir arī būtiska nozīme mobilitātes plānošanā.

2. Transporta infrastruktūras plānošanas un ieviešanas regulējošie normatīvie akti un nacionālie attīstības plānošanas dokumenti

Lai izvērtētu pašvaldību un plānošanas reģionu iespējas plānot un īstenot ilgtspējīgu, uz klimatnoturības un klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu vērstu pilsētu mobilitāti, viens no pamatuzdevumiem ir veikt tiesiskā ietvara izvērtējumu. Ziņojuma ietvaros izvērtēti normatīvie akti attiecībā uz transporta infrastruktūras plānošanu, ieviešanu un attīstību pilsētvidē (2.1. nodaļa) un nacionālie attīstības plānošanas dokumenti (2.2. nodaļa). Pētījuma ietvaros netika analizēti ar transporta infrastruktūras būvniecību saistītie normatīvie akti (t.sk., Būvniecības likums⁶⁷, LBN 003-19 "Būvklimatoloģija"⁶⁸ u.c.), kas ir ārpus šī Pētījuma tvēruma. Veicot izvērtējumu, ņemts vērā, vai attiecīgo normatīvo aktu un plānošanas dokumentu ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti veicinošu mobilitāti ir pozitīva, negatīva vai neitrāla, un attiecīgais vērtējums pamatots secinājumu un komentāru sadaļā tabulā. Secinājumu sadaļā arī sniegti iespējamie norādījumi turpmākajām darbībām vai rekomendācijas izvērtēt grozījumu nepieciešamību, kas pamatoti gan normatīvo aktu izvērtējumā, gan cita starpā balstās uz starptautisko un ES līmeņa dokumentos noteikto. Šajā nodevumā iekļautās rekomendācijas ir indikatīvas un tās tiks izvērtētas kontekstā ar nākamajā projekta etapā analizēto informāciju, un, pamatojoties uz divu etapu ietvaros iegūto informāciju, trešajā etapā tiks izstrādātas gala rekomendācijas un vadlīnijas.

Lai novērtētu normatīvā ietvara un nacionālā attīstības plānošanas ietvara kumulatīvo ietekmi, šajā pētījumā tiek izmantoti astoņi klimatnoturīgas un klimatneitrālas pilsētvides transporta attīstības plānošanas būtiskākie elementi, kas balstās uz EK Jauno ES pilsētmobilitātes satvaru⁶⁹. Šie elementi ir uzskaitīti 2. tabulā. Ja kāds no elementiem ir kādā veidā iekļauts attiecīgajā vērtētajā normatīvajā aktā vai attīstības plānošanas dokumentā, tas ir norādīts tabulas ietekmes vērtējuma sadaļā.

⁶⁷ Būvniecības likums. <https://likumi.lv/ta/id/258572> [skatīts 25.01.2024]

⁶⁸ Ministru kabineta 2019. gada 17. septembra noteikumi Nr. 432 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 003-19 "Būvklimatoloģija"". <https://likumi.lv/ta/id/309453> [skatīts 25.01.2024]

⁶⁹ European Commission. (2021). Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1> [skatīts 08.01.2024]

Tabula nr. 2 Klimatnoturīgas un klimatneitrālas pilsētu mobilitātes plānošanas elementi

			
Attīstīts sabiedriskā transporta tīkls	Vieglāki un pievilcīgāki aktīvās mobilitātes (t.sk., iešana, braukšana ar velosipēdu) varianti	Efektīva bezemisiju loģistika pilsētās un "pēdējā kilometra" piegādes	Labāka mobilitātes plūsmu pārvaldīšana, izmantojot multimodālos mežglus un digitālos risinājumus
			
Modernas stacijas, kas savieno dzelzceļu ar sabiedrisko transportu un sniedz koplietošanas mobilitātes pakalpojumus	Lielāki un labāki stāvparki, aprīkoti ar uzlādes vietām bezemisiju transportlīdzekļiem	Vairāk multimodālo termināļu un kravu konsolidācijas centru	Ilgspējīgāki un funkcionālāki pakalpojumi pasažieru transportam pēc pieprasījuma (piem., taksometri, koplietošanas transportlīdzekļi)

2.1. Normatīvo aktu izvērtējums

Tabula nr. 3 Transporta attīstības plānošanas normatīvo aktu analīze

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
1.	Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (spēkā ar 15.07.2007.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 30.12.2020.) ⁷⁰	4(2) pants. Satiksmes ministrija, Sabiedriskā transporta padome, Satiksmes ministrijas institūcijas, plānošanas reģioni un valstspilsētu pašvaldības atbilstoši savai kompetencei uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā. 5. pants (1) Sabiedriskā transporta padomes kompetence ir: 1) veidot vienotu reģionālās nozīmes maršrutu tīklu; 2) pārzināt maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutos; 3) lemt par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutos, kā arī pārraudzīt lēmumu izpildi; 4) apstiprināt sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus un to izmaiņas reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos; 5) definēt nepieciešamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu reģionālās nozīmes maršrutos, pamatojoties uz šā likuma 6. pantā noteiktajiem principiem; 6) pārraudzīt sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu, sadali un piešķiršanu; 7) sagatavot un iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta pieprasījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai, par piešķirtā valsts budžeta sadalījumu starp pārvadājumu veidiem un izstrādāt valsts budžeta sadales principus attiecībā uz noslēgtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem; 8) sniegt priekšlikumus valstspilsētu pašvaldībām par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos; 9) lemt par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājam iesniegtajiem priekšlikumiem par slēgto reģionālās nozīmes maršrutu atjaunošanu; 10) atbilstoši savai kompetencei veikt satiksmes ministra noteiktus uzdevumus. (2) Valstspilsētas pašvaldības kompetencē ir: 1) pārzināt maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos savā teritorijā; 2) organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos; 3) sniegt priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei un Autotransporta direkcijai par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu Sabiedriskā transporta padomes kompetencē esošajā maršrutu tīklā; 4) racionāli apsaimniekot no valsts budžeta un pašvaldības budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus; 5) nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu. (3) Autotransporta direkcijas kompetencē ir: [...] 2) sadarbībā ar attiecīgajām plānošanas reģionu institūcijām izstrādāt un plānot maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutos, sniegt priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei attiecībā uz maršrutu tīkla pārzināšanu; 3) Sabiedriskā transporta padomes uzdevumā organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos; 4) nodrošināt sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu Ministru kabineta noteiktajā kārtībā;	Tiešā ietekme – neitrāla (vai pozitīva – 18(1) pants). Netiešā ietekme – pozitīva. 	Likumā iekļautās normas (t.sk., valsts, pašvaldību un plānošanas reģionu uzdevumi un atbildības) tiešā veidā neveicina klimatneitralitāti vai klimatnoturību. Neskatoties uz to, tā kā likumā noteiktās normas izstrādātas tā, lai nodrošinātu efektīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu, tas veicina sabiedriskā transporta izmantošanu, tādējādi netieši veicinot pāreju no privāta autotransporta. Sabiedriskā transporta izmantošana privātā iekšdedzes dzinēja autotransporta vietā veicina privātā autotransporta radīto SEG emisiju samazināšanu. Jāatzīmē, ka likumā nav iekļautas normas attiecībā uz maršrutu savienojamību ar stāvparku (<i>park&ride</i>) punktiem, kas varētu veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu un maršrutu plānošanu, integrējot stāvparku infrastruktūru. Šāda nosacījuma iekļaušana būtu izvērtējama pie valstspilsētu pašvaldību kompetencēm un/vai maršrutu plānošanas nosacījumiem. Tāpat normatīvais akts būtu papildināms ar prasībām attiecībā uz "transportu pēc pieprasījuma" (<i>mobility on demand</i>) pakalpojumu, lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu no centra attālākās vietās, kur nav ekonomiskā pamatojuma nodrošināt regulāru sabiedriskā transporta maršrutu. Nacionālās politikas īstenošanas veicināšana ir atrunāta tikai vienā pantā – attiecībā uz valstspilsētas pašvaldību un Autotransporta direkcijas vienošanos konkrētos gadījumos, kur norādīts, ka vienošanās pārskatāma, ņemot vērā valsts politikas plānošanas dokumentus sabiedriskā transporta jomā. Ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta attīstība spēlē būtisku lomu arī klimata politikā, lai stiprinātu sabiedriskā transporta attīstību saskaņā ar valsts klimatneitralitātes sasniegšanas mērķiem, tiek rekomendēts izvērtēt iespēju iekļaut likumā nosacījumu, ka sabiedriskā transporta pakalpojums tiek nodrošināts atbilstoši nacionālajiem politikas plānošanas dokumentiem, neaprobežojoties tikai ar politikas dokumentiem sabiedriskā transporta jomā un likumā 7. panta noteikto vienošanos. Likumā ir iekļauts nosacījums, ka, iepērkot sabiedriskā transporta līdzekļus, cita starpā ņem vērā CO₂ emisijas apjomu. Likumā

⁷⁰ Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/159858> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		5) sagatavot priekšlikumus sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu un to izmaiņu noteikšanai, kā arī citos jautājumos Sabiedriskā transporta padomes uzdevumā; 6) organizēt ar sabiedrisko transportu saistītos pakalpojumus: a) Ministru kabineta noteiktajā kārtībā izveidot un uzturēt vienotu sabiedriskā transporta pakalpojumu datubāzi un uzskaites sistēmu, b) sadarboties ar maršrutu apkalpes vietu īpašniekiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, c) izveidot un uzturēt vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu; 7) izveidot komerciālos maršrutus (reusus); [...]. (4) Plānošanas reģionu kompetencē ir: 1) sagatavot priekšlikumus šā panta trešās daļas 2. un 5.punktā minētās kompetences izpildei; 2) noskaidrot un apkopot plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu attiecīgā plānošanas reģiona teritorijā; 3) apsekot pieturas plānošanas reģiona teritorijā un sniegt priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos; 4) veikt citus uzdevumus atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes lēmumiem. 6(4) pants. 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. 6(6) pants. Maršrutu tīklu izstrādā, nodrošinot: 1) pilsētas nozīmes pārvadājumos: a) pilsētas centra saistību ar citām pilsētas daļām, b) pilsētas daļu savstarpējo saistību, c) pilsētas centra vai pilsētas daļu saistību ar tuvākajām apkārtējām teritorijām; 2) reģionālajos vietējās nozīmes pārvadājumos: a) blakus novadu savstarpējo saistību, b) pagasta vai pilsētas pārvaldes sasniedzamību novadā, c) plānošanas reģionā ietilpstošo blakus esošo novadu pilsētu savstarpēju sasniedzamību, d) plānošanas reģionā ietilpstošo novadu saistību ar tuvāko pilsētu plānošanas reģionā, kas neatrodas attiecīgajā novadā; 3) reģionālajos starppilsētu nozīmes pārvadājumos: a) Rīgas pilsētas saistību ar citu valstspilsētu, b) Rīgas pilsētas saistību ar novadiem, kas neatrodas Rīgas plānošanas reģionā, c) saistību starp novadiem un pilsētām, kas atrodas dažādos plānošanas reģionos; 6(7) pants. Plānojot reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutus ar lielu pasažieru plūsmu, vispirms tiek izveidoti maršruti pa sliežu ceļiem. 7(1) pants. Ja maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršruts iziet ārpus pilsētas administratīvajām robežām, valstspilsētas pašvaldība un Autotransporta direkcija pēc saskaņošanas ar Sabiedriskā transporta padomi slēdz vienošanos par pilsētas un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla robežām. 7(5) pants. Valstspilsētas pašvaldība un Autotransporta direkcija katru gadu pārskata vienošanās noteikumu atbilstību valsts politikas plānošanas dokumentiem sabiedriskā transporta jomā un, ja nepieciešams, pēc saskaņošanas ar Sabiedriskā transporta padomi izdara attiecīgus grozījumus vienošanās nosacījumos.		iekļauta norma, kas iepirkumā ļauj iekļaut nosacījumu attiecībā uz biodegvielas izmantošanu.

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri						
		18 (1) pants. Pārvadātājs, kas nav pasūtītājs Publisko iepirkumu likuma izpratnē, vai sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma izpratnē: 1) pērkot sabiedriskos autotransporta līdzekļus, kurus izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, ņem vērā to ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un vidi un izvērtē vismaz enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda, slāpekļa oksīdu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un cieto daļiņu emisiju apjomu, kā arī attiecīgā transportlīdzekļa dzīves cikla izmaksu ekonomisko pamatojumu; 2) pērkot jaunus sabiedriskos autotransporta līdzekļus, kurus izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā, var ņemt vērā autotransporta līdzekļa dzinēja spēju izmantot elektroenerģiju, fosilās un biodegvielas maisījumus ar paaugstinātu biodegvielas saturu (ar biodegvielas saturu virs 10 procentiem), vai tīru biodegvielu, ja šāda autotransporta izmantošana ir tehniski iespējama un ekonomiski lietderīga.								
2.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" (spēkā ar 10.07.2013.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 20.12.2019.) ⁷¹	Noteikumi cita starpā nosaka kārtību, kādā pārvadātājs novērtē transportlīdzekļu ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un vidi un izvērtē enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda, slāpekļa oksīdu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un cieto daļiņu emisiju apjomu. 7. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 18. panta pirmajā daļā minētās prasības pārvadātājs izpilda vienā no šādiem veidiem: 7.1. tehniskajās specifikācijās iekļauj prasības attiecībā uz enerģijas patēriņa un oglekļa dioksīda, slāpekļa oksīdu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un cieto daļiņu emisiju apjomu, kā arī, ja nepieciešams, citiem aspektiem attiecībā uz ietekmi uz vidi; 7.2. transportlīdzekļu ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un uz vidi nosaka kā piedāvājumu vērtēšanas kritērijus. Pārvadātājs minētos faktorus ir tiesīgs izteikt un izvērtēt naudas izteiksmē, izmantojot Ministru kabineta 2010. gada 21.decembra noteikumos Nr.1184 "Noteikumi par transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām iepirkumos attiecināmas īpašas prasības, un transportlīdzekļu darbmuža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodika" noteikto metodiku transportlīdzekļu darbmuža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai.	Pozitīva 	Ministru kabineta noteikumos iekļauti nosacījumi, kā iekļaut prasības CO ₂ emisiju ierobežošanai, veicot sabiedriskā transporta līdzekļu iepirkumus. Noteikumos nav noteikti minimālie standarti vai obligāta prasība vērtēt ietekmi uz "enerģētiku un vidi", līdz ar to, lai gan ietekme tiek vērtēta kā pozitīva, jo motivē iekļaut attiecīgās prasības iepirkumos, tieša būtiska ietekme nav paredzama.						
3.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība" (spēkā ar 19.09.2012.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 08.10.2021.) ⁷²	18¹ Pasūtītājs, piešķirot tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulā (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, paredzētajos gadījumos un kārtībā līgumā nosaka pakalpojuma sniegšanā izmantojamo mazas un lielas noslodzes bezemisiju un tīro autotransporta līdzekļu īpatsvaru no kopējā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā izmantojamo M2 un M3 kategorijas I un A klases autotransporta līdzekļu skaita. Mazas un lielas noslodzes bezemisiju un tīro autotransporta līdzekļu īpatsvars no kopējā sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā izmantojamo M2 un M3 kategorijas I un A klases autotransporta līdzekļu skaita nav mazāks par šo noteikumu 7. pielikumā minētajiem sasniedzamajiem mērķrādītājiem. [...] 7. pielikums 1. Mērķrādītāji mazas noslodzes transportlīdzekļiem: <table><tr><td colspan="2">M2 kategorijas autobusi</td></tr><tr><td>No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim</td><td>No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim</td></tr><tr><td>22 %</td><td>22 %</td></tr></table>	M2 kategorijas autobusi		No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim	22 %	22 %	Pozitīva 	Ministru kabineta noteikumos iekļautas no regulas izrietošās prasības bezemisiju un tīro autotransporta līdzekļu īpatsvaram sabiedriskajā transportā. Ņemot vērā noteikumu tvērumu un būtību, netiek rekomendēts iestrādāt papildu prasības vai veikt grozījumus tiesību aktā.
M2 kategorijas autobusi										
No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim									
22 %	22 %									

⁷¹ Ministru kabineta 2013. gada 25. jūnija noteikumi Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/258101> [skatīts 08.01.2024]

⁷² Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/251480> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri						
		2. Mērķrādītāji lielas noslodzes transportlīdzekļiem: <table><tr><td colspan="2">M3 kategorijas I un A klases pilsētas autobusi*</td></tr><tr><td>No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim</td><td>No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim</td></tr><tr><td>35 %</td><td>50 %</td></tr></table> Piezīme. * Puse no tīro pilsētas autobusu īpatsvara minimālā mērķrādītāja jānodrošina ar bezemisiju pilsētas autobusiem. 3. No 2031. gada 1. janvāra katram piecu gadu laikposmam piemērojams tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars, kas šā pielikuma 1. un 2. punktā noteikts laikposmam no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim.	M3 kategorijas I un A klases pilsētas autobusi*		No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim	35 %	50 %		
M3 kategorijas I un A klases pilsētas autobusi*										
No 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim									
35 %	50 %									
4.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" (spēkā ar 05.08.2010.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 08.10.2022.) ⁷³	2. Maršrutu tīklu veido, aptverot esošo autoceļu, ielu un sliežu ceļu tīklu, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. 3. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu un maršrutu tīkla apjomu nosaka, pamatojoties uz: 3.1. iedzīvotāju vajadzībām; 3.2. sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes rādītājiem: 3.2.1. izmantojamību – sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu atbilstoši ģeogrāfiskajam izvietojumam, kustības intensitātei un transporta veidam; 3.2.2. pieejamību – piekļuvi sabiedriskajam transportam, ko nodrošina sasaiste ar dažādu veidu sabiedriskajiem transportlīdzekļiem un iespējas pasažieriem pārsēsties cita veida sabiedriskajā transportlīdzeklī; 3.2.3. informācijas pieejamību – sistemātisku informācijas nodrošināšanu par sabiedrisko transportu; 3.2.4. laiku – laika aspektiem, kas būtiski braucienu plānošanā un veikšanā; 3.2.5. pasažieru apkalpošanu – sabiedriskā transporta pakalpojumu elementiem, kas ieviesti, lai nodrošinātu iespējami labāku sabiedriskā transporta pakalpojumu saskaņotību ar atsevišķu pasažieru interesēm; 3.2.6. komfortu – pakalpojuma elementiem, kas ieviesti, lai padarītu braukšanu sabiedriskajā transportā patīkamāku; 3.2.7. drošību – pasažieru personīgās drošības sajūtu, ko rada faktiski ieviestie drošības pasākumi un pasažieru informēšana par plānotajiem pasākumiem. 4. Maršrutus maršrutu tīklā veido un savstarpēji saskaņo atbilstoši pasažieru plūsmai, izvēloties pēc iespējas taisnāko ceļu starp pieturām (pasažieru apmaiņas vietām), kā arī starp maršruta sākuma un beigu punktiem. 5. Pieturu izvietojumu nosaka: 5.1. ārpus valstspilsētas teritorijas robežām – valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija" pēc saskaņošanas ar plānošanas reģionu; 5.2. valstspilsētas teritorijas robežās – attiecīgā valstspilsētas pašvaldība. 16. Reģionālās nozīmes maršrutu tīklu vai tā grozījumus izstrādā Autotransporta direkcija.	Pozitīva   	Noteikumos definēti sabiedriskā transporta maršrutu tīkla plānojuma kvalitātes rādītāji. Lai veicinātu stāvparku/ <i>park&ride</i> iespēju izmantošanu, tam ir jābūt ērti savienotam ar sabiedriskā transporta tīklu. Līdz ar to rekomendēts papildināt noteikumu 3.2.2. punktu ar pieejamību stāvparkiem/ <i>park&ride</i> pakalpojuma lietotājiem. Grozījumu anotācijā rekomendēts iekļaut paskaidrojumu, ka, plānojot pieturu izvietojumu, jānodrošina pietura (ar nojumi) pēc iespējas tuvāk stāvparkiem/ <i>park&ride</i> novietnēm un/vai pieejamība tādiem pakalpojumiem kā koplietošanas transporta stāvlaukumi, mikromobilitātes līdzekļi (koplietošanas elektroskrejriteņi un velosipēdi), pieturvietas pasažieru uzņemšanai taksometros, kā arī transporta pakalpojumiem pēc pieprasījuma.						

⁷³ Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā". <https://likumi.lv/ta/id/214393> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		17.¹ Plānošanas reģions nodrošina Sabiedriskā transporta padomi un Autotransporta direkciju ar informāciju, kas nepieciešama, lai saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturto daļu izvērtētu sabiedriskā transporta pakalpojuma (maršruta vai reisa) nepieciešamību un pietiekamību atbilstoši iedzīvotāju interesēm. 21. Pilsētas nozīmes maršrutu tīklu vai tā grozījumus apstiprina valstspilsētas pašvaldība un iesniedz Autotransporta direkcijā informācijai. [...] 27. Jauna maršruta vai reisa atklāšanu vai esoša maršruta vai reisa grozīšanu vai slēgšanu var ierosināt Sabiedriskā transporta padome, plānošanas reģions, pasūtītājs, pārvadātājs, kā arī jebkura juridiska vai fiziska persona, pamatojot ierosināto izmaiņu nepieciešamību.		
5.	Likums "Par autoceļiem" (spēkā ar 02.04.1992.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 23.12.2020.) ⁷⁴	1(2) pants. Pilsētu ielas ir attiecīgo pašvaldību iestāžu pārziņā, un to uzturēšanas un lietošanas kārtību nosaka šīs iestādes. Šā likuma noteikumi nav attiecināmi uz ielām, ja šā likuma tekstā nav tieši noteikts citādi.	Neitrāla	Likumā nav iekļauti nosacījumi, kas attiektos uz klimatneitralitātes vai klimatnoturības veicināšanu vai ierobežošanu. Ņemot vērā likuma mērķi un tvērumu, šajā tiesību aktā netiek rekomendēts iekļaut papildu nosacījumus klimata politikas īstenošanas veicināšanai.
6.	Ceļu satiksmes likums (spēkā ar 04.11.1997.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 15.11.2023.) ⁷⁵	36. pants. Ceļu satiksmes organizācijas mērķis Ceļu satiksmes organizācijas mērķis ir nodrošināt nepārtrauktu, ritmisku un ātru ceļu satiksmes norisi, kā arī maksimāli garantēt tās drošību. 39. pants. Plānošana un projektēšana Plānojot pilsētu, apdzīvoto vietu un pilsētu dzīvojamo rajonu apbūvi, kā arī projektējot dzīvojamās mājas, sabiedriskās celtnes un citus objektus, nepieciešams paredzēt pasākumus, lai varētu nodrošināt ērtu un drošu satiksmi, pietiekamu transportlīdzekļu stāvvietu skaitu, iespēju piebraukt pie ceļiem un citiem objektiem.	Tiešā ietekme – neitrāla. Netiešā ietekme – negatīva.	Lai gan likuma tiešā ietekme uz klimatneitralitāti un klimatnoturību ir neitrāla, ņemot vērā, ka likuma uzsvars ir cita starpā uz ātru un ērtu satiksmi, t.sk., nodrošinot ērtu infrastruktūru privātajam autotransportam, tas var netiešā veidā veicināt privātā autotransporta izmantošanai labvēlīgu apstākļu radīšanu. Neskatoties uz to, ņemot vērā, ka ceļu satiksmes organizēšanā viena no prioritātēm ir satiksmes dalībnieku drošība, netiek rekomendēts veikt tādus grozījumus, kas jebkādā veidā varētu to nelabvēlīgi ietekmēt, radot apgrūtinājumus privātā autotransporta izmantošanai caur satiksmes organizēšanas normatīviem.
7.	Dzelzceļa likums (spēkā ar 01.11.1998.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 08.03.2023.) ⁷⁶	5(2) pants. Dzelzceļa infrastruktūra kā lietu kopība vai atsevišķi infrastruktūras objekti var piederēt valstij, pašvaldībai, citai juridiskajai vai fiziskajai personai. 6. pants. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra (1) Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa [...] tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. (2) Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, izņemot infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu šā likuma 13.1. panta pirmajā daļā minētajos gadījumos, ir valsts akciju sabiedrība. Ar Ministru kabineta lēmumu atsevišķus valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektus var nodot citu personu pārvaldīšanā. 29. pants. Satiksmes ministrijas kompetence dzelzceļa transporta nozarē Valsts politiku dzelzceļa transporta nozarē īsteno Satiksmes ministrija atbilstoši transporta politikas plānošanas dokumentiem. 30. pants. Valsts dzelzceļa administrācija (1) Valsts pārvaldi dzelzceļa transporta nozarē realizē Valsts dzelzceļa administrācija.	Neitrāla	Likums reglamentē dzelzceļa darbības un satiksmes drošības principus, kā arī dzelzceļa pārvaldes kārtību. Likumā nav iekļautas normas, kas veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti vai klimatnoturību. Ņemot vērā likuma mērķi un tvērumu, šajā tiesību aktā netiek rekomendēts iekļaut papildu nosacījumus klimata politikas īstenošanas veicināšanai.

⁷⁴ Likums "Par autoceļiem". <https://likumi.lv/ta/id/65363> [skatīts 08.01.2024]

⁷⁵ Ceļu satiksmes likums. <https://likumi.lv/ta/id/45467> [skatīts 08.01.2024]

⁷⁶ Dzelzceļa likums. <https://likumi.lv/ta/id/47774> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		31. pants. Valsts dzelzceļa administrācijas funkcijas (1) Valsts dzelzceļa administrācija pilda šādas funkcijas: [...] 6) savas kompetences ietvaros veicina pārvadātāju efektīvu un racionālu darbību; [...] 10) izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku, ko apstiprina satiksmes ministrs, izstrādā un apstiprina rīcības programmu un uztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu; 11) izvērtē apdraudējumu, ko dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, un veic nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus; [...] 31(2) pants. Valsts dzelzceļa administrācija, pildot ar šo likumu un citiem likumiem noteiktās funkcijas, ievēro valsts politiku dzelzceļa transporta nozarē un transporta attīstības nacionālo programmu. 33. pants. Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcija (1) Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību Latvijā veic Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija [...] (3) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas galvenās funkcijas ir: 1) kontrolēt dzelzceļa ekspluatācijas un tās drošības jautājumos pieņemtajos likumos un citos normatīvajos aktos noteikto prasību izpildi; 2) uzraudzīt drošības un aizsardzības pasākumu (tai skaitā preventīvo, reaģēšanas un seku likvidēšanas pasākumu) veikšanu dzelzceļa bīstamo kravu aprītē; [...] 5) izskatīt dzelzceļa infrastruktūras būvprojektus un pieņemt lēmumus par tiem, izsniegt būvatļaujas un kontrolēt, kā dzelzceļa infrastruktūras būvniecības dalībnieki ievēro šā likuma un citu būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības; [...].		
8.	Pašvaldību likums (spēkā ar 01.02.2023.) ⁷⁷	4. pants. Autonomās funkcijas (1) Pašvaldībai ir šādas autonomās funkcijas: [...] 2) gādāt par pašvaldības administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību (publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošana un uzturēšana; parku, skvēru un zaļo zonu ierīkošana un uzturēšana; pretplūdu pasākumi; kapsētu un beigto dzīvnieku apbedīšanas vietu izveidošana un uzturēšana), kā arī noteikt teritoriju un būvju uzturēšanas prasības, ciktāl tas saistīts ar sabiedrības drošību, sanitārās tīrības uzturēšanu un pilsētvides ainavas saglabāšanu; 3) gādāt par pašvaldības īpašumā esošo ceļu būvniecību, uzturēšanu un pārvaldību; [...] 15) saskaņā ar pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanu un apbūvi; [...] 19) organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus; 20) veicināt dabas kapitāla ilgtspējīgu pārvaldību un apsaimniekošanu, kā arī noteikt publiskā lietošanā esoša pašvaldības īpašuma izmantošanas kārtību, ja likumos nav noteikts citādi; 22) veicināt klimata pārmaiņu ierobežošanu un pielāgošanos tām. (4) Autonomo funkciju izpildi finansē no pašvaldības budžeta, ja likumā nav noteikts citādi. Ārējos normatīvajos aktos paredzētajos gadījumos un kārtībā atsevišķu autonomo funkciju īstenošanā un finansēšanā piedalās valsts.	Pozitīva	Likumā starp pašvaldību funkcijām iekļauta arī klimata pārmaiņu ierobežošanas un pielāgošanās veicināšana, kas kopumā ir vērtējami pozitīvi. Tomēr jānorāda, ka konkrētas, tiešas prasības attiecībā uz šīm autonomajām funkcijām nav atrunātas, atstājot diezgan plašu rīcības brīvību. Izvērtējot citu valstu pieredzi, ir rekomendēts apsvērt iespēju noteikt likumā prasību visām valstspilsētām izstrādāt ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes plānus (SUMP). Alternatīvi – izvērtējams, vai šāds nosacījums ir iekļaujams citā tiesību aktā (piemēram, izstrādājot specifisku ilgtspējīgas mobilitātes normatīvo aktu). Tāpat jānorāda, ka konkrētākas prasības pašvaldībām attiecībā uz klimata politikas plānošanu un īstenošanu tiks iekļautas izstrādes stadijā esošajā Klimata likumā.

⁷⁷ Pašvaldību likums. <https://likumi.lv/ta/id/336956> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		8. pants. Valstspilsētu pašvaldības funkcijas (1) Rīgas valstspilsētas pašvaldība papildus pašvaldības autonomajām funkcijām pastāvīgi pilda šādas galvaspilsētas funkcijas: [...] 4) piedalās valsts nozīmes sakaru sistēmu un transporta infrastruktūras uzturēšanā un attīstīšanā. (2) Citas valstspilsētu pašvaldības papildus pašvaldības autonomajām funkcijām pastāvīgi veic šā panta pirmās daļas 3. un 4. punktā minētās funkcijas. 45. pants. Saistošie noteikumi, par kuru pārkāpšanu var paredzēt administratīvo atbildību (1) Dome ir tiesīga izdot saistošos noteikumus un paredzēt administratīvo atbildību par to pārkāpšanu, nosakot administratīvos pārkāpumus un par tiem piemērojamos administratīvos sodus, ja likumos nav noteikts citādi, šādos jautājumos: [...] 6) par transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonās, kuras noteiktas attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumā ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, sabiedrības veselības, sabiedriskās kārtības un drošības nodrošināšanai, kā arī dabas, īpaši aizsargājamo kultūrvēsturisko teritoriju un kultūras pieminekļu aizsardzībai; 51. pants. Sabiedrības iesaistes mērķis un nosacījumi (1) Sabiedrības iesaistes mērķis ir sekmēt efektīvu, atklātu un atbildīgu pašvaldības darbu un šā darba atbilstību administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm. (2) Ja sabiedrības iesaistes kārtību nosaka citi likumi vai Ministru kabineta noteikumi, šajā likumā noteiktos sabiedrības iesaistes veidus var nepiemērot. (3) Domei ir tiesības un likumos noteiktajos gadījumos arī pienākums organizēt konsultācijas ar iedzīvotājiem, kā arī noteikt šajā likumā neminētus sabiedrības iesaistes veidus, lai veicinātu pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāju interešu ievērošanu un pašvaldības ilgtspējīgu attīstību. (4) Pašvaldība tās darbībā atbalsta pilsoniskās sabiedrības organizācijas (biedrības un nodibinājumus), kas darbojas šīs pašvaldības administratīvajā teritorijā. (5) Pašvaldība sabiedrībai sniedz patiesu un objektīvu informāciju, pēc iespējas izmantojot dažādus saziņas kanālus.		
9.	Teritorijas attīstības plānošanas likums (spēkā ar 01.12.2011.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 18.05.2023.) ⁷⁸	3. pants. Teritorijas attīstības plānošanas principi Teritorijas attīstības plānošanā ievēro Attīstības plānošanas sistēmas likumā nostiprinātos principus, kā arī šādus principus: 1) ilgtspējības princips — teritorijas attīstību plāno, lai saglabātu un veidotu esošajām un nākamajām paaudzēm kvalitatīvu vidi, līdzsvarotu ekonomisko attīstību, racionālu dabas, cilvēku un materiālo resursu izmantošanu, dabas un kultūras mantojuma attīstību; 2) pēctecības princips — jaunus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus izstrādā, izvērtējot spēkā esošos attīstības plānošanas dokumentus un to īstenošanas praksi; 3) vienlīdzīgu iespēju princips — nozaru un teritoriālās, kā arī privātpersonu un sabiedrības intereses tiek vērtētas kopsakarībā ar mērķi veicināt attiecīgās teritorijas ilgtspējīgu attīstību; 4) nepārtrauktības princips — teritorijas attīstību plāno nepārtraukti, elastīgi un cikliski, uzraugot šo procesu un izvērtējot jaunāko informāciju, zināšanas, vajadzības un iespējamus risinājumus;	Neitrāla	Ir izvērtējama iespēja iekļaut nosacījumus, kas veicinās ilgtspējīgas mobilitātes plānu izstrādi plānošanas reģionu līmenī, sadarbojoties vairākām pašvaldībām, lai nodrošinātu ērtu un ilgtspējīgu sabiedriskā transporta savienojumu starp pašvaldībām, tādējādi mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Šī projekta noslēguma ziņojumā iekļaujamo Rekomendāciju izstrādes stadijā ir nepieciešams noteikt, vai attiecīgā prasība ir iekļaujama normatīvajos aktos vai vadlīnijās, vai nacionāla līmeņa politikas/ attīstības plānošanas dokumentos.

⁷⁸ Teritorijas attīstības plānošanas likums. <https://likumi.lv/ta/id/238807> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		5) atklātības princips — teritorijas attīstības plānošanā un dokumentu izstrādē iesaista sabiedrību un nodrošina informācijas un lēmumu pieņemšanas atklātumu; 6) integrētas pieejas princips — ekonomiskie, kultūras, sociālie un vides aspekti tiek saskaņoti, atsevišķu nozaru intereses tiek koordinētas, teritoriju attīstības prioritātes tiek saskaņotas visos plānošanas līmeņos, sadarbība ir mērķtiecīga, un tiek novērtēta plānoto risinājumu ietekme uz apkārtējām teritorijām un vidi; 7) daudzveidības princips — teritorijas attīstību plāno, ņemot vērā dabas, kultūrvides, cilvēku un materiālo resursu un saimnieciskās darbības daudzveidību; 8) savstarpējās saskaņotības princips — teritorijas attīstības plānošanas dokumentus izstrādā, tos savstarpēji saskaņojot un izvērtējot citos teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteikto. 11. pants. Plānošanas reģiona kompetence Plānošanas reģions: 1) izstrādā un apstiprina plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un attīstības programmu, kā arī koordinē un uzrauga tās īstenošanu; 2) sniedz priekšlikumus nacionālā un vietējā līmeņa attīstības plānošanas dokumentu izstrādei; 3) sniedz atzinumus par vietējo pašvaldību attīstības stratēģiju un attīstības programmu projektu atbilstību plānošanas reģiona teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem un normatīvo aktu prasībām; 4) koordinē un pārrauga vietējo pašvaldību ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, attīstības programmu, teritorijas plānojumu un lokālplānojumu izstrādi. 12. pants. Vietējās pašvaldības kompetence (1) Vietējā pašvaldība izstrādā un apstiprina vietējās pašvaldības attīstības stratēģiju, attīstības programmu, teritorijas plānojumu, lokālplānojumus, detālplānojumus un tematiskos plānojumus. (2) Vietējā pašvaldība sniedz priekšlikumus nacionālā un reģionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentu izstrādei. (3) Vietējā pašvaldība koordinē un uzrauga vietējās pašvaldības attīstības stratēģijas, attīstības programmas, teritorijas plānojuma, lokālplānojumu, detālplānojumu un tematisko plānojumu īstenošanu. (4) Daugavpils valstspilsētas pašvaldība un Augšdaugavas novads, Liepājas valstspilsētas pašvaldība un Dienvidkurzemes novads, Rēzeknes valstspilsētas pašvaldība un Rēzeknes novads, Jelgavas valstspilsētas pašvaldība un Jelgavas novads, Ventspils valstspilsētas pašvaldība un Ventspils novads veido kopīgu sadarbības institūciju, lai šajā likumā noteiktajā kārtībā nodrošinātu kopēju integrētu ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un attīstības programmu izstrādi visai teritorijai. Likumā noteikti arī nosacījumi plānošanas reģionu un vietējās pašvaldības attīstības plānošanas dokumentu izstrādei.		
10.	Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums (spēkā ar 23.06.2020.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 31.05.2022.) ⁷⁹	3. pants. Likuma darbības joma (1) Likums nosaka administratīvo teritoriju un novadu teritoriālā iedalījuma vienību izveidošanas, uzskaites, robežu grozīšanas un administratīvā centra noteikšanas nosacījumus un kārtību, kā arī apdzīvotās vietas statusa noteikšanas, apdzīvoto vietu uzskaites kārtību un institūciju kompetenci šajos jautājumos.	Neitrāla	Likumā nav noteiktas normas, kas veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti un/ vai klimatnoturību. Ņemot vērā likuma tvērumu un būtību, netiek rekomendēts iekļaut papildu prasības klimata politikas īstenošanai transporta jomā.

⁷⁹ Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. <https://likumi.lv/ta/id/315654> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
11.	Zemes pārvaldības likums (spēkā ar 01.01.2015.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 14.11.2022.) ⁸⁰	3. pants. Zemes izmantošanas un aizsardzības principi Zemes izmantošanā un aizsardzībā ievēro šādus principus: 1) plānojot zemes izmantošanu, vietējā pašvaldība teritorijas attīstības plānošanas dokumentos paredz efektīvu dabas resursu pārvaldību un ilgtspējīgu attīstību; 2) vietējā pašvaldība lauksaimniecībā izmantojamās zemes un meža zemes lietošanas kategorijas maiņai prioritāri paredz teritorijas ar zemāko zemes kvalitātes novērtējumu un teritorijas, kas novietojuma un konfigurācijas dēļ nav piemērotas izmantošanai lauksaimniecībā vai mežsaimniecībā; 3) vietējā pašvaldība teritorijas attīstības plānošanas dokumentos apbūvei prioritāri paredz degradētās teritorijas; 4) zemes īpašnieks, valdītājs un lietotājs (turpmāk — zemes izmantotājs) nerada zemei kaitējumu un ievēro samērīgumu starp sabiedrības vajadzībām un īpašnieku tiesībām. 5. pants. Zeme tehniskās publiskās infrastruktūras nodrošināšanai (1) Tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamās teritorijas un to izmantošanas nosacījumus nosaka Ministru kabinets vai vietējā pašvaldība neatkarīgi no zemes piederības vai piekritības. (2) Teritorijas izmantošanas nosacījumus tehniskās publiskās infrastruktūras attīstībai nepieciešamajām teritorijām, ietverot ierobežojumus nekustamā īpašuma izmantošanai, nosaka: 1) Ministru kabineta noteikumos — nacionālo interešu objektiem; 2) vietējās pašvaldības saistošajos noteikumos, kas apstiprina teritorijas plānojumu un lokālplānojumu, — pārējiem tehniskās publiskās infrastruktūras objektiem. 6. pants. Piekļuves nodrošināšana iekšzemes publiskajiem ūdeņiem un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (1) Lai nodrošinātu piekļuvi iekšzemes publiskajiem ūdeņiem un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kuru apmeklēšana ir atļauta saskaņā ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju aizsardzību un izmantošanu regulējošiem normatīvajiem aktiem, vietējā pašvaldība teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā nosaka gājēju ceļu kā nekustamā īpašuma tiesību aprobežojumu par labu sabiedrības iespējai piekļūt šādai teritorijai un organizē gājēju ceļa ierīkošanu. Zemes īpašniekam ir tiesības uz aprobežojuma noteikšanas dēļ radušos zaudējumu atlīdzību. (2) Ja nekustamā īpašuma tiesību aprobežojums nav noteikts šā panta pirmajā daļā paredzētajā kārtībā un nekustamā īpašuma īpašnieks nav ierobežojis pārvietošanos pa viņa īpašumā esošiem ceļiem vai ielām, personai ir tiesības izmantot šos citas personas īpašumā esošos ceļus vai ielas, lai piekļūtu iekšzemes publiskajiem ūdeņiem un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Pārvietojoties pa citas personas īpašumā esošiem ceļiem vai ielām, neizmanto transportlīdzekļus ar motoru, izņemot invalīdu ratiņus ar motoru. 7. pants. Piekļuves nodrošināšana jaunveidojamiem zemes gabaliem (1) Visiem jaunveidojamajiem zemes gabaliem, izņemot starpgabalus, nodrošina piekļuvi no pašvaldības ceļa vai ielas vai šā likuma 8.1 panta kārtībā noteikta pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas vai arī nodrošina piekļuvi no valsts autoceļa atbilstoši	Neitrāla	Likumā nav noteiktas normas, kas veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti un/ vai klimatnoturību. Ņemot vērā likuma tvērumu un būtību, netiek rekomendēts iekļaut papildu prasības klimata politikas īstenošanai transporta jomā. Jānorāda, ka, izbūvējot transporta infrastruktūras objektus, var būt nepieciešama atmežošana, tādējādi samazinot oglekļa piesaisti mežu platībās. Kārtību attiecībā uz kompensācijām par atmežotajām platībām (kas cita starpā paredz kompensāciju par oglekļa dioksīda piesaistes potenciāla samazināšanos) reglamentē Meža likums⁸¹ un Ministru kabineta noteikumi Nr. 889 “Noteikumi par atmežošanas kompensācijas noteikšanas kritērijiem, aprēķināšanas un atlīdzināšanas kārtību”⁸², līdz ar to papildu nosacījumu iekļaušana Zemes pārvaldības likumā nav nepieciešama.

⁸⁰ Zemes pārvaldības likums. <https://likumi.lv/ta/id/270317> [skatīts 08.01.2024]

⁸¹ Meža likums. <https://likumi.lv/ta/id/2825-meza-likums> [skatīts 23.01.2024]

⁸² Ministru kabineta 2-12. gada 18. decembra noteikumi Nr. 889 “Noteikumi par atmežošanas kompensācijas noteikšanas kritērijiem, aprēķināšanas un atlīdzināšanas kārtību”. <https://likumi.lv/ta/id/253624-noteikumi-par-atmezosanas-kompensacijas-noteikšanas-kriterijiem-aprekinasanas-un-atlidzinasanas-kartibu> [skatīts 23.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		normatīvajiem aktiem par ceļu pievienošanu valsts autoceļiem. Ja tas nav iespējams, piekļuvi nodrošina pa servitūta ceļu vai pa projektētu servitūta ceļu pēc servitūta nodibināšanas. (2) Paplašinot pilsētas un ciemus vai veidojot jaunas apbūves teritorijas, pirms teritorijas plānojuma, lokālpilānojuma vai detālpilānojuma apstiprināšanas vietējā pašvaldība un zemes īpašnieki vienojas par ielu būvniecībai to sarkanajās līnijās vai ceļu būvniecībai nepieciešamās zemes atsavināšanu vietējai pašvaldībai, kā arī par inženierbūvju būvniecību. Ja vienošanos par nepieciešamās zemes atsavināšanu panākt nav iespējams, vietējā pašvaldība apstiprina teritorijas plānojumu, lokālpilānojumu vai detālpilānojumu un uzsāk sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu. 8 (5) pants. Pašvaldībai ir tiesības, informējot zemes īpašnieku, koplietošanas ceļa zemes nodalījuma joslā vai sarkanajās līnijās būvēt, rekonstruēt un atjaunot ceļu vai ielu, kā arī ierīkot jaunas inženierkomunikācijas — iekārtas, ierīces, ietaises, tīklus, līnijas un to piederumus —, ja tas ir nepieciešams sabiedrības interešu īstenošanai. 8.¹ pants. Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela (1) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir privātā īpašuma lietošanas tiesību aprobežojums nekustamajam īpašumam, kas noteikts sabiedrības interesēs, lai nodrošinātu vienotu ceļu un ielu tīklu pašvaldībā un sabiedrības iespējas un tiesības ikvienam to izmantot. (2) Pašvaldības nozīmes ceļu vai ielu pašvaldība nosaka pašvaldības teritorijas plānojumā vai lokālpilānojumā[...] (4) Pašvaldība saistošajos noteikumos paredzētajā kārtībā piedalās pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas būvniecībā un uzturēšanā. Pašvaldības saistošajos noteikumos paredz kārtību, kādā pašvaldība sedz izmaksas par pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas būvniecību un uzturēšanu. (5) Pašvaldības nozīmes ceļš vai iela ir publiski pieejama, un līdz pašvaldības nozīmes ceļa vai ielas statusa atcelšanai aizliegts ierobežot transporta un gājēju kustību pa to. (6) Pašvaldībai ir tiesības, informējot zemes īpašnieku, ierīkot jaunas inženierkomunikācijas — iekārtas, ierīces, ietaises, tīklus, līnijas un to piederumus —, ja tas ir nepieciešams sabiedrības interešu īstenošanai.		
12.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" (spēkā ar 22.05.2013.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 16.10.2020.) ⁸³	2.23. stāvparks — publiski pieejama, patstāvīga, lielas ietilpības automašīnu novietne, kas izveidota, lai atslogotu pilsētas centru no privātā autotransporta un veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu; 2.24. transporta infrastruktūra — būvju komplekss, kas ietver visu veidu transportam nepieciešamos objektus un to teritorijas — ielas, ceļus, tuneļus, viaduktus, satiksmes pārvadus, dzelzceļus ar dzelzceļa stacijām, jūras un upju ostas, lidostas, kanālus — kā arī citus to izmantošanai un uzturēšanai nepieciešamos objektus un sastāvdaļas; 2.26. vides pieejamība — iespēja jebkuram cilvēkam neatkarīgi no vecuma un fiziskām spējām brīvi un patstāvīgi piekļūt un pārvietoties vidē atbilstoši būves vai telpas funkcijai; 3. Plānojot teritoriju un veidojot vidi, ievēro līdzvērtīgu iespēju principu, kas paredz iespēju visiem sabiedrības locekļiem pilnvērtīgi piedalīties sabiedrības dzīvē, nodrošinot līdzvērtīgu pieejamību transporta infrastruktūrai, ārtelpai, mājokļiem, mācību un ārstniecības iestādēm, darba vietām, kultūras, sporta, atpūtas un citiem objektiem, kā arī informācijas, sakaru, elektroniskajiem un citiem pakalpojumiem. 4. Vides un publiskās infrastruktūras plānošanā, arhitektūras projektu izstrādē un ieviešanā izmanto universālā dizaina risinājumus, lai nodrošinātu pieejamu vidi ar vienlīdzīgām līdzdarbības iespējām visiem sabiedrības locekļiem. 5. Ja pašvaldības teritorijas plānojumā[...] vai lokālpilānojumā, vai normatīvajos aktos dabas un vides aizsardzības jomā nav noteikts citādi, tad, lai nodrošinātu esošo un plānoto objektu funkcijas, visās teritorijās atļauta šāda izmantošana:	Tieša — neitrāla; Netieša — pozitīva. 	Noteikumu netiešā ietekme virzībā uz klimatneitralitāti un klimatnoturību kopumā vērtēta kā pozitīva — noteikumos ir iekļautas norādes vispārīga transporta plāna izstrādei, kurā jāskata arī ilgtspējīgas mobilitātes satiksmes veidi. Vienotam transporta plānam jāvirza pilsētas un ciemi uz satiksmes režīmu, kur iedzīvotājiem ir pēc iespējas mazāka nepieciešamība pēc privātā autotransporta. To var panākt, uzlabojot sabiedriskā transporta tīklu, sasaistot to ar citiem satiksmes veidiem, auto koplietošanu, velosatiksmi un iešanu. Liela daļa pilsētu un ciemu Latvijā ir kompakti, līdz ar to infrastruktūras pilnveidošana ar mobilitātes punktiem, velosipēdu ceļiem un ietvēm var sniegt iespējas izvēlēties klimatneitralitāti veicinošu pārvietošanās veidu. Ir izvērtējams, vai šādi papildu norādījumi un vadlīnijas būtu izstrādājami rekomendāciju vai informatīvo materiālu veidā. Viena no problēmām, kas ir īpaši aktuāla valstspilsētām, ir piegādes transporta loģistikas jautājumi, jo bieži dēļ ierobežotās pieejamās telpas pilsētu centros, kā arī piegādes zonu un laika regulējuma trūkuma, kravu piegādes transports nonāk konfliktsituācijās ar

⁸³ Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/256866> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		5.1. pašvaldību ceļu, komersantu ceļu, māju ceļu, ielu, piebrauktuvi, gājēju ielu un ceļu, velosipēdu ceļu izbūve, kā arī esošo ielu un ceļu (tai skaitā valsts autoceļu) pārbūve; 5.2. objektam nepieciešamo transportlīdzekļu stāvvietu izbūve; 5.3. apstādījumu izveide un teritorijas labiekārtojums; 5.4. inženiertīklu un objektu izbūve; 5.5. erozijas risku ierobežošanas, pretplūdu aizsardzības būvju un meliorācijas sistēmu izbūve. 14. Apvienojot vai sadalot zemes vienības, nedrīkst slēgt esošos pašvaldības ceļus, ielas, laukumus, piebrauktuves, izņemot gadījumus, ja tiek izstrādāts līdzvērtīgs alternatīvs risinājums. 4.8. Transporta infrastruktūras teritorija (TR) 42. Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi. 43. Transporta infrastruktūras teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir: 43.1. inženiertehniskā infrastruktūra; 43.2. transporta lineārā infrastruktūra; 43.3. transporta apkalpojošā infrastruktūra; 43.4. lidostu un ostu apbūve. 44. Transporta infrastruktūras teritorijā var noteikt šādus papildizmantošanas veidus: 44.1. publiskā apbūve un teritorijas izmantošana: 44.1.1. aizsardzības un drošības iestāžu apbūve; 44.1.2. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve; 44.1.3. biroju ēku apbūve; 44.2. noliktavu apbūve. 61. Plānojot jaunus ciemus un pilsētas vai esošo pilsētu vai ciemu teritoriju paplašināšanu, tos veido kompleksus, kompaktus un pašpietiekamus, paredzot: 61.1. transporta infrastruktūras risinājumus, kas nodrošina iekšējā ielu tīkla optimālu sasaisti ar ārējo autoceļu tīklu; [...] 61.4. teritorijas sasniedzamību ar sabiedrisko transportu un vietas mērogam atbilstošu mobilitāti, kurā prioritāte ir gājējiem un velotransportam; [...] 6. Transporta infrastruktūras plānošana 6.1. Vispārīgās prasības transporta tīkla plānošanai		velosatiksmes un gājēju infrastruktūras prioritātēm. Līdz ar to būtu rekomendēts kravu piegādes jautājumus risināt cita starpā vispārīgā transporta plāna ietvaros (piem., plānojot loģistikas punktus kravu piegādēm kā pašvaldības pakalpojumu vai pašvaldības veicinātu iniciatīvu, attīstot viedo kravu piegādi u.c.). Papildus, jāmeklē veidi, kā veicināt dabā balstītu risinājumu un ilgtspējīgu lietusūdeņu apsaimniekošanas risinājumu izmantošanu transporta infrastruktūrā. Projektētajiem ir pieejamas Latvijas apstākļiem pielāgotas ilgtspējīgo lietus ūdeņu apsaimniekošanas risinājumu projektēšanas vadlīnijas⁸⁴. Šī projekta ietvaros izstrādājamo rekomendāciju procesā būtu jāizvērtē, vai attiecīgā prasība veicināt dabā balstīto risinājumu izmantošanu, būtu iekļaujama noteikumos vai veicināma caur apmācībām un metodiskajiem norādījumiem.

⁸⁴ https://drive.google.com/file/d/19yTmOCioibPFBeGos-_OqyUqeP1tm4V3/view

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		76. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā ietver vispārīgu transporta attīstības plānu, kurā shematiski attēlo vienotu ielu un ceļu tīklu, tai skaitā plānoto ielu un ceļu trases, perspektīvos pievienojumus, transporta mezglus, kā arī ielu kategorijas. 77. Detalizētu transporta attīstības plānu kā tematisko plānojumu izstrādā pilsētām, ciemiem vai to daļām, vai, ja nepieciešams, visai pašvaldības teritorijai. 78. Detalizētā transporta attīstības plānā izvērtē transporta veidus un galvenos transporta infrastruktūras elementus, ņemot vērā objektus, kas būtiski ietekmē pašvaldības transporta infrastruktūru, un norāda: 78.1. esošos un plānotos ceļus un ielas (norādot to kategorijas); 78.2. shematisku izvietojumu pievienojumu vietām pie valsts autoceļu tīkla; 78.3. sabiedriskā transporta shēmu, ietverot sabiedriskā transporta maršrūtus ar pieturvietām un apkalpes zonām, kā arī norādot teritorijas, kurās nepieciešams uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību; 78.4. citus transporta infrastruktūras un loģistikas objektus, tai skaitā autoostas, dzelzceļa stacijas, kravu stacijas, lidlaukus, ostas, kā arī muitas kontroles punktus un robežšķērsošanas vietas; 78.5. velotransporta un gājēju kustības organizācijas shēmu, tai skaitā gājēju ielas, ielas ar prioritāti gājējiem un velotransportam. 79. Ja tiek plānoti objekti, kuru darbības dēļ var pieaugt satiksmes intensitāte un traucējumi citiem satiksmes dalībniekiem, kā arī rasties papildu noslodze un cita negatīva ietekme transporta infrastruktūrai, izstrādā transporta plūsmas shēmu, ko iekļauj lokālplānojuma, detālplānojuma vai būvprojekta sastāvā. 80. Veidojot jaunas, vai paplašinot esošās apbūves teritorijas, ielu un ceļu pieslēgumus galvenokārt paredz pie pašvaldību vai valsts vietējiem autoceļiem. 81. Apbūves teritorijās valsts autoceļu tuvumā paredz iekšējos paralēlos ceļus un ielas vietējai satiksmei. 82. Nosakot teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā teritorijas, kas nepieciešamas jaunu transporta koridoru, ceļu, ielu vai satiksmes mezglu izbūvei, grafiskajā daļā tās nosaka kā transporta infrastruktūras teritorijas (TR) vai teritorijas ar īpašiem noteikumiem – nacionālas un vietējas nozīmes transporta attīstības teritorijas (TIN7).[...] 83. Ielas, laukumus, autoceļus un dzelzceļus nosaka kā transporta infrastruktūras teritorijas un izdala kā atsevišķas zemes vienības. Ielu teritoriju nosaka starp sarkanajām līnijām atbilstoši katras ielas kategorijai. Jauno zemes vienību robežas sakrīt ar ielas sarkanajām līnijām vai ceļa nodalījuma joslām, izņemot gadījumus, kad iela ir valsts autoceļa posms apdzīvotā vietā vai gar ielu ir blīva esošā apbūve.[...] 6.2. Ielu iedalījums 85. Pilsētas vai ciema ielu tīklu veido kā vienotu, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtotu sistēmu, ievērojot šajos noteikumos paredzēto dalījumu. [...] 6.3. Ielu sarkanās līnijas [...] 6.4. Ielu un autoceļu pievienojumi (pieslēgumi) 92. Vietējo ielu tīklu plāno tā, lai tas iekļautos pilsētas vai ciema kopējā ielu un ceļu tīklā un nodrošinātu optimālas piekļūšanas iespējas katrai esošai un plānotai zemes vienībai. 93. Apbraucamos ceļus, kas plānoti tranzīta satiksmes plūsmu novirzīšanai no pilsētas vai ciema centra vai dzīvojamās apbūves teritorijas, veido bez tiešiem pieslēgumiem dzīvojamās apbūves teritorijām. [...]		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		95. Pilsētās un ciemos piebrauktuvi un caurbrauktuvi pieslēgumus pie maģistrālajām un vietējas nozīmes ielām paredz atbilstoši normatīvo aktu prasībām satiksmes jomā. [...] 6.5. Ietves un gājēju celiņi 98. Projektējot un izbūvējot ietves, ievēro vides pieejamības prasības. 99. Ietves un gājēju ceļus plāno iespējami attālināti no ielu un autoceļu brauktuvē, lai pasargātu gājējus no transportlīdzekļu radītā piesārņojuma (piemēram, trokšņa, gaisa vibrācijas, dubļiem un aerosoliem). 100. Ietves platumu nosaka tā, lai, izvietojot uz ietves citas konstrukcijas (piemēram, pieturas, stabus, reklāmas), gājēju kustībai pieejamā daļa nebūtu mazāka par 1,2 m. 101. Projektējot gājēju ielas pilsētu vēsturiskajos centros, ietves var paredzēt vienā līmenī ar brauktuvi, iezīmējot robežu ar atšķirīgas faktūras un krāsojuma ieseguma materiāliem, ciktāl tas nav pretrunā ar kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām. 102. Gājēju celiņi atbilst šādām vides pieejamības prasībām: 102.1. gājēju celiņa platums – ne mazāks par 1,2 m, tā iesegums – no cieta un jebkuros laikapstākļos neslīdoša materiāla; 102.2. gājēju celiņa robeža ir skaidri saskatāma un sataustāma, pielietojot marķējumu, atšķirīgas krāsas vai reljefa iesegumu. 6.6. Gājēju pārejas un tuneļi 103. Gājēju pāreju izvietojumu plāno atbilstoši gājēju satiksmes plūsmai. 104. Gājēju pārejām, kā arī ielu un autoceļu krustojumiem jābūt pārredzamiem, ievērojot redzamības brīvlaukus. 105. Gājēju pārejas projektē, ievērojot attiecīgo normatīvo aktu prasības satiksmes jomā un paredzot: 105.1. racionālu uzbrauktuvi izvietojumu pie ielu krustojumiem; 105.2. bīstamās vietās atšķirīgus ieseguma materiālus, kas uztverami arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem; 105.3. luksoforu aprīkojumu ar brīdinošiem skaņas signāliem; 105.4. kontrastējošas krāsas marķējumu; 105.5. gājēju pāreju apgaismojumu. 106. Jaunus gājēju tuneļus ierīko gadījumos, ja nav iespējami citi risinājumi. 107. Gājēju tuneļos nodrošina šādu vides pieejamības un drošības prasību ievērošanu: 107.1. gājēju tuneļu uzbrauktuvi un kāpnēm jābūt aprīkotām ar margām; 107.2. uzbrauktuves platumam jābūt ne mazākam par 1,3 m; 107.3. virs tuneļu kāpnēm un uzbrauktuvi veido pārsegumu. Ja pārseguma izveidošana nav iespējama, nodrošina lietussūdeņu novadīšanu un sniega savākšanu; 107.4. tuneļu grīdai, kāpņu un uzbrauktuvi iesegumam jābūt no jebkuros laikapstākļos neslīdoša materiāla; 107.5. bīstamās vietās izmanto kontrastējošas krāsas marķējumu, atšķirīgas krāsas un faktūras ieseguma materiālus, kas viegli uztverami arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem. 6.7. Sabiedriskā transporta pieturvietas		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		108. Sabiedriskā transporta pieturvietas izvieto vietās, kur pievedceļi nodrošina optimālu pieturas sasniedzamību un ērtu pieejamību. 109. Sabiedriskā transporta pieturvietas aprīkojums nedrīkst traucēt vai ierobežot gājēju satiksmi. 6.8. Velosipēdu ceļi 110. Paredzot jaunus velosipēdu ceļus (arī apvienotos gājēju un velosipēdu ceļus), to izvietojumu plāno pēc iespējas attālināti no ielu un autoceļu brauktuvēm, lai pasargātu velobraucējus un gājējus no transportlīdzekļu radītā piesārņojuma (piemēram, trokšņa, gaisa vibrācijas vai dubļiem) un nepasliktinātu ceļu satiksmes drošību. 111. Plānojot ielu un autoceļu brauktuvi malās atsevišķas joslas velosatiksmei, tām paredz pietiekamu teritoriju, ievērojot drošības noteikumus un normatīvo aktu prasības satiksmes jomā. 7.1. Apbūves parametri 112. Galvenie apbūvi raksturojošie parametri ir apbūves blīvums, apbūves intensitāte, brīvās zaļās teritorijas rādītājs un apbūves augstums. 113. Apbūves parametri nav attiecināmi uz tām zemes vienībām, kas paredzētas tikai inženiertehniskās apgādes tīklu un to objektu izbūvei, kā arī transporta infrastruktūras objektu, piemēram, autoceļu, dzelzceļu, satiksmes pārvadu vai tiltu, izbūvei. [...] 7.3. Pagalmi 126. Plānojot daudzdzīvokļu māju pagalmus, paredz nepieciešamos labiekārtojuma elementus, tai skaitā bērnu rotaļu laukumus, pieaugušo atpūtas vietas, laukumus atkritumu konteineru izvietošanai un iedzīvotājiem nepieciešamās autostāvvietas. 127. Plānojot, apbūvējot vai labiekārtojot daudzdzīvokļu māju pagalmus, nodrošina brīvu operatīvo dienestu transporta piekļuvi, kā arī netraucētu inženierapgādes tīklu un objektu apkalpi. 128. Pašvaldība var noteikt papildu prasības pagalmu izmantošanai un labiekārtojumam. 8.4. Lietusūdeņu savākšanas sistēmas 164. Visās apbūves teritorijās nodrošina lietusūdeņu un sniega ūdeņu novadīšanu no ielām, ceļiem, laukumiem un apbūves gabaliem, paredzot ūdeņu savākšanas sistēmas. 165. Vietās, kur lietusūdeņu savākšanas sistēmu nav iespējams pieslēgt pie esošajiem tīkliem, paredz lokālu risinājumu, nodrošinot lietusūdeņu novadīšanu speciāli veidotā sistēmā vai filtrējošā slānī. 166. Pirms lietusūdeņu ievadīšanas vietas vaļējos virszemes ūdensobjektos paredz to nostādīšanas sistēmas. Lietusūdeņus ar naftas produktu piemaisījumiem pirms novadīšanas vaļējos virszemes ūdensobjektos nepieciešams attīrīt. 167. Prasības lietusūdeņu novadīšanas risinājumiem no projektējamām ielām, ceļiem un laukumiem nosaka detālplānojumā vai paredz būvprojektā. 9.1. Teritorijas labiekārtojums un ārtelpas elementi 172. Pilsētvidē publiskajā ārtelpā paredz pietiekamu soliņu, un citu labiekārtojuma elementu skaitu, tai skaitā apgaismojumu. Pašvaldība teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā var paredzēt prasības teritorijas labiekārtojumam un ārtelpas elementiem. 173. Telefona automātu, autostāvvietu kases automātu, bankomātu, reklāmas stabu un citu objektu izvietojums nedrīkst traucēt gājēju, bērnu ratiņu un riteņkrēslu lietotāju pārvietošanos. Brīvās ietves platums nevar būt mazāks par 1,2 m.		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		174. Sezonas rakstura kafejnīcu, ielu tirdzniecības punktu un citu pakalpojumu objektu novietojums publiskajā ārtelpā nedrīkst traucēt gājēju, tai skaitā bērnu ratiņu un riteņkrēsli lietotāju, kustību, aizņemot visu gājēju kustībai paredzēto teritoriju, piemēram, ietvi, laukumu vai krastmalu. Šādos gadījumos brīvās ietves platums nevar būt mazāks par 1,2 m. 9.2. Pasažieru kuģu, jahtu, laivu piestātnes un peldbūves izvietošana 175. Publiski pieejamas pasažieru kuģu, jahtu un laivu piestātnes norāda teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā un ierīko, ievērojot būvniecības, dabas aizsardzības un vides pieejamības jomu regulējošo normatīvo aktu prasības. 176. Atbilstoši piestātnes kapacitātei paredz automašīnu stāvlaukumu ar pietiekamu stāvvietu skaitu. 177. Jahtu un laivu piestātņu platformas un uzbrauktuves izbūvē, ievērojot šādas vides pieejamības un drošības prasības: 177.1. aprīko ar margām un drošības apmalēm; 177.2. izvēlas tādus izmērus, kas nodrošina pietiekamas manevrēšanas iespējas; 177.3. pielieto neslīdošus ieseguma materiālus. 178. Uzbrauktuve slīpums nedrīkst pārsniegt 1:12 vai 8 %. Vietās, kur uzbrauktuves ir pakļautas laikapstākļiem, nodrošina lietusūdeņu novadīšanu. 179. Plānojot peldbūvju izvietojumu, nodrošina brīvu piekļuvi publiskajiem ūdeņiem un paredz atbilstošu inženierinfrastruktūras nodrošinājumu. 10. Transportlīdzekļu novietošana 10.1. Autonovietnes 197. Teritorijas plānojumos un lokālplānojumos nosaka prasības autonovietņu izvietošanai, tai skaitā attālumiem līdz dažādu veidu objektiem un nepieciešamo autonovietņu skaitu dažādiem izmantošanas veidiem. 198. Pie nozīmīgām publiskām ēkām papildus autonovietnēm paredz arī speciāli aprīkotas velosipēdu, motociklu (arī mopēdu un motorolleru) un tūristu autobusu novietnes. 199. Nepieciešamo platību virszemes atklātai autonovietnei aprēķina, pieņemot, ka vienas vieglās automašīnas izvietošanai nepieciešami aptuveni 25 m², viena motocikla izvietošanai – 5 m², bet viena pasažieru autobusa izvietošanai – 60–75 m². 200. Atklātās autonovietnēs, kas paredzētas vairāk nekā 50 transportlīdzekļiem, paredz lietusūdeņu savākšanu un novadīšanu lietusūdeņu kanalizācijas sistēmā. 201. Atklātas pastāvīgās autonovietnes no dzīvojamās apbūves, pirmsskolas izglītības iestādēm, skolām vai veselības aprūpes iestādēm norobežo ar apstādījumu joslu, ko veido kā dzīvžogu. 202. Izbūvējot atsevišķu atklātu autonovietni daudzdzīvokļu māju pagalmos, to labiekārto, paredzot norobežojošos stādījumus gar bērnu rotaļu laukumiem, sporta laukumiem vai iedzīvotāju atpūtas vietām. 203. Autonovietnēs publiskajā ārtelpā un pie publiskām ēkām paredz speciālas ne mazāk kā 3,5 m platas autostāvvietas personām ar īpašām vajadzībām. Autostāvvietas, kas paredzētas personām ar īpašām vajadzībām, izvieto vistuvāk objektam. 204. Ja pie publiskās ēkas paredzēts veidot vairāk nekā 10 autostāvvietu, personām ar īpašām vajadzībām paredz vismaz vienu autostāvvietu no katrām 20 autostāvvietām. Ja pie publiskās ēkas paredzēts mazāk par 10 autostāvvietām, personām ar īpašām vajadzībām paredz vismaz vienu autostāvvietu. 205. Pie jaunbūvējamām daudzdzīvokļu mājām nodrošina vismaz vienu autostāvvietu personām ar īpašām vajadzībām, ko izvieto maksimāli tuvu ieejai.		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		206. Slēgtām autonovietnēm nepieciešamo minimālo platību aprēķina pēc plānotā automašīnu skaita atkarībā no to izvietojuma veida. 207. Stāvparku izvietojumu nosaka teritorijas plānojumā, lokālpkānojumā vai detālpkānojumā. 208. Stāvparku var veidot kā daudzfunkcionālu kompleksu, apvienojot ar tirdzniecības, pakalpojumu vai citiem publiska rakstura objektiem. 10.2. Velosipēdu novietnes 209. Velosipēdu novietnes paredz pie tirdzniecības un pakalpojumu objektiem, publiskām pārvaldes, kultūras, izglītības, ārstniecības iestādēm, sporta un atpūtas objektiem. 210. Velosipēdu novietnes izvieto tā, lai netiktu traucēta gājēju pārvietošanās pa ietvēm un gājēju celiņiem. 211. Velosipēdu novietnes platību aprēķina, pieņemot, ka viena velosipēda novietošanai nepieciešamā platība ir 1,2 m². 14. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem 234. Ja nepieciešams, teritorijas plānojumos un lokālpkānojumos nosaka un attēlo šādas teritorijas ar īpašiem noteikumiem: [...] 234.6. nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas; 234.7. citas teritorijas, tai skaitā lidostu un ostu teritorijas. 235. Teritorijās, kas ielānotas nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras izbūvei un rekonstrukcijai, var turpināt teritorijas plānojumā noteikto atļauto izmantošanu (izņemot jaunu dzīvojamo, publisku un ražošanas ēku būvniecību), ievērojot nosacījumu, ka būves var izmantot tikai līdz plānotā infrastruktūras objekta būvprojekta izstrādes uzsākšanai. 237. Teritorijas plānojumos un lokālpkānojumos precizē perspektīvo transporta koridoru un trašu vietas, izvēloties optimālo risinājumu un ņemot vērā pētījumu rezultātus, ja tādi ir veikti.		
13.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" (spēkā ar 01.05.2015.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 03.06.2021.) ⁸⁵	3.1. Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas saturs 18. Ilgtspējīgas attīstības stratēģiju izstrādā, ievērojot Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un attiecīgā plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, kā arī izvērtējot blakus esošo pašvaldību ilgtspējīgas attīstības stratēģijas. 19. Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ietilpst: 19.1. stratēģiskā daļa, kurā ietverts pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums (vīzija), stratēģiskie mērķi, ilgtermiņa prioritātes; 19.2. telpiskās attīstības perspektīva, kuras ietvaros izstrādā vadlīnijas – pamatprincipus teritoriju plānošanai un attīstībai. 20. Telpiskās attīstības perspektīvā apraksta un brīvi izvēlēta veidā grafiski shematiski attēlo teritorijas perspektīvo telpisko struktūru, ietverot galvenās funkcionālās telpas un nozīmīgākos telpiskās struktūras elementus un to ilgtermiņa izmaiņas: [...]	Neitrāla	Noteikumi nosaka saturu pašvaldības līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem. Noteikumos nav iekļauti tādi nosacījumi, kas veicinātu klimatnoturību vai klimatneitralitāti. Papildus, ir izvērtējams, vai noteikumos būtu iekļaujams nosacījums, ka attiecīgo plānošanas dokumentu grafiskajās daļās būtu jānorāda būtiskākās klimata pārmaiņu riskiem pakļautās teritorijas, kas var būt aktuālas arī transporta infrastruktūras plānošanas kontekstā, leteicams izstrādājot visus teritoriju plānošanas dokumentus, balstīties uz iepriekš veiktu risku analīzi/izvērtējumiem.

⁸⁵ Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumi Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem". <https://likumi.lv/ta/id/269842> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		20.3. galvenos transporta koridorus un infrastruktūru (valsts galvenos un reģionālos autoceļus, dzelzceļus, ostas, lidostas, maģistrālos inženiertīklus un līdzīgus objektus); [...] 20.6. citas pašvaldības ilgtermiņa attīstībai nozīmīgas telpas un struktūras elementus.[...] 3.2. Attīstības programmas saturs 21. Attīstības programmu izstrādā, ievērojot pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un izvērtējot nacionālā līmeņa, attiecīgā plānošanas reģiona un blakus esošo pašvaldību plānošanas dokumentus. 22. Attīstības programmā ietilpst: 22.1. stratēģiskā daļa, kurā ietvertas vidēja termiņa prioritātes un rīcības virzieni (pasākumu kopums); 22.2. rīcības plāns un investīciju plāns, kurus izstrādā ne mazāk kā triju gadu periodam; 22.3. attīstības programmas īstenošanas uzraudzības un novērtēšanas kārtība, kurā noteikti rezultatīvie rādītāji un uzraudzības pārskata sniegšanas biežums un saturs. 23. Rīcības plānā ietver: 23.1. plānotās darbības un to īstenošanas termiņus; 23.2. atbildīgos par darbību īstenošanu; 23.3. plānoto darbību īstenošanas avotus un, ja iespējams, indikatīvo nepieciešamā finansējuma apjomu; 23.4. darbības rezultātus. 24. Investīciju plānā ietver: 24.1. plānotos investīciju projektus un to īstenošanas termiņus; 24.2. atbildīgos par investīciju projektu īstenošanu; 24.3. indikatīvo plānoto investīciju projektu īstenošanai nepieciešamā finansējuma apjomu un avotus; 24.4. sasniegtos rezultātus. [...] 3.3. Teritorijas plānojuma saturs 26. Teritorijas plānojumu izstrādā, pamatojoties uz pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģiju un ņemot vērā normatīvajos aktos par teritorijas plānošanu, izmantošanu un apbūvi noteiktās prasības, kā arī izvērtējot blakus esošo pašvaldību plānošanas dokumentus. 27. Teritorijas plānojumu izstrādā visai pašvaldības administratīvajai teritorijai vai tās daļai – teritoriālajai vienībai, grafiskajā daļā lietojot atšķirīgus mērogus ar atbilstošu detalizācijas pakāpi. Valstspilsētas teritorijas plānojumu izstrādā visai pašvaldības administratīvajai teritorijai. Teritorijas plānojumu pašvaldības administratīvās teritorijas daļai izstrādā kā teritorijas plānojuma grozījumus. [...] 29. Teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā ietver spēkā esošo teritorijas plānojumu, lokālplānojumu un detālplānojumu īstenošanas izvērtējumu, sagatavotās teritorijas plānojuma redakcijas risinājumu aprakstu un tā atbilstību ilgtspējīgas attīstības stratēģijai. [...] 31. Grafiskajā daļā atbilstoši mēroga noteiktībai:		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		31.1. nosaka: [...] 31.2. attēlo: [...] 31.2.2. publiskās infrastruktūras objektus (izņemot sociālās infrastruktūras objektus), norādot plānotos ceļus un plānotās pievienojumu vietas valsts un pašvaldību autoceļiem (publiskās lietošanas autoceļu tīklam), kuru novietojums var tikt precizēts būvprojektā atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem;[...] 31.2.6. ja nepieciešams, citas teritorijas un objektus. 32. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos nosaka: 32.1. prasības teritorijas izmantošanai katrā funkcionālajā zonā un apakšzonā; 32.2. apbūves parametrus katrā funkcionālajā zonā un apakšzonā; 32.3. nosacījumus detālplānojumu un to lokālplānojumu izstrādei, ar kuriem tiek grozīts pašvaldības teritorijas plānojums; 32.4. citas prasības, aprobežojumus un nosacījumus, ņemot vērā teritorijas īpatnības un specifiku. 3.4. Lokālplānojuma saturs 33. Lokālplānojumu izstrādā teritoriāli vienotai teritorijai, pamatojoties uz pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, pašvaldības teritorijas plānojumu un ņemot vērā normatīvajos aktos par teritorijas plānošanu, izmantošanu un apbūvi noteiktās prasības, kā arī blakus esošo pašvaldību plānošanas dokumentus. 34. Lokālplānojumā ietilpst: 34.1. paskaidrojuma raksts; 34.2. grafiskā daļa; 34.3. teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. 35. Paskaidrojuma rakstā ietver lokālplānojuma izstrādes pamatojumu, risinājuma aprakstu un tā saistību ar piegulošajām teritorijām, kā arī atbilstību pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijai, ja ar lokālplānojumu tiek mainīts teritorijas plānojumā noteiktais funkcionālais zonējums, izmantošanas nosacījumi un aprobežojumi. 36. Lokālplānojuma grafiskajā daļā: [...] 36.5. nosaka vai precizē transporta infrastruktūras risinājumus, atbilstoši iespējām atrisinot piekļūšanas iespējas katrai zemes vienībai, norādot plānotās pievienojumu vietas valsts un pašvaldību autoceļiem (publiskās lietošanas autoceļu tīklam), ja vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā, transporta attīstības plānā vai tematiskajā plānojumā nav atrisināta piekļuve vienam vai vairākiem zemes īpašumiem; [...] 37. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos nosaka: [...] 3.5. Detālplānojuma saturs		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		38. Detālplānojumu izstrādā, lai īstenotu konkrētu attīstības priekšlikumu vai plānošanas uzdevumu, detalizējot teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā noteiktās prasības. 39. Detālplānojumu izstrādā: 39.1. teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā noteiktajos gadījumos; 39.2. ja plānota jaunu zemes vienību izveide un piekļuves nodrošināšanai jaunizveidotajām zemes vienībām nepieciešams izveidot jaunas ielas vai pašvaldību ceļus; 39.3. ja paredzēts būvēt ceļa pievienojumu valsts un pašvaldību autoceļam un vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā, lokālplānojumā, transporta attīstības plānā vai tematiskajā plānojumā nav atrisināta piekļuve vienam vai vairākiem zemes īpašumiem; 39.4. pirms jaunas būvniecības uzsākšanas, ja: 39.4.1. nepieciešama esošās transporta organizācijas pārkārtošana, likvidējot vai pārvietojot esošas ielas vai pašvaldību ceļus, vai jaunas satiksmes infrastruktūras plānošana, izveidojot jaunas ielas vai pašvaldību ceļus; [...] 41. Detālplānojumu neizstrādā, ja: 41.1. teritorijai ir izstrādāts lokālplānojums, ar kuru pietiekami detalizētā pakāpē ir noteikti teritorijas izmantošanas veidi un to aprobežojumi, kā arī sniegti kompleksi transporta infrastruktūras risinājumi; 41.2. valsts autoceļu būvniecības ietvaros atbilstoši būvprojektam paredzēts izbūvēt ceļa pievienojumu vai paralēlo ceļu ārpus valsts autoceļa ceļu zemes nodalījuma joslas; 41.3. objekta funkcionēšanai nepieciešamajai teritorijai, kurā tiek plānota lineāra inženierbūve un citu ar to saistīto būvju būvniecības process, ir noteikts nacionālo interešu objekta statuss un tiks izveidotas ar to saistītas zemes vienības; 41.4. plānotā objekta funkcionēšanai nepieciešamo būvju izvietojumu iespējams risināt būvprojekta ietvaros un nav nepieciešama infrastruktūras pārkārtošana piegulošajā teritorijā, un tiek nodrošinātas satiksmes drošības prasības, un nav nepieciešams pārbūvēt esošo pievienojumu autoceļam. [...] 45. Paskaidrojuma rakstā ietver detālplānojuma izstrādes pamatojumu, risinājumu aprakstu un risinājumu saistību ar piegulošajām teritorijām. 46. Grafiskajā daļā: 46.1. nosaka vai precizē: 46.1.1. katras zemes vienības funkcionālo zonu vai apakšzonu; 46.1.2. pašvaldības kompetencē esošās apgrūtinātās teritorijas; 46.2. attēlo: [...] 46.2.3. plānotās apbūves, satiksmes infrastruktūras un inženierkomunikāciju izvietojuma shēmu; 46.2.4. shematiskus ielu un ceļu profilus; 46.2.5. publiskās ārtelpas teritorijas un piekļuvi tām; [...]		

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		47. Detālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumos ietver: 47.1. detalizētus teritorijas izmantošanas nosacījumus (konkrētus izmantošanas veidus) un apbūves parametrus; 47.2. vides pieejamības nosacījumus; 47.3. labiekārtojuma nosacījumus; 47.4. prasības inženiertehniskajam nodrošinājumam; 47.5. ja nepieciešams, prasības arhitektoniskiem risinājumiem, ievērojot ainavu izvērtējumu un citas prasības atbilstoši darba uzdevumam. [...] 3.6. Tematiskā plānojuma saturs 49. Tematiskā plānojuma saturu un prasības pašvaldība nosaka darba uzdevumā. 50. Tematiskais plānojums sastāv no grafiskās daļas un teksta informācijas. 4. Institūciju sadarbība plānošanas dokumentu izstrādē 51. Institūcijas piedalās teritorijas attīstības plānošanā, konsultējot, kā arī sniedzot informāciju un atzinumus par attīstības plānošanas risinājumiem institūciju kompetencē esošajos jautājumos. [...] 56. Institūcija, izmantojot sistēmu, sniedz: 56.1. tās rīcībā esošos ģeotelpiskos un teksta datus, kas noteikti normatīvajā aktā par teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmu; 56.2. nosacījumus plānošanas dokumenta izstrādei, izvirzot konkrētas prasības teritorijai, kurai tiek izstrādāts attiecīgais plānošanas dokuments, un informējot par tās darbības plāniem un interesēm, kas skar šo teritoriju; 56.3. atzinumu par izstrādāto plānošanas dokumenta redakciju. [...] 60. Atzinumus par ilgtspējīgas attīstības stratēģijas vai attīstības programmas projektu plānošanas reģioni sniedz šo noteikumu 59. punktā noteiktajā termiņā, izvērtējot to atbilstību plānošanas reģiona plānošanas dokumentiem un normatīvo aktu prasībām. <i>Likuma 5. daļā noteikta plānošanas dokumentu izstrādes kārtība.</i>		
14.	Ministru kabineta noteikumi Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (spēkā ar 13.12.2014.; ar grozījumiem, kas spēkā ar 08.02.2022.). ⁸⁶	1. Noteikumi nosaka attīstības plānošanas dokumentos ietveramo saturu, to izstrādāšanas, apstiprināšanas, aktualizācijas un spēka zaudēšanas kārtību, darbības termiņu un pārskatu sniegšanas kārtību, kā arī to ietekmes izvērtēšanas (izņemot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu) kārtību. 2. Šos noteikumus piemēro attiecībā uz attīstības plānošanas dokumentiem, kurus izstrādā valsts un pašvaldību institūcijas (turpmāk – institūcijas). 3. Attīstības plānošanas dokumentus izstrādā Attīstības plānošanas sistēmas likuma 10. pantā noteiktajos gadījumos. 4. Teritorijas attīstības plānošanas dokumentus, tajos ietveramo saturu, to izstrādāšanas, apstiprināšanas, aktualizācijas, spēka zaudēšanas kārtību un darbības termiņu, kā arī attiecīgo pārskatu sniegšanas kārtību nosaka citos normatīvajos aktos. 5. Izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus, ievēro normatīvos aktus, kas nosaka sabiedrības līdzdalības kārtību attīstības plānošanas procesā, un normatīvos aktus, kas nosaka ietekmes uz vidi stratēģiskā novērtējuma veikšanas kārtību.	Neitrāla	Ministru kabineta noteikumi nosaka cita starpā pašvaldību attīstības plānošanas dokumentu saturu un izstrādes kārtību, kas cita starpā var iekļaut tādus dokumentus, kas skar transporta infrastruktūras attīstību. Noteikumos nav iekļautas konkrētas prasības ne attiecībā uz transporta infrastruktūras plānošanu, ne klimata politikas aspektiem. Ņemot vērā noteikumu tvērumu un būtību, netiek rekomendēts iekļaut papildu prasības, kas specifiski attiektos uz klimata politikas integrāciju transporta attīstības plānošanā.

⁸⁶ Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumi Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”. <https://likumi.lv/ta/id/270934-attistibas-planosanas-dokumentu-izstrades-un-ietekmes-izvertesanas-noteikumi> [skatīts 22.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		II. Politikas plānošanas dokumenti, to izstrāde, apstiprināšana un pārskatu sniegšana 11. Politikas plānošanas dokumenti ir pamatnostādnes, plāns un konceptuāls ziņojums. 12. Pamatnostādnes izstrādā, lai noteiktu jaunus vidēja termiņa attīstības virzienus nozaru politikās. 13. Plānu izstrādā īstermiņam vai vidējam termiņam: 13.1. politikas (pamatnostādņu) ieviešanai vienā vai vairākās nozarēs; 13.2. pamatnostādņu vietā, ja vidējā termiņā netiek izvirzīti jauni attīstības virzieni nozaru politikās; 13.3. augstākas institūcijas dotā uzdevuma izpildei. 14. Konceptuālu ziņojumu izstrādā, ja nepieciešams izšķirties par rīcību iepriekš noteiktu nozaru politiku īstenošanā.		
15.	<i>Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.)⁸⁷</i>	VI nodaļa Plānošanas reģionu un pašvaldību atbildība un sabiedrības līdzdalība klimata politikas plānošanā un īstenošanā 47. pants. Metodiskā vadība klimata politikas plānošanā un īstenošanā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija sadarbībā ar Klimata un enerģētikas ministriju, Zemkopības ministriju, Satiksmes ministriju, Ekonomikas ministriju, Finanšu ministriju, Iekšlietu ministriju un Veselības ministriju atbilstoši nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem sagatavo plānošanas reģioniem un pašvaldībām klimata pārmaiņu samazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām vadlīnijas (turpmāk - vadlīnijas). Tajās iekļauj plānošanas reģioniem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un klimata pārmaiņām pielāgošanās mērķus un ieteikumus to sasniegšanai, kā arī ieteikumus pašvaldībām siltumnīcefekta gāzu samazināšanas un klimata pārmaiņām pielāgošanās rīcību un projektu noteikšanai un īstenošanai. 48. pants. Plānošanas reģiona atbildība Saskaņā ar vadlīnijām plānošanas reģions ilgtspējīgas attīstības stratēģijas un attīstības programmā iekļauj reģionam vadlīnijās nosacītos siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un klimata pārmaiņām pielāgošanās mērķus un to sasniegšanai plānotās prioritātes un nosacījumus, kā arī paredz rīcības un pasākumus šo mērķu sasniegšanai. 49. pants. Pašvaldības atbildība tās ilgtspējīgas attīstības stratēģijā, attīstības programmā, kā arī teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, atbilstoši plānošanas reģiona noteiktajiem mērķiem, prioritātēm un nosacījumiem iekļauj klimata pārmaiņu samazināšanas un klimata pārmaiņām pielāgošanās mērķus, prioritātes, rīcības un projektus, ievērojot vadlīnijas. 50. pants. Plānošanas reģionu un pašvaldību kompetences klimata politikas jomā finansēšana (1) Plānošanas reģionu un pašvaldību teritoriju attīstības plānošanas dokumentos noteikto klimata politikas mērķu, prioritāšu, rīcību un projektu īstenošanai veido reģionālo atbalsta programmu, ko izstrādā un administrē Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija sadarbībā ar Klimata un enerģētikas ministriju. (2) Reģionālās atbalsta programmas izveides, finansēšanas, darbības un uzraudzības kārtību nosaka Ministru kabinets. 51. pants. Klimata un enerģētikas konsultatīvā padome (1) Klimata un enerģētikas ministrija izveido Klimata un enerģētikas konsultatīvo padomi sabiedrības iesaistes nodrošināšanai. (2) Klimata un enerģētikas konsultatīvā padome nodrošina sabiedrības iesaistīšanu ar klimatu un enerģētiku saistītu lēmumu pieņemšanā, sadarbību un informācijas apmaiņu klimata un enerģētikas jomā starp sabiedrību kopumā, valsts iestādēm un	Pozitīva	Kopumā likumprojektā iekļautie nosacījumi attiecībā uz pašvaldībām un plānošanas reģioniem var pozitīvi ietekmēt arī transporta plānošanas sektoru. Tiek rekomendēts papildināt likumprojektu ar nosacījumu, ka pašvaldībām un plānošanas reģioniem klimata politikas plānošana jāveic, pamatojoties uz klimata pārmaiņu risku un ievainojamības novērtējumu. Izvērtējams, vai anotācijā būtu iekļaujams sektoru uzskaitījums, kuri noteikti jāizvērtē, veicot klimata pārmaiņu risku un ievainojamības novērtējumu, cita starpā, balstoties uz jutīgākajām jomām, kas noteiktas nacionālajā līmenī un cita starpā iekļaujot transporta sektoru.

⁸⁷ Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Normatīvais akts	Noteiktie uzdevumi un atbildības	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Secinājumi un komentāri
		pašvaldībām, kā arī sekmē priekšlikumu sniegšanu jautājumos, kas saistīti ar klimata un enerģētikas politikas izstrādi un īstenošanu un attiecīgu normatīvo aktu vai plānošanas dokumentu sagatavošanu. (3) Ministru kabinets apstiprina Klimata un enerģētikas konsultatīvās padomes nolikumu. Nolikumā nosaka Klimata un enerģētikas konsultatīvās padomes sastāvu, tiesības, funkcijas un darbības kārtību, kā arī kārtību, kādā tiek deleģēti pārstāvji darbam Klimata un enerģētikas konsultatīvajā padomē.		

Secinājumi

Izvērtējot pašvaldību un plānošanas reģionu transporta attīstības plānošanas regulējošos normatīvos aktus, netika identificēti tādi nosacījumi, kas ierobežotu pašvaldību un plānošanas reģionu virzību uz klimatneitralitāti un klimatnoturību transporta attīstības plānošanas procesa ietvaros. Tomēr jāatzīmē, ka, lai veicinātu ES ilgtspējīgas mobilitātes prioritātēm atbilstošu transporta infrastruktūras attīstību, iekļaujot nosacījumus, kas veicina privātā autotransporta izmantošanu, piemēram, attīstot ērtāku infrastruktūru autotransportam un ātrākas nokļūšanas iespējas galamērķī, **paralēli ir jānodrošina alternatīvu, videi draudzīgāku pārvietošanās veidu infrastruktūras attīstība.**

Izvērtējot atlasītos normatīvos aktus pret nodaļas sākumā uzskaitītajiem ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes raksturojošajiem kritērijiem, var secināt, ka analizētie tiesību akti pārsvarā iekļauj vispārīgus norādījumus, attiecīgi neveicinot konkrētu klimatneitralitāti un klimatnoturību raksturojošo aspektu iekļaušanu transporta attīstības plānošanā. Kā izņēmums izceļams sabiedriskā transporta attīstības aspekts, kas identificēts vairākos no analizētajiem normatīvajiem aktiem, kā arī dažos normatīvajos aktos uzsvērtā arī gājēju infrastruktūras attīstība un iekļauti konkrēti nosacījumi. Savukārt prasības attiecībā uz ilgtspējīgāku loģistiku un kravu pārvaldību netika identificēti nevienā no analizētajiem normatīvajiem aktiem. Tiek rekomendēts izvērtēt iespējas, vai ar normatīvajos aktos iekļaujamo prasību starpniecību būtu risināms kravu piegādes jautājums pilsētās (īpaši aktuāli – pilsētu centros) un pēdējā kilometra piegādes, veicinot inovatīvas pieejas loģistikas punktus, kravu komplektēšanu un multimodālos, kā arī digitālos risinājumus, kur lielu lomu spēlē pašvaldības un to izvirzītie nosacījumi.

Pozitīvi novērtētas prasības, kas atbalsta sabiedriskā transporta tīkla attīstību un ilgtspējīgu sabiedrisko transportu. Lielāks uzsvars normatīvajos aktos varētu tikt likts uz sabiedriskā transporta savienojumu ar multimodālajiem mezgliem, stāvparkiem un mikromobilitātes, kā arī koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumiem. Tāpat jāveicina dzelzceļa staciju attīstība, nodrošinot stāvparkus ar elektroautomobiļu uzlādes vietām, drošas velonovietnes, kā arī mikromobilitātes un koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumus tiešā dzelzceļa staciju tuvumā, īpaši valstspilsētās.

Pamatojoties uz citu valstu pieredzi⁸⁸, ir izvērtējams, vai normatīvajā aktā (piemēram, Pašvaldību likumā) vai politikas plānošanas dokumentā vajadzētu iekļaut prasību par ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu izstrādi (piemēram, valstspilsētās). Ilgtspējīgas mobilitātes jautājumi un plānošana var tikt risināta arī vispārīga transporta plāna kontekstā, kura izstrādi reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves

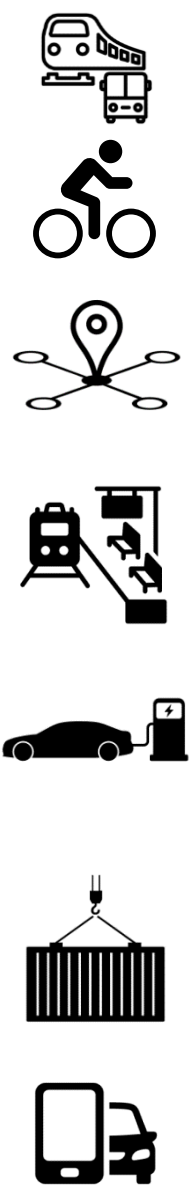
⁸⁸ May, A., Boehler-Baedeker, S., Delgado, L. et al. (2017) Appropriate national policy frameworks for sustainable urban mobility plans. <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0224-1> [skatīts 08.01.2024]

noteikumi". Kā alternatīva izskatāma Mobilitātes likuma izstrāde, kas vienkopus reglamentētu visus ar ilgtspējīgu un sociāli līdztiesīgu mobilitāti saistītos jautājumus, vai arī Ceļu satiksmes likuma papildināšana ar nodaļu par ilgtspējīga transporta sistēmas izveidi, ņemot vērā, ka tajā jau pašlaik ir nedefinēti visi satiksmes dalībnieki un aprakstītas satiksmes dalībnieku savstarpējās attiecības. Sabiedriskā transporta attīstības kontekstā ir būtiski plānošanu veikt reģionālajā līmenī. Papildus jāatzīmē, ka ir būtiski nodrošināt vadlīnijas ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu saturam un izstrādes procesam, lai veicinātu visaptverošu un harmonizētu plānu izstrādi.

Kopumā, īstenojot normatīvajos aktos noteiktās prasības, tajos nav iekļauti tādi nosacījumi, kas ierobežotu pašvaldību iespējas plānot ilgtspējīgas mobilitātes attīstību pilsētvidē. Attiecīgi, izstrādājot pašvaldību attīstības plānošanas dokumentus, pašvaldībām būtu jāliek lielāks uzskars uz autotransporta novirzīšanu no pilsētu centriem, veicinot alternatīvu, ilgtspējīgāku pārvietošanās veidu attīstību, t.sk., gājēju un velobraucēju infrastruktūra, mikromobilitāte, sabiedriskā transporta tīkls un pieejamība, kā arī jātiecas uz tādu pilsētas plānošanu, kurā priekšroka būtu dodama ilgtspējīgas mobilitātes risinājumiem, padarot tos vienlaicīgi par ērtāko pārvietošanās veidu.

2.2. Nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējums

Tabula nr. 4 Nacionālo attīstības plānošanas dokumentu analīze

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
1.	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ⁸⁹	Tiešā ietekme – lielākoties pozitīva; Netiešā ietekme – atsevišķos gadījumos negatīva. 	Mērķis: Transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, pieklūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. <i>[Zemāk uzskaitīti atsevišķi Rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi, kas var pozitīvā vai negatīvā veidā ietekmēt virzību uz klimatneitralitāti un klimatnoturību un kas uzskaita pašvaldības un / vai plānošanas reģionus starp atbildīgajiem vai līdzatbildīgajiem par pasākuma īstenošanu.]</i> RV1: Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība 1.1. Stiprināt dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā. 1.1.1.-1.1.4. pasākumi vērsti uz dzelzceļa attīstīšanu un pakalpojuma uzlabošanu. Starp rezultatīvajiem rādītājiem uzskaitītas arī CO₂ emisijas. Pasākumi attiecas gan uz maršrutiem, gan infrastruktūru, gan datu pārvaldības uzlabošanu. 1.2. Uzlabot reģionālo sasniedzamību un piekļuvi TEN-T autoceļiem. 1.2.1.-1.2.3. pasākumi vērsti uz sasaistes ar TEN-T tīklu uzlabošanu. Starp rezultatīvajiem rādītājiem uzskaitīts cita starpā CO₂ emisiju samazinājums. 1.3. Attīstīt sabiedriskā transporta pakalpojumus un nodrošināt nozares atvērto datu pieejamību 1.3.1.-1.3.5. pasākumi vērsti uz mobilitātes punktu izveidi, vienotas biļešu sistēmas izveidi. Starp rezultatīvajiem rādītājiem uzskaitīts cita starpā CO₂ emisiju samazinājums. RV2: Starptautiskās savienojamības uzlabošana 2.1. Turpināt Rail Baltica projekta īstenošanu 2.1.1.-2.1.5. pasākumi vērsti gan uz infrastruktūras attīstību, gan uz pasažieru, gan kravu transporta pakalpojumiem. Starp rezultatīvajiem rādītājiem uzskaitīts cita starpā CO₂ emisiju samazinājums. 2.2. Turpināt attīstīt Rīgu kā nozīmīgu Ziemeļeiropas aviācijas mezglu 2.2.1.-2.2.4. pasākumi vērsti gan uz infrastruktūras, gan saistīto pakalpojumu attīstību, fokusējoties gan uz kravu, gan pasažieru skaita pieaugumu, tajā pašā laikā paredzot īstenot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai. Starp rezultatīvajiem rādītājiem uzskaitīts cita starpā CO₂ emisiju samazinājums. [Pašvaldība un plānošanas reģions nav noteikti starp atbildīgajiem vai līdzatbildīgajiem par pasākumu īstenošanu]. 2.4. Veicināt reģionālo lidostu attīstību 2.4.1. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai. RV3: Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana 3.2. Pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru 3.2.1. Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu pietātnes un nodrošināt alternatīvu degvielu pieejamību 3.2.2.-3.2.6. pasākumi vērsti uz infrastruktūras uzlabošanu un attīstību. RV4: Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana 4.1. Nodrošināt rīcībpolitikas plānošanu 4.1.2. Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību 4.2. Pilnveidot transporta sistēmu, īstenojot pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai	Pamatnostādņu (TAP) mērķis uzsver nepieciešamību transporta politiku attīstīt ilgtspējīgā veidā, veicinot virzību uz klimatneitralitāti. Izvērtējot gan TAP aprakstošo daļu, kā arī stratēģisko daļu un paredzētos pasākumus, var secināt, ka lielākoties rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi tiek paredzēti, tiešā vai netiešā veidā samazinot transporta sektora radīto ietekmi uz SEG emisijām. Arī izvērtējot plāna saturu kontekstā ar noteiktajiem klimatnoturīgas un klimatneitrālas pilsētu mobilitātes plānošanas elementiem, var secināt, ka kopumā TAP tiecas risināt vairāku no ES līmenī noteiktajiem izaicinājumiem, aptverot gan sabiedrisko transportu, gan mikromobilitāti, gan kravas un privātos transportlīdzekļus. Lielā daļā no šiem pasākumiem pašvaldības vai plānošanas reģioni ir noteikti kā atbildīgie vai līdzatbildīgie īstenotāji. Aprakstošajā daļā ir izcelti arī konkrēti risinājumi un labās prakses piemēri pašvaldību virzībai uz ilgtspējīgāku transporta sistēmas attīstību, t.sk., "transporta pēc pieprasījuma", kas tiešā veidā nav iekļauts stratēģiskajā daļā. Vērtējot pret kritērijiem, TAP nav plānoti konkrēti risinājumi "pēdējā kilometra" kravu piegādes sistēmas ieviešanas veicināšanai pilsētu centros, kas ir būtisks problēmjautājums. Līdzās ilgtspējīgiem mobilitātes risinājumiem, TAP tiek plānoti arī daudzveidīgi autotransporta infrastruktūras attīstības pasākumi. Lai gan TEN-T tīkla uzturēšana un attīstība ir būtiska arī ES līmenī, kā arī autoceļu uzlabošana un tīkla attīstība veicina arī reģionālo sasniedzamību, šādi pasākumi, kas padara ērtāku un ātrāku pārvietošanos ar privāto autotransportu, var veicināt tā izmantošanu, tādējādi radot negatīvu ietekmi uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu (ņemot vērā iekšdedzes dzinēju automašīnu īpatsvaru). TAP nav aplūkoti ar klimatnoturību saistītie aspekti, kas, piemēram, ir aktuāli sabiedriskā transporta pieturvietās, dzelzceļa stacijās, autoostās u.t.t., kur īpaši karstuma viļņu laikā būtu jānodrošina atvēsināšanās iespējas, noēnojums un lielākajos/ centrālajos punktos – arī brīvpieejas dzeramais ūdens. Izstrādājot TAP nākamajam plānošanas periodam, ir būtiski ņemt vērā ar klimata pārmaiņām saistītos riskus un iekļaut tādus risinājumus, kas samazina ievainojamību un veicina noturību.

⁸⁹ Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 "Par transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/327053> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			4.2.1. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai 4.2.2. Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai 4.3. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu 4.3.1.-4.3.4. <i>pasākumi vērsti uz infrastruktūras attīstību un atbalsta pasākumiem alternatīvās degvielas transportlīdzekļiem.</i>	
2.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam⁹⁰	Tiešā – lielākoties neitrāla, atsevišķos gadījumos - pozitīva; Netiešā – atsevišķos gadījumos negatīva 	Latvijas mērķis: 2030. gadā Latvija būs plaukstoša aktīvu un atbildīgu pilsoņu valsts. Ikviens varēs justies drošs un piederīgs Latvijai, šeit katrs varēs īstenot savus mērķus. Nācijas stiprums sakņosies mantotajās, iepazītajās un jaunradītajās kultūras un garīgajās vērtībās, latviešu valodas bagātībā un citu valodu zināšanās. Tas vienos sabiedrību jaunu, daudzveidīgu un neatkārtojamu vērtību radīšanai ekonomikā, zinātnē un kultūrā, kuras novērtēs, pazīs un cienīs arī ārpus Latvijas. - Rīga būs nozīmīgs kultūras, tūrisma un biznesa centrs Eiropā. Pilsētu un lauku partnerība nodrošinās augstu dzīves kvalitāti visā Latvijas teritorijā. - Latvija – mūsu mājas – zaļa un sakopta, radoša un ērti sasniedzama vieta pasaules telpā, par kuras ilgtspējīgu attīstību mēs esam atbildīgi nākamo paaudžu priekšā. <i>[Turpmāk aprakstītas tikai tās prioritātes, mērķi un rīcības virzieni, kas attiecas uz transporta attīstības plānošanu]</i> "Atjaunojama un droša enerģija" <u>Mērķis:</u> Nodrošināt valsts enerģētisko neatkarību, palielinot energoresursu pašnodrošinājumu un integrējoties ES enerģijas tīklos. <u>Prioritārie ilgtermiņa rīcības virzieni:</u> - Energoefektīva un videi draudzīga transporta politika <u>Iespējamie risinājumi:</u> - Videi draudzīgs transports. Veicināt sabiedriskā transporta un privātā autotransporta pāreju uz elektrisko piedziņu, ar biogāzi un biodegvielu darbināmiem un ar hibrīddzinējiem aprīkotiem automobiļiem, tādējādi samazinot vides piesārņojumu un fosilo energoresursu patēriņu. Ar fiskālām metodēm ierobežot neracionālu kravas transporta izmantošanu, kā arī veicināt kravas transporta ar mazāko piesārņojošo vielu emisiju uz pārvadātās kravas vienību un transporta līdzekļa masu izmantošanu. Kravu transportēšanai pēc iespējas vairāk jāizmanto dzelzceļš un ostas, mazāk – autoceļi, tādēļ jāparedz investīcijas ostu infrastruktūrā, elektrificējot pietātnes, uzlabojot atkritumu un piesārņojuma savākšanu. Lielajās pilsētās un to aglomerācijās jāsamazina privātā autotransporta izmantošanas intensitāte, jāveicina sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošana. - Platjoslas interneta un e-pakalpojumu pieejamība. Internets un digitālā vide ļauj saņemt ne tikai pakalpojumus un informāciju, bet arī piedāvā attālinātā darba un izglītības iespējas, vienlaikus mazinot transporta izmantošanas nepieciešamību un biežumu. - Gājēju ielas, veloceļi un zaļie koridori. Lielo pilsētu centros jānosaka zemu emisiju zonas gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšanai. Jāīsteno pilotprojekti par daļēju vai pilnīgu autotransporta kustības ierobežošanu pilsētas daļās, par gājēju ielu veidošanu un integrētu veloceļu tīklu. Ja pilotprojekts saņem sabiedrības atzinību, konkrētas pilsētas teritorijas var pilnībā atvēlēt gājēju un velosipēdistu vajadzībām, slēdzot tās autotransporta kustībai. "Telpiskās attīstības perspektīva" <u>Mērķi:</u> - Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīves vietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. [...]	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (IAS) ir valsts galvenais ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments, kuram ir pakārtoti pārējie attīstības plānošanas dokumenti. IAS cita starpā aplūko arī transporta attīstības plānošanai svarīgos jautājumus, liekot uzsvāru uz nepieciešamību atbalstīt sabiedriskā transporta attīstību, lai tas būtu ērts, efektīvs un nodrošinātu nepieciešamo pārklājumu. Tiek uzsvērti arī gājējiem un velobraucējiem nepieciešamās infrastruktūras attīstība un zaļie koridori. Pilsētām būtu jāveicina gājēju un velosipēdistu ielu attīstība. Starp IAS rīcības virzieniem iekļauts arī energoefektīvās un videi draudzīgās transporta politikas izstrāde un īstenošanu, cita starpā atzīmējot nepieciešamību samazināt fosilo degvielu patēriņu transporta sektorā. Kopumā lielākoties IAS iekļautie risinājumi un uzdevumi ir vērtējami pozitīvi klimatneitralitātes veicināšanas kontekstā. Tajā pašā laikā potenciāla negatīva ietekme varētu rasties, veicinot autotransporta infrastruktūras attīstību, uzsverot, ka autoceļu tīklam jānodrošina ērta un ātra pārvietošanās. Ņemot vērā autoceļu tīkla (t.sk., TEN-T) nozīmi gan kravu pārvadājumos, gan reģionālo autobusu pasažieru pārvadājumos, kā arī citām nozarēm būtisku funkciju izpildē, lai veicinātu ilgtspējīgāku mobilitāti, ir būtiski paralēli nodrošināt alternatīvai un videi draudzīgai mobilitātei nepieciešamās infrastruktūras attīstību. Šādas plānošanas mērķis ir samaiznāt ikdienas pārvietošanos ar privāto autotransportu, jo alternatīvie pārvietošanās veidi būtu izdevīgāki un efektīvāki.

⁹⁰ Ministru kabinets. (2010). Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030). <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			<u>Attīstības virzieni un risinājumi:</u> <u>Transporta infrastruktūras plānošana:</u> <i>fokuss uz ārējo un iekšējo sasniedzamību, TEN-T tīkla lomu, norādīta nepieciešamība izstrādāt mobilitātes plānu Rīgai un Pierīgai, kā arī izvērtēt nepieciešamību izstrādāt mobilitātes plānus arī citiem reģioniem.</i> <u>Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošana:</u> <i>uzsvērta ērtas un saskaņotas sabiedriskā transporta sistēmas nozīme, nepieciešamība saskaņot maršrutus.</i> Starp nacionālas un reģionālas nozīmes centriem jānodrošina sabiedriskais transports, kas kursē gan ekspreša, gan parastā režīmā, sniedzot iespējas lauku teritoriju iedzīvotājiem nokļūt pakalpojumu sniegšanas vietās. Sabiedriskā transporta maršrutu plānošanā jāņem vērā ne tikai kvantitatīvais rādītājs – iedzīvotāju skaits, bet arī iedzīvotāju tiesības saņemt līdzvērtīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus visos reģionos. <i>Norādīta arī valsts atbalsta nepieciešamība, lai nodrošinātu līdzvērtīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus novados.</i> <u>Autocelu tīkla attīstība:</u> Valsts autoceļu kvalitāte jāceļ līdz tādām līmenim, kas nodrošina ērtu, ātru un drošu pārvietošanos, samazina nepieciešamo ceļojuma laiku pa starptautiskās un nacionālas nozīmes autoceļiem. [...]ievērojami pieaugoša satiksmes intensitāte prasa uzlabot autoceļu un ielu infrastruktūru Rīgas metropoles reģionā. Rīgas pilsētas un Rīgas metropoles reģiona teritoriju plānojumos jāparedz un jānodrošina teritorijas nozīmīgu transporta infrastruktūras objektu izbūvei. Lai mazinātu transporta kaitīgo ietekmi uz pilsētu iedzīvotāju drošību un veselību, ir jāizbūvē apvedceļi tām pilsētām un apdzīvotām vietām, ko šķērso ievērojamas tranzīta plūsmas. <u>Dzelzceļa transporta attīstība:</u> [...] Lai dzelzceļa transporta potenciāls tiktu izmantots efektīvi un racionāli arī iekšzemes vajadzībām, ir jāpalielina tā loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībai. Nepieciešams uzlabot dzelzceļa infrastruktūru maršrutos starp Rīgu un nacionālas nozīmes centriem, lai samazinātu ceļojumam nepieciešamo laiku. Nepieciešams plānveidīgi īstenot Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, lai mazinātu fosilo energoresursu izmantošanu un padarītu dzelzceļa izmantošanu videi draudzīgāku. <u>Gaisa satiksmes attīstība:</u> [...]Ir jāattīsta lidostas infrastruktūra un maršrutu piedāvājums, kas ļautu palielināt pārvadāto pasažieru skaitu vismaz līdz 10 miljoniem gadā. [...]Latvijas reģionālās attīstības veicināšanai nepieciešams izmantot Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidostu potenciālu. <u>Ostu attīstība:</u> Ir jāveic jaunas investīcijas Rīgas, Ventspils, Liepājas ostu attīstībā, jāuzlabo to pievadceļi, jāpalielina ostu pārkraušanas jaudas, tostarp izmantojot jaunākās kravu vadības tehnoloģijas. [...] Kravu pārvadājumu uzlabošanai ir jāveicina lielo un mazo ostu sasaiste ar sauszemes transporta veidiem.	
3.	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam ⁹¹	Pozitīva 	Vīzija: [...]2027. gadā mēs redzam fundamentālas pārmaiņas un izaugsmi četros virzienos. - Vienlīdzīgas tiesības aptver visu Latvijas iedzīvotāju pamattiesību īstenošanu caur valsts sniegtajiem pakalpojumiem. - Dzīves kvalitāte raksturo vispārējo labklājības un ikviena Latvijas iedzīvotāja iespēju pieaugumu. - Zināšanu sabiedrība ir kopīgs virziens pārmaiņām izglītībā un zinātnē, pilsoniskajā apziņā, mediju telpā un tautsaimniecībā. - Atbildīga Latvija ir atbilde klimata un demogrāfisko tendenču apdraudējumam šodien un tālākā nākotnē. [Turpmāk aprakstītas tikai tās prioritātes, mērķi un rīcības virzieni, kas attiecas uz transporta attīstības plānošanu] Prioritāte "Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība" <u>Prioritātes mērķis:</u> Dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai. <u>Rīcības virziens</u> "Daba un vide – "Zaļais kurss"" <u>Rīcības virziena mērķi:</u>	Kopumā Nacionālajā attīstības plānā (NAP) iekļautie risinājumi ir vērtējami pozitīvi, jo tie veicina sabiedriskā transporta tīkla attīstību, mikromobilitāti, gājēju un velobraucēju infrastruktūras attīstību, kā arī dekarbonizāciju. Ņemot vērā plānošanas dokumenta tvērumu un būtību, tāda veida dokumentā būtu jāveicina arī transporta sistēmu digitalizācija un pilsētu pāreja uz viedpilsētu modeli, kas iekļauj arī transporta sistēmu pāreju uz klimatnoturīgākām un klimatneitralitāti veicinošām sistēmām.

⁹¹ Ministru kabinets. (2020). Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam. <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-nacionalais-attistibas-plans> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			- Oglekļa mazietilpīga, resursu efektīva un klimatnoturīga attīstība, lai Latvija sasniegtu klimata, enerģētikas, gaisa piesārņojuma samazināšanas, ūdeņu stāvokļa uzlabošanās un atkritumu apsaimniekošanas nacionālos mērķus un nodrošinātu vides kvalitātes saglabāšanu un uzlabošanu un īstenotu drošas un kvalitatīvas, tai skaitā bioloģiskas pārtikas apriti, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu. - Bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, kas balstīta zinātniskajos pētījumos, līdzsvarojot ekoloģiskās, ekonomiskās un sociālās intereses. - Īstenota vides, ilgtspējīgas dabas resursu apsaimniekošanas un enerģētikas politika, kas balstīta uz taisnīgumu un savstarpējo uzticēšanos, sabiedrības atbalstu dabas un klimata aizsardzības pasākumiem, nosakot skaidrus un atklātus valsts un iedzīvotāju sadarbības modeļus un iesaistīšanos lēmumu pieņemšanā. <u>Rīcības virziena uzdevumi:</u> - Tautsaimniecības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana, izmantojot risinājumus klimata pārmaiņu mazināšanai un klimata tehnoloģiju atklājumus, un pieaugošas oglekļa dioksīda piesaistes nodrošināšana virzībā uz klimatnoturīgu ekonomikas attīstību, mērķtiecīgi sasniedzot augstu energoefektivitāti <u>un transporta sistēmas dekarbonizāciju</u>. - Klimata pārmaiņu ietekmju mazināšana, īstenojot pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumus un panākot materiāltehniskā un infrastruktūras nodrošinājuma uzlabojumus (katastrofu draudu, t. sk. plūdu un krasta erozijas, novēršanas un to pārvaldīšanas pasākumu īstenošanai), kā arī tautsaimniecības nozaru pārvaldībā, un ilgtspējīgā nokrišņu notekūdeņu apsaimniekošanā, ņemot vērā jaunākos zinātniskos datus un prognozes par klimatnoturīguma sasniegšanu un stiprināšanu. - Gaisa kvalitātes uzlabošana slāpekļa oksīdu (NOx), amonjaka un daļiņu PM2,5 piesārņojuma samazināšanai blīvi apdzīvotās vietās un valstī kopumā, mērķtiecīgi sasniedzot augstu energoefektivitāti, oglekļa mazietilpīgu ražošanu un uzlabojot transporta sistēmas. [...] - Sabiedrības uzvedības modeļu un paradumu maiņas veicināšana, izpratnes veidošana par vidi un ilgtspējīgu dabas resursu apsaimniekošanu. <u>Rīcības virziens "Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi"</u> <u>Rīcības virziena mērķi:</u> - Integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. [...] <u>Rīcības virziena uzdevumi:</u> - Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošana, integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, turpinot dzelzceļa elektrifikāciju, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības. - Starptautiskās savienojamības uzlabošana, īstenojot Rail Baltica projektu, tālāk attīstot starptautisko lidostu "Rīga" un vienlaikus paaugstinot tranzīta pakalpojumu konkurētspēju un jaunu tirgu apguvi, veidojot Rīgu par nozīmīgu un modernu multimodālu transporta mezglu, tai skaitā uzlabojot infrastruktūru, tādējādi palielinot Eiropas vienotā transporta tīkla produktivitāti un sekmējot vides mērķu ievērošanu. - Transporta sistēmas pilnveidošana, lai palielinātu velosipēdu un citu videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu un atjaunīgo energoresursu (AER) izmantošanu, veidojot atbilstošu infrastruktūru un veicinot autoparka nomaiņu, vienlaikus panākot pieejamību dažādām sociālajām grupām. [...] <u>Rīcības virziens "Līdzsvarota reģionālā attīstība"</u>	

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			<u>Rīcības virziena mērķis:</u> Reģionu potenciāla attīstība un ekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifiskai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un dzīves vides attīstībai. <u>Rīcības virziena uzdevumi:</u> - Vietējās mobilitātes nodrošināšana nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru, sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem. [...]	
4.	Vides politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam ⁹²	Tiešā – neitrāla. Netiešā – pozitīva.	VPP2027 politikas mērķi izriet no NAP2027 stratēģiskajiem mērķiem un vides aizsardzības prioritātēm periodam līdz pat 2030. gadam, bet klimata jomā līdz pat 2050. gadam, tie ir: - Virzīties uz klimatneitralitāti un klimatnoturīgumu; - Veicināt ilgtspējīgu resursu izmantošanu un pāreju uz aprites ekonomiku; - Saglabāt un atjaunot ekosistēmas un bioloģisko daudzveidību; - Samazināt piesārņojumu. Klimata pārmaiņu jomā VPP2027 tiek izvirzīti šādi divi apakšmērķi: Apakšmērķis 3.1: Nodrošināt Latvijas virzību uz klimatneitralitātes sasniegšanu. Apakšmērķis 3.2: Veicināt klimatnoturīgumu un pielāgošanos klimata pārmaiņām. <i>VPP2027 nav iekļauti tādi uzdevumi, kas vērsti uz transporta attīstības plānošanu, vai tiešā veidā ietekmē pašvaldību un plānošanas reģionu rīcību transporta attīstības plānošanā.</i>	Vides politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (VPP2027) virzība uz klimatneitralitāti un klimatnoturīgumu ir iekļauta starp četrām plānošanas dokumenta prioritātēm. VPP2027 nav iekļauti konkrēti uzdevumi vai pasākumi, kas attiektos uz transporta attīstības plānošanu reģionālajā vai pašvaldību līmenī.
5.	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam ⁹³	Pozitīva 	Stratēģijas virsmērķis: Latvijas klimatneitralitāte 2050. gadā. Tā kā OMA [<i>oglekļa mazietilpīgas attīstības</i>] īstenošanas galamērķis ir Latvijas klimatneitralitātes sasniegšana, būtiski ir ne tikai samazināt SEG emisijas, bet arī paaugstināt CO₂ piesaisti. Tātad ir divi stratēģiski mērķi: - SEG emisiju samazināšana visos tautsaimniecības sektoros; - CO₂ piesaistes palielināšana. - Pašvaldības aptver visus iedzīvotājus un esošās pašvaldību funkcijas ietver būtisku potenciālu klimatneitralitātes sasniegšanai. Pašvaldībām ir liels potenciāls ietekmēt enerģētikas un transporta sektoru ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā, jo pašvaldībām noteiktās autonomās funkcijas jau ietver tādas pienākumus kā siltumapgādes, ūdensapgādes, kanalizācijas un sadzīves atkritumu apsaimniekošanu, sabiedriskā transporta organizēšanu, teritorijas attīstības plānošanu un zemes izmantošanas un apbūves kārtības noteikšanu, kā arī publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošanu, zaļo zonu ierīkošanu un uzturēšanu. Pašvaldību kā enerģijas patērētāju loma ir saistīta ar pašvaldības ēku apsaimniekošanu, komunālo pakalpojumu [...] nodrošināšanu. Attiecībā uz transporta sektoru pašvaldības veic sabiedriskā transporta, dienesta automašīnu, sabiedrisko pakalpojumu koordinēšanu un nodrošināšanu. Pašvaldības izstrādā teritorijas attīstības plānošanas dokumentus, t.sk. ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, teritorijas plānojumu, attīstības programmu. Teritorijas plānošanas ietvaros pašvaldība plāno gan apbūves teritorijas, gan publisko ārtelpu, gan transporta infrastruktūru, t.sk. ielu un ceļu tīklu, ietves un gājēju celiņus, veloceļņus. Motivējošu ietekmi radošās aktivitātes ir iedzīvotāju izpratnes līmeņa paaugstināšanu veicinoši pasākumi, kā arī sabiedrības iesaistīšana enerģijas un klimata politikas izstrādē un pastāvīga iedzīvotāju informēšana par sasniedzamajiem mērķiem un panākto virzību to sasniegšanā. <u>6.4. Resursefektīvs un videi draudzīgs transports</u>	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam cita starpā nosaka transporta attīstības prioritātes, nosedzot visus ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes kritērijus un tieši uzsverot arī pašvaldību lomu ilgtspējīgas mobilitātes plānošanā. Plānošanas dokumentam ir būtiska pozitīva ietekme uz klimatneitralitātes un klimanoturības veicināšanu transporta attīstības plānošanas jomā.

⁹² Ministru kabineta 2022. gada 31. augusta rīkojums Nr. 583 "Par Vides politikas pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/335137> [skatīts 08.01.2024]

⁹³ Ministru kabineta 2020. gada 28. janvāra informatīvais ziņojums "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342214> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
		  	2050. gadā transporta sektors ir dekarbonizēts, kas galvenokārt ir panākts, pateicoties dažādām iniciatīvām un inovācijām transporta infrastruktūrā un transportlīdzekļu tehnoloģijās, kā arī izmaiņām sabiedrības ikdienas paradumos. - Autotransports ir galvenokārt elektrificēts, un uzlādes infrastruktūra ir plaši pieejama - Gaisa transports efektīvi izmanto modernās biodegvielas un energoefektīvi risinājumi ir integrēti gaisa kuģos un lidostās - Dzelzceļa transports ir galvenokārt elektrificēts un/vai pārvadājumu veikšanai izmanto citas alternatīvās degvielas - Ūdens transports izmanto alternatīvās degvielas un energoefektīvus risinājumus degvielas patēriņa samazināšanai - Nodrošināta ilgtspējīga un videi draudzīga iedzīvotāju mobilitāte - Kravu pārvadājumi tiek veikti, izmantojot savstarpēji saistītu, efektīvu un gudru transporta sistēmu, kā arī multimodālos pārvadājumus - Ceļu infrastruktūra ir atbilstoša jaunākajām transporta tendencēm, integrējot intelektiskās transporta sistēmas - Ceļu tīkla attīstība tiek plānota ilgtspējīgi, ņemot vērā transporta attīstības tendences tostarp ievērojot mazāk aizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību un mazinot ceļu būves ietekmi uz vidi un klimatu - Digitālu risinājumu plaša izmantošana ir samazinājusi iedzīvotāju darījumu pārvietošanās nepieciešamību 6.7. <u>Ilgtspējīgas pašvaldības un pilsētvide</u> [...] - Pašvaldības plāno un īsteno tādus teritoriālpārveidošanas pasākumus, kas veicina vispusīgi organizētu un kompleksu pilsētu apkaimju izveidi. Pašvaldības, izstrādājot un pārskatot teritorijas plānojumu, kas ietver gan funkcionālā zonējuma noteikšanu, gan teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu izstrādi, integrē tajā kompleksus risinājumus pakalpojumu pieejamībai, ievērojot tehnoloģiju attīstību un iedzīvotāju paradumu izmaiņas, veicinot, lai pilsētu apkaimēs tiktu piedāvāts plašāks ikdienā nepieciešamo preču un pakalpojumu klāsts, tādējādi samazinot darījumu pārvietošanās dēļ veiktās distances. - Transporta infrastruktūra pilsētās un novados ir vieda un optimizēta. Attīstīta stāvparku (<i>park and ride</i>) infrastruktūra, kā arī multimodālie centri sniedz iespēju izvēlēties nepieciešamajai distancei un maršrutam piemērotāko pārvietošanās līdzekli. Sabiedriskā transporta sistēmas maršrutu tīkls pilsētās ir plašs un visaptverošs, tas piedāvā klientiem nepieciešamo komforta līmeni un tiek plaši izmantots. Pilsētās ielas plānotas tā, lai cilvēkiem būtu ērti un droši nokļūt galamērķī ar sabiedrisko transportu, koplietošanas transportu, velosipēdu, pārvietojoties ar kājām, nepieciešamības gadījumā privāto transportlīdzekli atstājot ērti pieejamā vietā. Tiek attīstīta nemotorizēto transportlīdzekļu infrastruktūra un paplašinātas gājēju zonas. Ir pieejama un tiek plaši izmantota velosipēdu infrastruktūra. - Pilsētvide ir vieda, tiek izmantoti digitāli risinājumi Lietu interneta (<i>Internet of things - IoT</i>) izmantošana, vienlaikus ievērojot kibernetikas drošību un nepārkāpjot iedzīvotāju privātumu, ļauj efektīvi un ar samazinātu resursu patēriņu uzraudzīt un kontrolēt dažādas sistēmas (energoapgādes, komunālo pakalpojumu, transporta, drošības u.c.) attālināti, kā arī nekavējoties atbilstoši reaģēt uz izmaiņām tajās. Arī pakalpojumu efektīvai sniegšanai tiek plaši īstenots viedās pašvaldības koncepts, t.i., kompleksi risinājumi, kombinējot ieguldījumus infrastruktūrā ar IKT, videi un klimatam draudzīgiem risinājumiem. [...]	
6.	Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām	Pozitīva	Plāna virsmērķis ir mazināt Latvijas cilvēku, tautsaimniecības, infrastruktūras, apbūves un dabas ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm un veicināt klimata pārmaiņu radīto iespēju izmantošanu. Plāna sasniegšanai ir izvirzīti pieci stratēģiskie mērķi:	Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam vērsts tieši un klimatnoturības palielināšanu gan kopumā, gan jutīgākajās jomās. Plāns aplūko arī transporta infrastruktūras

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
	plāns laika posmam līdz 2030. gadam ⁹⁴		1. Cilvēku dzīvība, veselība un labklājība, neatkarīgi no dzimuma, vecuma un sociālās piederības, ir pasargāta no klimata pārmaiņu nelabvēlīgas ietekmes; 2. Tautsaimniecība spēj pielāgoties klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un izmantot klimata pārmaiņu sniegtās iespējas; 3. Infrastruktūra un apbūve ir klimatnoturīga un plānota atbilstoši iespējamiem klimata riskiem; 4. Latvijas daba un kultūrvēsturiskās vērtības ir saglabātas un klimata pārmaiņu negatīvā ietekme uz tām - mazināta; 5. Ir nodrošināta zinātniskajā argumentācijā balstīta informācija, tai skaitā monitorings un prognozes, kas veicina pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektu integrēšanu nozaru politiku un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, kā arī sabiedrības informēšanu. <u>Stratēģiskais mērķis 3: Infrastruktūra un apbūve ir klimatnoturīga un plānota atbilstoši iespējamiem klimata riskiem</u> RV 3.1.: Zaļās infrastruktūras izmantošana klimata risku ietekmes mazināšanai 1. Identificēt primāri svarīgās vietas pilsētās un citās blīvi apdzīvotās vietās, kur zaļā infrastruktūra var sniegt vislielāko atdevi un sekmēt pielāgošanos klimata pārmaiņām. 2. Attīstot vai reģenerējot urbānas teritorijas, paredzēt un īstenot zaļās infrastruktūras risinājumus, kas sekmē pielāgošanos klimata pārmaiņām. RV 3.2.: Inženierkomunikāciju sistēmas un infrastruktūras nodrošināšana un pielāgošana klimata ekstrēmiem 1. Izvērtēt un iepļānot papildus ietilpības nepieciešamību lietūs ūdens savākšanai pilsētās, t.sk. veikt maksimālo nokrišņu vērtējumus dažādām varbūtībām klimata pārmaiņu ietekmē, lai pasargātu ēkas un būves no lietūs ūdens slodzes (pamatu izskalošanas u.tml.). 2. Uzlabot lietūs kanalizācijas sistēmas un caurtekas pilsētās, papildinot tās ar zaļās infrastruktūras elementiem, iepriekš definējot to nepieciešamo kapacitāti, ņemot vērā klimata pārmaiņas, kā arī veicināt ilgtspējīgu lietūs ūdens apsaimniekošanu un lietūs ūdens izmantošanu vietās, kur nav nepieciešams ūdens dzeramā ūdens kvalitātē. 3. Izstrādāt vadlīnijas lietūs ūdens noteces izmaiņu klimata pārmaiņu ietekmē integrēšanai ceļu būvniecības plānošanā un projektēšanā, kā arī jau esošo ceļu būvju pielāgošanai. 6. Nodrošināt esošās transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām. <i>[Pašvaldības un/ vai plānošanas reģioni nav noteikti starp atbildīgajām/ iesaistītajām institūcijām]</i> 7. Pārskatīt transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras reglamentējošos normatīvos aktus atbilstoši klimata pārmaiņu prognozēm. . <i>[Pašvaldības un/ vai plānošanas reģioni nav noteikti starp atbildīgajām/ iesaistītajām institūcijām]</i>. <u>Stratēģiskais mērķis 5: Ir nodrošināta zinātniskajā argumentācijā balstīta informācija, tai skaitā monitorings un prognozes, kas veicina pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektu integrēšanu nozaru politiku un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, kā arī sabiedrības informēšanu</u> RV 5.3.: Klimata pārmaiņu prognožu un risku mazināšanas risinājumu integrēšana teritorijas attīstības plānošanā un nozaru politikās 1. Integrēt visu līmeņu teritoriju attīstības plānošanas un nozaru politikas dokumentu izstrādē un aktualizācijā klimata pārmaiņu aspektus, to ietekmes mazināšanas un pielāgošanās jautājumus. 2. Izstrādājot pašvaldību attīstības programmas, nodrošināt detalizētu rīcību un nepieciešamo pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumu iekļaušanu. 6. Nodrošināt, ka, izstrādājot pilsētu teritoriālos plānus (ielas/zonas līmeņa) tiek ņemti vērā klimatnoturīgas attīstības aspekti. 7. Veikt ekspertu apmācību par integrētiem klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektiem nozaru un reģionālajā politikā un aktivitātēs.	pielāgošanās klimata pārmaiņām, kā arī nosaka rīcības klimatnoturības veicināšanai caur pašvaldību attīstības plānošanas dokumentiem. Attiecīgi – dokumentā nav aplūkota klimatneitralitātes veicināšana, līdz ar to ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes kritēriju izvērtējuma kontekstā (ņemot vērā, ka šie kritēriji vērsti tieši un SEG emisiju samazināšanu), atbilstība kritērijiem netika vērtēta.
7.	Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata	Pozitīva	Aktualizētā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekta (NEKP) publiski pieejamajā redakcijā nav pieejama informācija par 2030. gadam transporta sektoram noteikto SEG emisiju samazināšanas mērķi. Tomēr plānā ir norādīts, ka lielākais devums ir autotransportam. Līdz ar to vairāki plānā iekļautie	Izvērtējuma ietvaros tika analizēta publiskajai apspriedei nodotā NEKP aktualizēta projekta redakcija. Ir paredzams, ka šajā redakcijā tiks ieviestas izmaiņas, ņemot vērā, ka šī nodevuma izstrādes brīdī notiek

⁹⁴ Ministru kabineta 2019. gada 17. jūlija rīkojums Nr. 380 "Par Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/308330> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
	plāna 2021.-2030. gadam projekts ⁹⁵	     	pasākumi ir orientēti tieši uz autotransporta radīto SEG emisiju samazinājumu. Zemāk uzskaitīti tie NEKP iekļautie pasākumi, kur starp atbildīgajiem ir noteiktas arī pašvaldības un/ vai plānošanas reģioni: 1. Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, t.sk. atbalsta programmu ietvaros 4. Sabiedriskā transporta sistēmas optimizācija 5. Nodrošināt sašķidrinātā vai saspiestā metāna uzpildes iespējas, t.sk. atbalsta programmu ietvaros 7. Uzstādīt ūdeņraža uzpildes punktus ES tiesību aktos noteiktajā apjomā, tai skaitā atbalsta programmu ietvaros 8. Palielināt uzlādes staciju / punktu skaitu, t.sk. atbalsta programmu ietvaros 10. Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu 11. Noteikt AER izmantošanas pienākumu valstspilsētās izmantotajam transportam 12. Zemo emisiju zonu ieviešana [sākot ar 2030. gadu zemo emisiju zonas ir izveidotas vismaz Rīgā un Liepājā, kā arī pašvaldībās, kurās novērojami gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi] 13. Rīgas valstspilsētas pašvaldībai sadarbībā ar Rīgas aglomerācijas pašvaldībām īstenot transporta infrastruktūras uzlabošanas un privāto transportlīdzekļu izmantošanas samazināšanas pasākumus 14. Izstrādāt un aktualizēt nacionālā vai reģionālā līmeņa veloinfrastruktūras un citu mikromobilitātes rīku plānojumu un to integrēt esošajos obligāti izstrādājamajos teritorijas attīstības plānošanas dokumentos 15. Nodrošināt mikromobilitātes infrastruktūras būvniecību 16. Mobilitātes punktu izveidošana 17. Radīt labvēlīgus apstākļus transporta novirzīšanai no pilsētu centriem 18. Rīgas pašvaldībai īstenot "dienu bez auto" vismaz 1 reizi gadā [...] Tāpat darbības īstenošanai tiesību aktos (EM un VARAM) un būvnormatīvos (EM) vai pašvaldību saistošajos noteikumos (VARAM, PAŠVALDĪBAS) tiks noteikti šādi pienākumi uzlādes punktu izbūvei ēkās atbilstoši ES tiesību aktos noteiktajiem termiņiem: 1) publisko ēku jaunbūvēs, kā arī renovētās publiskajās ēkās – 1 uzlādes punkts uz katrām 5 stāvvietām, 2) biroju ēku jaunbūvēs – 1 uzlādes punkts uz katrām 2 stāvvietām, 3) daudzdzīvokļu ēku jaunbūvēs, kā arī renovētās daudzdzīvokļu ēkās – 50% no stāvvietām aprīkot ar uzlādes punktiem nepieciešamo elektroenerģijas infrastruktūru, 4) esošajās publiskajās ēkās – vismaz 1 uzlādes punkts uz 10 stāvvietām, 5) visās degvielas uzpildes stacijās. Darbības īstenošanai tiks noteikts pienākums, tos iekļaujot būvnormatīvos, uzlādes punktus ielu apgaismošanas infrastruktūrā ierīkot minētās infrastruktūras pārbūves / modernizēšanas ietvaros un uzlādes punktus uzstādīt pilsētu elektroenerģijas infrastruktūrā, piemēram, transformatoru stacijās. [...] Bezemisiju mikromobilitātes rīku skaita palielināšanas darbības ietvaros ir plānots īstenot jaunas atbalsta programmas, koncentrējoties uz sociāli mazāk aizsargātākajiem iedzīvotājiem un māsaimniecībām (īpaši reģionos), tām sniedzot finansiālu atbalstu elektrovelosipēdu, elektroskrejriteņu, elektrisko skūteru, elektrisko mopēdu, elektrisko invalīdu ratiņu u.c. iegādei, lai šiem iedzīvotājiem mazinātu nepieciešamību izmantot ar degvielu darbinātus transportlīdzekļus un mazinātu degvielas izmaksu ietekmi uz šiem iedzīvotājiem, vienlaikus mazinot to sociālo izolētību, kā arī sniedzot atbalstu sabiedriskā transporta izmantošanai vai veidojot speciāli pieejamu (ar iepriekšējo pieteikšanu) transportu un tā maršrutus. [...] Zemo emisiju zonu ieviešana būtu attiecināma uz pilsētām ar iedzīvotāju skaitu lielāku nekā 50 tūkst. iedzīvotāju, piemēram, uz Rīgu, Liepāju un, iespējams, Jūrmalu un Jelgavu, uz pašvaldībām, kurās novērojami gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi, piemēram, šobrīd Rīga, Rēzekne un Liepāja, vai uz pilsētām ar lielāko iedzīvotāju blīvumu, kur piecas blīvāk apdzīvotās pilsētas ir Rīga, Ogre, Rēzekne, Olaine un Liepāja. Darbības ietvaros sākotnēji ir jāveic detalizēta un vispārīga iedzīvotāju aptauja un sabiedriskās apspriedes un jāveic nepieciešamās izmaiņas normatīvajā regulējumā, kā arī jāizstrādā jauns regulējums zonu iedalījumam emisiju klasē un transportlīdzekļu iedalījumam emisiju klasēs sasaistē ar zemo emisiju zonu iedalījumu. Tāpat būtu jāizvērtē, vai iebraukšanas atļaujas zemo emisiju zonās varētu noteikt ar speciālām transportlīdzekļu uzlīmēm,	diskusijas ar ieinteresētajām pusēm un tiek gaidīti komentāri no Eiropas Komisijas. Plāna redakcijā cita starpā ir iekļauta rīcībpolitika transporta sektora dekarbonizācijai. Rīcībpolitika ir nosepta lielākā daļa ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes kritērijiem. Pozitīvi vērtējams, ka plānā iekļauti arī pasākumi sociāli mazāk aizsargāto iedzīvotāju pārejai uz ilgtspējīgu mobilitāti, kurā paredzēta arī pašvaldību iesaiste. Viens no aspektiem, kuru varētu stiprināt, ir "pēdējā kilometra" piegāžu organizēšana pilsētās.

⁹⁵ Ņemot vērā, ka šī nodevuma izstrādes laikā notiek Nacionālā klimata un enerģētikas plāna (NEKP) aktualizācija, izvērtējuma ietvaros tiek analizēta pēdējā publiski pieejamā NEKP redakcija, jo 2024. gadā tiek plānots pieņemt aktualizēto NEKP redakciju, līdz ar to pašlaik spēkā esošais plāns vairs nebūs aktuāls. Aktualizētā plāna redakcija pieejama: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			ar kurām transportlīdzekļus varētu marķēt pastiprinātu tehnisko apskašu ietvaros. Darbības pilnīgai īstenošanai ir jāizstrādā kontroles sistēmas un jāievieš pārkāpumu procedūras, ņemot vērā arī ārvalstī reģistrētus transportlīdzekļus, jānoteic konkrētas iebraukšanas pilsētu centros maksas zemo emisiju zonu kontekstā. [...] Rīgas valstspilsētas pašvaldībai un Rīgas metropoles areāla pašvaldībām ir jāīsteno šādi pasākumi: 1) veicināt un integrēt dzelzceļu kā pilsētvides sabiedrisko transportu; 2) attīstīt metrobusa līnijas; 3) ieviest pilsētu sabiedriskā transporta (izņemot dzelzceļu vai starppilsētu sabiedrisko transportu) laika biļeti ar vispārējo pieejamību; 4) pārskatīt autostāvvietu izvietojumu, lai pilsētu centrālajās daļās samazinātu autostāvvietu skaitu, tās primāri koncentrējot pie veselības vai sociālās aprūpes iestādēm vai valsts vai pašvaldību iestāžu klientu apkalpošanas vietām, vienlaicīgi šo iestāžu klientiem nodrošinot caurlaides iestāžu apmeklēšanai; 5) pārskatīt sabiedriskā transporta tīklus un to pārklājumu, lai pēc iespējas vairāk samazinātu tīklu pārklāšanās garumus; 6) pārskatīt sabiedriskā transporta maršrutus tā, lai sabiedriskais transports apstātos pie maršruta tuvumā esošām dzelzceļa stacijām un veidojot jaunus sabiedriskā transporta maršrutus ņemt vērā dzelzceļa stacijas; 7) izvērtēt Pierīgas sabiedriskā transporta, kas kursē no Pierīgu uz Rīgu, biļetes atzīšanu Rīgas sabiedriskajā transportā; 8) ieviest viedās tehnoloģijas (viedie luksofori un mainīgās informācijas ceļa zīmes) satiksmes regulēšanai; 9) izvērtēt iespējas īrēt stāvparka režīmā Rīgas pilsētā izvietoto lielo tirdzniecības centru autostāvvietas; 10) veikt iespējamo stāvparku (<i>park&ride</i>) infrastruktūras būvniecības vietu izpēti (pie dzelzceļa un autobusu stacijām, sabiedriskā transporta galapunktos, vai multimodālajiem punktiem); 11) izveidot sabiedriskā transporta multimodālos punktus, nodrošinot, ka multimodālie punkti apvieno daudzveidīga sabiedriskā transporta (autoceļi, dzelzceļš, veloceļi) un mikromobilitātes iespējas; 12) ieviest pasākumus, kas apgrūtinātu privāto transportlīdzekļu izmantošanu Rīgā. [...] Mobilitātes punktu izveidošanas darbības ietvaros tiks īstenoti šādi pasākumi: 1) dzelzceļa stacijām piegulošo teritoriju nodošana pašvaldību rīcībā saistīto teritoriju attīstībai saskaņā attīstības plāniem, t.sk. stāvparku (<i>park & ride</i>), veloceļu un velosipēdu novietņu, elektromobiļu un elektroskūteru uzlādes vietu izveidošana mobilitātes punktu teritorijās un mobilitātes punktu vides labiekārtošana; 2) pasažieru platformu modernizācija, uzlabojot pasažieru infrastruktūras lietojamību kā vienu no priekšnosacījumiem sabiedriskā transporta plašākai izmantošanai. Tāpat darbības īstenošanai būs nepieciešams veikt detalizētu izvērtējumu, definējot katra mobilitātes punkta apkārtnē esošo iedzīvotāju un pašvaldības pašreizējās un nākotnes vajadzības, kā arī analizējot katras teritorijas turpmākās attīstības iespējas.	

Secinājumi

Kopumā vērtējot nacionālajos attīstības un politikas plānošanas dokumentos iekļautos mērķus, prioritātes, rīcības virzienus un uzdevumus, kā arī pasākumus, var secināt, ka tie aptver visus būtiskākos ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes kritērijus. Valsts līmeņa attīstības plānošanas dokumenti paredz būtisku pašvaldību iesaisti transporta attīstības plānošanā, virzoties uz klimatneitralitāti un klimatnoturību. Jāatzīmē, ka lielākā daļa politikas plānošanas un attīstības plānošanas dokumentu ir orientēti uz transporta (īpaši – autotransporta) jomas radīto SEG emisiju samazināšanu, retos gadījumos pieskaroties klimatnoturības jautājumiem, kas lielākoties tiek risināti tikai Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānā laika posmam līdz 2030. gadam. Vērtējot visu analizēto dokumentu kumulatīvo ietekmi, viennozīmīgi to var raksturot kā pozitīvu, ar dažiem atsevišķiem izņēmumiem, kur netieša negatīva ietekme varētu rasties no pasākumiem, kas orientēti uz autosatiksmes infrastruktūras attīstību, kas var veicināt pārvietošanos ar privāto autotransportu, līdz ar to ir būtiski paralēli autotransporta infrastruktūras attīstībai veicināt arī sabiedriskā transporta maršrutu tīklu attīstību, kā arī veloinfrastruktūras, mikromobilitātes un gājēju infrastruktūras izbūvi un paplašināšanu. Neskatoties uz to, netiek rekomendēti kādi būtiski labojumi esošajā politikā.

Tajā pašā laikā jānorāda, ka attiecīgo politikas uzstādījumu efektīvai īstenošanai, ir nepieciešami viennozīmīgi norādījumi un informatīvais atbalsts pašvaldībām un plānošanas reģioniem. Ne mazāk svarīgs ir arī pieejamais finansējums, jo liela daļa no paredzētajiem pasākumiem ir resursietilpīgi, lai tos varētu īstenot sistemātiski un pilnvērtīgi.

3. Transporta infrastruktūras attīstībai pieejamo finanšu resursu analīze

Budžets ir līdzeklis valsts politikas realizācijai ar finansiālām metodēm, un budžeta mērķis ir noteikt un pamatot, kādi līdzekļi nepieciešami institūcijām to valsts pienākumu izpildei, nodrošinot, ka noteiktajā laikā izdevumus segtu atbilstošie ieņēmumi⁹⁶. Likums par budžetu un finanšu vadību nosaka budžeta procesa posmus un budžetu veidus, t.i., valsts budžets, pašvaldību budžeti, no valsts budžeta daļēji finansēto atvasināto publisko personu budžeti un budžeta nefinansēto iestāžu budžeti. Valsts budžets sastāv no pamatbudžeta, speciālā budžeta, ziedojumiem un dāvinājumiem, savukārt pašvaldību budžeti sastāv no pamatbudžeta, ziedojumiem un dāvinājumiem. Informatīviem mērķiem veido konsolidēto kopbudžetu. Šī uzdevuma kontekstā ir izvērtēts transporta infrastruktūras attīstībai ikgadējā valsts budžeta līdzekļu piešķiršanas process ar mērķi noteikt, vai tiek ņemta vērā, vai arī netiek ņemta vērā, finansējuma izmantošanas mērķa saskaņotība ar noteikto klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi. Novērtējums ir veikts, analizējot likumdošanas aktus, valsts budžeta paskaidrojumus, kā arī citus dokumentus. Novērtējums fokusējas tikai uz transporta infrastruktūras attīstību pilsētvidē un valsts budžeta finansējuma piešķiršanu.

⁹⁶ Likums "Likums par budžetu un finanšu vadību". <https://likumi.lv/ta/id/58057> [skatīts 08.01.2024]

3.1. Finansējuma saskaņotība ar klimata politiku

Tabula nr. 5 Budžeta līdzekļu piešķiršanas analīze

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
1.	Likums par budžetu un finanšu vadību ⁹⁷	Neitrāla	Saskaņā ar Likumu Ministru kabinets nosaka kārtību, kādā ministrijas un citas centrālās valsts iestādes plāno, īsteno, uzrauga un uzskaita valsts budžeta programmu (apakšprogrammu) rezultātus un to rādītājus, kā arī sniedz pārskatus par tiem. Pašvaldības budžetā paredzētos līdzekļus var piešķirt vai pašvaldības institūcijas saņemt atbilstoši domes apstiprinātajā budžetā paredzētajiem mērķiem un apjomam. Likums arī nosaka, ka priekšlikumus par prioritārajiem pasākumiem sagatavo, pamatojoties uz Nacionālajā attīstības plānā, Valsts aizsardzības koncepcijā un citos attīstības plānošanas dokumentos noteiktajām prioritātēm un mērķiem.	Likumā nav noteiktas normas, kas specifiski veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti un/ vai klimatnoturību, bet ir noteikts, ka gatavojot priekšlikumus prioritārajiem pasākumiem, jāņem vērā attīstības plānošanas dokumentos noteiktās prioritātes un mērķus, ieskaitot arī klimata politikas mērķus.
2.	Likums Par valsts budžetu 2022. gadam, Valsts budžeta likuma paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums, <i>Satiksmes ministrija</i> ⁹⁸	Pozitīva	Paskaidrojumā Satiksmes ministrija norāda, ka 2022. gadā ministrijas galvenie uzdevumi cita starpā iekļauj: - Valsts autoceļu uzturēšanu, - Ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas projekta attīstību saistītos uzdevumus, - Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2022.–2026. gadam izstrādi. Citi norādītie galvenie uzdevumi nav saistīti ar transporta infrastruktūru vai klimata politiku tiešā vai netiešā veidā. Politikas un resursu vadības kartes iekļauj atsevišķas atsauces uz Latvijas Nacionālais attīstības plānā un Transport attīstības pamatnostādnēs noteiktiem politikas mērķiem un rezultātiem radītājiem, kas tiešā vai netiešā veidā ir saistīti ar klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi, t.sk. - nodrošināt visus transporta un sakaru nozares politikas izstrādes un ieviešanas vadības procesus (NAP mērķis), - bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā (%) (NAP rezultatīvais rādītājs), - integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. Mērķa prioritāte ir kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība, nodrošinot valsts galveno un reģionālo autoceļu rekonstrukciju vai modernizāciju drošas infrastruktūras attīstībai nākotnē (NAP mērķis), - uzstādītas elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas (skaits) (NAP rezultatīvais rādītājs), - nodrošināt integrētu, ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visas valsts teritorijā, nodrošinot gan vietēju sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savietojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) (NAP mērķis), - elektrificēto dzelzceļa līniju garums no kopējā dzelzceļa līniju garuma (%) (TAP rezultatīvais rādītājs), - dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma (%) (rezultatīvais rādītājs), - nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu (NAP rezultatīvais rādītājs). Iepriekš minētie mērķi un rezultatīvie rādītāji ir izmantoti, lai pamatotu dažādus ieguldījumus, daži no kuriem, spriežot pēc pieejamā apraksta, tiešā vai netiešā veidā var ietekmēt klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi (piemēram, Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšana, Eiropas transporta infrastruktūras projekti (Rail Baltica) un dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai). Vienlaicīgi citu ieguldījumu apraksti ir vispārīgi un nesniedz detalizētu informāciju, kas dodu iespēju novērtēt potenciālo ietekmi uz klimata politiku. Vienlaicīgi, dažas apakšprogrammas, kurām ir potenciāls veicināt klimata politikas izpildi, piemēram, "23.04.00 Mērķdotācijas pašvaldību autoceļiem (ielām)" netiek tiešā veidā saistītas ar klimata politikas mērķiem.	Transporta sektoram ir tieša ietekme uz SEG emisijām un klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi nacionālā līmenī. Tomēr valsts budžetā 2022. gadam Satiksmes ministrijas galvenajos uzdevumos un prioritārajos pasākumos atsauces uz klimata politikas mērķiem tiek minētas tikai veloinfrastruktūras attīstības kontekstā. Sinerģijas starp galvenajiem uzdevumiem un prioritāriem pasākumiem, tādiem kā autoceļu uzturēšana, dzelzceļa infrastruktūras attīstība, atbalsts sabiedriskajam transportam, un klimata politika, nav izceltas vai apzinātas, kas noved pie secinājuma, ka, plānojot ikgadējo valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu, netiek ņemta vērā finansējuma izmantošanas mērķa saskaņošana ar klimata politikas mērķu izpildi. Ieteicams pārskatīt budžeta likuma paskaidrojumos iekļaujamo informāciju un ieviest tādu formātu, kas gan formāli dotu iespēju labāk apkopot informāciju par investīcijām un budžeta izdevumiem, kas tiešā vai netiešā veidā ir saistīti ar klimata politikas horizontālajiem mērķiem, ka arī politikas un budžeta veidotājiem dotu iespējamu labāk izvērtēt plānoto izdevumu atbilstību klimata politikas mērķiem un dotu iespēju labāk prioritizēt budžeta izdevumus atbilstoši Likuma par budžetu un finanšu vadību prasībām, t.i. gatavojot priekšlikumus prioritārajiem pasākumiem, jāņem vērā attīstības plānošanas dokumentos noteiktās prioritātes un mērķus, ieskaitot arī klimata politikas mērķus.

⁹⁷ Likums "Likums par budžetu un finanšu vadību". <https://likumi.lv/ta/id/58057> [skatīts 08.01.2024]

⁹⁸ Finanšu ministrija. (2022). Likuma "Par valsts budžetu 2022. gadam" Valsts budžeta likuma paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. Satiksmes ministrija. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/10142/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			Prioritārie pasākumi, kuriem tika piešķirts papildu finansējums no 2022. līdz 2024. gadam, iekļauj velosipēdu ceļu izbūvi, kas ir saistīts ar darbības rezultātu "SEG emisiju apjoma samazināšanās, izmantojot videi draudzīgu pārvietošanās veidu", kā arī vienotas sabiedriskā transporta bilešu sistēmas uzturēšana un dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kas netiešā veidā var veicināt SEG emisiju samazināšanu no privātā autotransporta izmantošanas, bet klimata politikas mērķi nav izmantoti kā pamatojums šo prioritāro pasākumu raksturošanai.	
3.	Likuma "Par valsts budžetu 2023. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums, <i>Satiksmes ministrija</i> ⁹⁹	Pozitīva	Paskaidrojumā Satiksmes ministrija norāda, ka 2023. gadā ministrijas galvenie uzdevumi cita starpā iekļauj - Valsts autoceļu uzturēšanu, - Ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas projekta attīstību saistītos uzdevumus, - Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna 2023.–2026. gadam izstrādi, - uzraudzīt attīstības projektu īstenošanu – jaunu elektrovilcienu iegāde, dzelzceļa infrastruktūras modernizācija (peronu modernizācijas projekts) u.c. Citi norādītie galvenie uzdevumi nav saistīti ar transporta infrastruktūru vai klimata politiku tiešā vai netiešā veidā. Politikas un resursu vadības kartes iekļauj tās pašas atsauces uz Latvijas Nacionālais attīstības plānā un Transporta attīstības pamatnostādnēs noteiktajiem politikas mērķiem un rezultativajiem radītājiem, kā 2022. gada budžeta likuma paskaidrojumā. Prioritārie pasākumi, kuriem tika piešķirts papildu finansējums no 2023. līdz 2025. gadam, iekļauj: - Finansējumu dzelzceļa publiskai infrastruktūrai, kur kā darbības rezultāts ir norādīts "Nodrošinātas kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas un sasniedzamība valsts teritorijā, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu", - Rail Baltica projekta ieviešana (nacionālās aktivitātes), kur kā darbības rezultāts ir norādīts "Uzlabota Latvijas iekšējā un ārējā sasniedzamība", - Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kur kā darbības rezultāts ir norādīts lietderīgais un likumīgais valsts resursu izlietojums un sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu rentabilitātes palielināšana, - Projekta "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" īstenošana. Izdevumi, kas ir saistīti ar ES fonda projektu līdzfinansēšanu, iekļauj sevī KF 6.1.7. specifiskā atbalsta mērķa "Multimodāla transporta sistēmas iespējošana" 6.1.7.2. pasākumu "Pētījumu, novērtējumu un saistītās dokumentācijas izstrāde ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā" īstenošanu.	Līdzīgi kā 2022. gada budžetā, valsts budžetā 2023. gadam Satiksmes ministrijas galvenajos uzdevumos un prioritārajos pasākumos atsauces uz klimata politikas mērķiem ir iekļautas tikai atsevišķu pasākumu kontekstā, kas noved pie secinājuma, ka, plānojot ikgadējo valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu, netiek ņemta vērā finansējuma izmantošanas mērķa saskaņošana ar klimata politikas mērķu izpildi.
4.	Likuma "Par valsts budžetu 2024. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums, <i>Satiksmes ministrija</i> ¹⁰⁰	Pozitīva	Paskaidrojumā Satiksmes ministrija norāda, ka 2024. gadā ministrijas galvenie uzdevumi cita starpā iekļauj - Valsts autoceļu uzturēšanu, - Turpināt īstenot Rail Baltica dzelzceļa līnijas projekta attīstību, - Uzraudzīt attīstības projektu īstenošanu – jaunu elektrovilcienu iegāde, dzelzceļa infrastruktūras modernizācija (peronu modernizācijas projekts) u.c., - Pilnveidot un attīstīt esošo reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, prioritāri nodrošinot pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļa maršrutiem, paplašinot sabiedriskā transporta pakalpojumus vairāku transportu savienojumus, nodrošinot iedzīvotājiem plašākas mobilitātes iespējas, un ieviešot vienotas transporta biļetes. Citi norādītie galvenie uzdevumi nav saistīti ar transporta infrastruktūru vai klimata politiku tiešā vai netiešā veidā. Politikas un resursu vadības kartes iekļauj tās pašas atsauces uz Latvijas Nacionālais attīstības plānā un Transporta attīstības pamatnostādnēs noteiktajiem politikas mērķiem un rezultativajiem radītājiem, kā 2022. un 2023. gada budžeta likuma paskaidrojumā.	Līdzīgi kā 2022. un 2023. gada budžetā, valsts budžetā 2024. gadam Satiksmes ministrijas galvenajos uzdevumos un prioritārajos pasākumos atsauces klimata politikas mērķiem ir iekļautas tikai atsevišķu pasākumu kontekstā, kas noved pie secinājuma, ka, plānojot ikgadējo valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu, netiek ņemta vērā finansējuma izmantošanas mērķa saskaņošana ar klimata politikas mērķu izpildi.

⁹⁹ Satiksmes ministrija. (2023). Likuma "Par valsts budžetu 2023. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/13912/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]

¹⁰⁰ Satiksmes ministrija. (2023). Likuma "Par valsts budžetu 2023. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/13912/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			Prioritārie pasākumi, kuriem ir plānots papildu finansējums no 2024. līdz 2026. gadam, iekļauj: - Finansējumu dzelzeļa publiskai infrastruktūrai, kur kā darbības rezultāts ir norādīts "Nodrošinātas kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas un sasniedzamība valsts teritorijā, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu", - Rail Baltica projekta ieviešana (nacionālās aktivitātes), kur kā darbības rezultāts ir norādīts "Uzlabota Latvijas iekšējā un ārējā sasniedzamība", - Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kur kā darbības rezultāts ir norādīts lietderīgais un likumīgais valsts resursu izlietojums un sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu rentabilitātes palielināšana, - Braukšanas maksas atvieglojumi vairākām mazāk aizsargātām iedzīvotāju grupām.	
5.	Likums "Par pašvaldību budžetiem" ¹⁰¹	Neitrāla	Likums nosaka pašvaldību budžetu sastādīšanas un izpildes kārtību Latvijas Republikā. Tas paredz republikas pilsētu un novadu pašvaldību patstāvīgo budžetu veidošanas nosacījumus. Likums nosaka, ka vienlaikus ar gadskārtējā pašvaldības budžeta projektu sagatavo paskaidrojumus, kuros ietver: - domes priekšsēdētāja ievadziņojumu; - vispārīgu informāciju par ekonomisko situāciju pašvaldībā; - informāciju par budžeta ieņēmumu kopapjomu un galvenajiem ieņēmumu avotiem; - informāciju par budžeta izdevumu kopapjomu un galvenajām izdevumu kategorijām; - informāciju par kārtējā saimnieciskajā gadā plānoto pašvaldības saistību un sniegto galvojumu apjomu; - citu informāciju, kuru dome atzīst par nepieciešamu. Likums nenosaka specifiskas prasības, ka, plānojot pašvaldību budžetu, jāņem vērā noteiktie politikas mērķi, t.sk., klimata politikas mērķi.	Likumā nav noteiktas normas, kas specifiski veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti un/ vai klimatnoturību. Ieteicams izvērtēt iespēju veikt izmaiņas normatīvajā aktā un papildināt budžeta projekta paskaidrojuma raksta saturu ar informāciju par budžeta sasaisti ar pašvaldības attīstības plānošanas mērķiem, ka to paredz Likums par budžetu un finanšu vadību, ka arī ar informāciju par budžeta izdevumu prioritizāciju.
6.	Ministru kabineta noteikumi Nr.173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" ¹⁰²	Netiešā pozitīva	MK noteikumi nosaka vairākus jautājumus, kas ir saistīti ar Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanu. Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai ir divas apakšprogrammas: valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana un mērķdotācijas pašvaldību autoceļiem (ielām). Mērķdotācijas izlietošanas kārtība nosaka, ka mērķdotāciju prioritāri izlieto tranzīta ielām, tiltiem, satiksmes drošības uzlabošanai, autoceļiem un ielām, pa kurām kursē sabiedriskais transports. Noteikumi nosaka arī pilsētu tranzīta ielu līdzfinansēšanas kārtību.	Noteikumos nav noteiktas normas, kas specifiski veicinātu vai ierobežotu virzību uz klimatneitralitāti un/ vai klimatnoturību. Ņemot vērā, ka prioritāte mērķdotāciju piešķiršanas kārtībā tiek dota ielām, pa kurām kursē sabiedriskais transports, noteikumi netiešā veidā veicina sabiedriskā transporta komforta palielināšanu un tā izmantošanu. Noteikumos nav iekļautas autoceļu ilgtspējīgas un kvalitatīvas uzturēšanas veicināšanas kritēriji, kuru iekļaušana varētu veicināt klimata politikas mērķu izpildi nākotnē.
7.	Gaisa aizsardzības likuma projekts ¹⁰³	Netiešā pozitīva	Likumprojekts paredz, ka transporta radītā gaisa piesārņojuma samazināšanai valstspilsētas pašvaldība var izdot saistošos noteikumus, lai pašvaldības administratīvajā teritorijā vai tās daļā izveidotu: 1) zemo emisiju zonu; 2) maksas iebraukšanas zonu. Ieņēmumus, ko pašvaldība gūst, piemērojot iebraukšanas maksu, izmanto pašvaldības gaisa kvalitātes uzlabošanas plānā iekļauto gaisa piesārņojuma samazināšanas pasākumu veikšanai.	Likumprojekts paredz iespēju noteikt maksas iebraukšanu noteiktās pilsētas zonās un ieņēmumu refinansēšanu gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumiem. Veidojot sinerģijas starp gaisa kvalitātes un klimata politikām, šādi pasākumi var arī ievērojami samazināt SEG emisijas no transporta sektora pilsētvidē. Tomēr ir jāatzīmē, ka ir nepieciešams izvairīties no emisiju pārceļšanas uz citām teritorijām vai sektoriem.
8.	Klimata likuma projekts ¹⁰⁴	Tiešā pozitīva	Likumprojekts atrunā vairākus jautājumus, kas tiešā un netiešā veidā ir saistīti ar finansējuma piešķiršanu un pieejamību klimata politikas īstenošanai. Cita starpā likumprojekts nosaka, ka Ministru kabinets nosaka kārtību un prasības, kādā nodrošināma klimata finansējuma izsekojamība "zaļā budžeta" ieviešanai valsts budžeta ietvaros, tai skaitā nosaka minimālās prasības ziņojumam par nākamā gada valsts budžeta priekšlikuma atbilstību klimata mērķiem un klimata politikas plānošanas dokumentiem, kurā tiek ietverti un uzskaitīti budžeta līdzekļi, kas paredzēti ar klimatu saistītu darbību finansēšanai, novērtēta to pietiekamība un būtiskāko fiskālo intervenču ietekme uz klimatu.	Likumprojektā iekļautie "zaļā budžeta" un "klimatdrošināšanas" principi var pozitīvi ietekmēt finansējuma izmantošanas mērķa saskaņotību ar noteiktiem klimata politikas mērķiem. "Zaļā budžeta" principu ieviešana nākotnē palīdzētu labāk sekot līdzi valsts budžeta atbilstībai klimata mērķiem. Kamēr "klimatdrošināšanas" principu piemērošana infrastruktūras projektu plānošana ir pozitīvi vērtējama, šo principu plašākā piemērošana arī cita veida investīciju projektu plānošanā varētu

¹⁰¹ Likums "Par pašvaldību budžetiem". <https://likumi.lv/ta/id/34703> [skatīts 08.01.2024]

¹⁰² Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/172808> [skatīts 08.01.2024]

¹⁰³ Gaisa aizsardzības likuma projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/68744e98-9a1a-4939-b27a-20b1d6f8ab3c [skatīts 08.01.2024]

¹⁰⁴ Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Dokuments	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Skaidrojums	Secinājumi un komentāri
			Likumprojekts piedāvā "klimatdrošināšanas" principu, kas nosaka, ka "lēmumus, kas saistīti ar investīciju projektu apstiprināšanu, piemēro principu "Klimatdrošināšana", kas ir process, kurā infrastruktūras projektu izstrādē tiek integrēti klimata pārmaiņu samazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumi, kas ļauj pieņemt informācijā balstītus lēmumus par projektiem, kas uzskatāmi par saderīgiem ar Parīzes nolīgumu. Principa "Klimatdrošināšana" ietvaros izvērtē, vai minētajos lēmumos noteikto mērķu sasniegšanu var nodrošināt ar plānotajiem risinājumiem, novēršot infrastruktūras neaizsargātību pret iespējamo klimata ilgtermiņa ietekmi, vienlaikus nodrošinot arī investīciju projekta īstenošanas novērtējumu par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma un ievainojamības pret klimata pārmaiņām un risku apskatu infrastruktūras jomā." Likumprojekts paredz arī reģionālā atbalsts programmas izveidi, kuras mērķis ir plānošanas reģionu un pašvaldību teritoriju attīstības plānošanas dokumentos noteikto klimata politikas mērķu, prioritāšu, rīcību un projektu īstenošanas atbalsta sniegšana.	veicināt efektīvāku budžeta līdzekļu izmantošanu klimata mērķu sasniegšanai.
9.	Latvijas Republikas Valsts kontrole, "Pašvaldību Rokasgrāmata: Revīziju rezultātos balstīts ceļvedis un padomi darbam un redzesloka paplašināšanai pašvaldības vadītājam, deputātam, auditoram, grāmatvedim, kapitālsabiedrības vadītājam" ¹⁰⁵	Neitrāla	Valsts Kontroles izstrādātās vadlīnijas iezīmē vairākus trūkumus attīstības plānošanas un pašvaldību budžetu plānošanas procesos, ieskaitot: • dokumentos ietvertie mērķi, rīcības virzieni, uzdevumi neizriet no hierarhiski augstākiem un/vai iepriekšējo periodu plānošanas dokumentiem vai normatīvajiem aktiem, kā arī netiek ievēroti citi attīstības plānošanas pamatprincipi; • pašvaldības mērķi, prioritātes un rīcības virzieni ir definēti vispārīgi, tie neraksturo konkrēto pašvaldību, tās iedzīvotāju vajadzības; • saskaņā ar Attīstības plānošanas likuma 3. pantu attīstības plānošanas sistēmas mērķis ir īstenot prioritātes un nodrošināt attīstības plānošanas sasaisti ar finanšu plānošanu, un šī sasaiste bieži trūkst praksē; • pašvaldībās noteiktajā budžeta sagatavošanas kārtībā netiek iekļauta prasība par budžeta plānošanas sasaisti ar attīstības plānošanu; • pašvaldības neveic savas darbības un pakalpojumu sniegšanas izmaksu uzskaiti, lai iegūtu informāciju uz rezultātu orientēta budžeta plānošanai; • budžets netiek plānots konkrētu uzdevumu izpildei un attīstības plānošanas dokumentos noteiktu rezultātu sasniegšanai. Vadlīnijas sniedz vairākus ieteikumus situācijas uzlabošanai.	Valsts kontroles revīzijas secinājumi norāda uz to, ka pašvaldību budžetu plānošanas procesā bieži netiek ņemti vērā ne pašvaldību plānošanas dokumentu mērķi un prioritātes, ne valsts līmeņa mērķi un prioritātes.
10.	Latvijas Republikas Valsts kontrole, "Ja dod, tad ņem" jeb pašvaldību prakse, aizņemoties finansējumu un plānojot infrastruktūras attīstību ¹⁰⁶	Neitrāla	Valsts Kontroles revīzijā ir konstatētas vairākas nepilnības investīciju projektu plānošanas, finansēšanas un vadīšanas posmos, un tajos ir nepieciešami pilnveidojumi, ieskaitot: • pašvaldību pieteikumi aizņēmumam no valsts budžeta lielākoties ir formāli, tie neprasa vispusīgi pamatot aizņēmuma nepieciešamību un atbilstību pašvaldības iedzīvotāju vajadzībām; • nekoordinēta valsts politikas īstenošana ir viens no būtiskākajiem faktoriem revīzijā atklātajām nepilnībām; • atsevišķos gadījumos pašvaldībās revīzijas rezultāti liecina par to, ka valsts aizdevumam tika pieteikti arī tādi projekti, kas Pašvaldību attīstības plānošanas dokumentos nav noteikti kā prioritāri vai pat tajos vispār nav iekļauti; • pašvaldībās nav izplatīta prakse sadarboties infrastruktūras izmantošanā vai būvniecībā, • (ziņojuma izstrādes laikā) Pašvaldības aizņēmuma ekonomiskajā pamatojumā norāda minimālu informāciju par projektu, kas neatspoguļo projekta pamatotības izvērtējumu, un faktiski sistēma nenodrošināja iespēju noraidīt projektus, kuru prioritāti, ekonomiskumu, efektivitāti un ilgspēju pašvaldība aizņēmuma pieteikumā nav pietiekami pamatojusi. Dokuments sniedz arī vairākus ieteikumus situācijas uzlabošanai.	Valsts kontroles revīzijas secinājumi norāda uz to, ka pašvaldību investīcijas plānošanas posmos nereti trūkst pamatojuma un sasaistes ar pašvaldību un valsts plānošanas dokumentu mērķiem un prioritātēm.

¹⁰⁵Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2021). Pašvaldību Rokasgrāmata: Revīziju rezultātos balstīts ceļvedis un padomi darbam un redzesloka paplašināšanai pašvaldības vadītājam, deputātam, auditoram, grāmatvedim, kapitālsabiedrības vadītājam. https://juristavards.lv/wwwraksti/JV/BIBLIOTEKA/PRAKSES_MATERIALI/PASVALDIBU_ROKASGRAMATA_.PDF [skatīts 08.01.2024]

¹⁰⁶Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2019). "Ja dod, tad ņem" jeb pašvaldību prakse, aizņemoties finansējumu un plānojot infrastruktūras attīstību. https://lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile//uploads/reviziju-zinojumi/2018/2.4.1-38_2018/Infrastrukt%C4%ras%20atti%C4%sti%C4%ba_revi%C4%zijas%20zin%C4%A7ojums.pdf [skatīts 08.01.2024]

Secinājumi

ES dalībvalstu budžetu novērtējuma secinājumi iezīmē, ka budžeta "zaļuma" novērtēšana ir sarežģīts process, jo šobrīd nav vienotas metodikas vai pieejas budžeta pozīciju attiecināšanai uz vides aizsardzības vai klimata politikas mērķiem, galvenokārt tāpēc, ka budžeta pozīcijas (gan ieņēmumi, gan izdevumi) var ļoti dažādi ietekmēt vides un klimata mērķu sasniegšanu tiešā vai netiešā veidā¹⁰⁷. Attiecībā uz budžeta izdevumu novērtēšanu, to potenciālo ietekmi uz klimata un vides politiku īpaši ietekmē sekojošie faktori:

- Izdevumu pozīciju slēptā netiešā ietekme uz vidi un klimatu.
- Vides mērķu savstarpējā ietekme, kas ietver potenciālo konfliktu starp mērķiem. Piemēram, subsīdijas bioloģiskajai lauksaimniecībai var uzlabot bioloģisko daudzveidību un vienlaikus veicināt piesārņojuma samazināšanu, kamēr biomasas izmantošana kā atjaunīgā energoresursa izmantošana enerģētikas sektorā var negatīvi ietekmēt gaisa kvalitātes un bioloģiskās daudzveidības politikas mērķus.
- Dažādas "zaļuma" pakāpes vai cik lielā mērā pasākums var ietekmēt vidi. Dažas izdevumu pozīcijas var būt pilnībā "zaļas" (t.i., galvenokārt zaļš ieguldījums) lielākajā daļā gadījumu, ja to galvenais mērķis ir vides aizsardzība. Bet daži var būt "nedaudz zaļi". Piemēram, elektroautomobiļu izmantošana sabiedriskajā transportā var veicināt klimatneitralitāti tikai gadījumos, ja elektroenerģijas ražošanas ietekme uz klimatu ir mazāka, nekā degvielas enerģijas vienības klimata pēda¹⁰⁸.
- Vides un klimata mērķu mainīgums laika gaitā. Pašlaik par "zaļiem" uzskatītie pasākumi var vairs neklasificēties kā "zaļi" nākotnes perspektīvā.

Izvērtējot valsts budžeta līdzekļu piešķiršanas procesu Latvijā, var secināt, ka pašreizējai praksei kopumā ir neitrāla vai netieši pozitīva ietekme uz klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi. Transporta sektoram ir tieša ietekme uz SEG emisijām un klimata politikas mērķu 2030. un 2050. gadam izpildi. Tomēr, lai gan Likums par budžetu un finanšu vadību nosaka, ka, gatavojot priekšlikumus prioritārajiem pasākumiem, jāņem vērā attīstības plānošanas dokumentos noteiktās prioritātes un mērķi, tostarp klimata politikas mērķi, izvērtējot valsts budžeta 2022., 2023. un 2024. gadam Satiksmes ministrijas skaidrojumus, t.sk. attiecībā uz galvenajiem uzdevumiem un prioritārajiem pasākumiem, atsaucies uz klimata politikas mērķiem ir iekļautas tikai atsevišķos gadījumos un klimatneitralitātes mērķi netiek iezīmēti kā horizontālie vai prioritārie. Līdzīgi Valsts kontroles revīzijas norāda uz to, ka pašvaldību budžetu un investīciju projektu plānošanas procesā nereti netiek ņemti vērā pašvaldības un valsts līmeņa plānošanas dokumentu mērķi un prioritātes, ieskaitot klimata politikas mērķus.

Savos ziņojumos Valsts kontrole norāda, ka viena no nozīmīgākajām problēmām investīciju projektu plānošanas, finansēšanas un vadīšanas posmos ir nekoordinēta valsts politikas īstenošana. Starptautiskās vadlīnijas liecina¹⁰⁹, ka ilgtspējīgas mobilitātes sistēmas plānošanas un finansēšanas kontekstā koordinēta plānošana un sadarbība reģionālā un institucionālā līmenī ir īpaši svarīga, ņemot vērā transporta sistēmas plašo ietekmi, kā arī ievērojamās izmaksas, kas ir nepieciešamas, lai attīstītu un uzturētu sistēmas elementus.

Klimata likuma projektā iekļautais "zaļā budžeta" princips un atbilstošas plānošanas un ziņošanas vadlīniju un rekomendāciju ievērošana var ievērojami uzlabot informācijas pieejamību par valsts un pašvaldību budžeta līdzekļu piešķiršanas procesa atbilstību klimata politikas mērķiem. Kamēr "klimatdrošināšanas" principu piemērošana infrastruktūras projektu plānošanā ir pozitīvi vērtējama, šī principa plašāka piemērošana arī cita veida investīciju projektu plānošanā varētu veicināt efektīvāku budžeta līdzekļu izmantošanu klimata mērķu sasniegšanai. Kopumā tādu principu kā "Nenodarīt būtisku kaitējumu" vai atbilstības ES taksonomijai novērtējums, ir nozīmīgi rīki budžeta un investīcijas projektu atbilstības klimata politikai mērķiem novērtēšanā, un būtu izvērtējams veicināt to izmantošanu, plānojot pašvaldību budžetu (t.sk., transporta attīstības projektos).

Nākamajā, 3.2. apakšnodaļā, apkopota informācija par transporta infrastruktūras attīstībai plānotajiem pasākumiem, kā arī transporta infrastruktūras attīstībai pieejamajiem nacionālā un Eiropas Savienības līmeņa un citiem ārvalstu finanšu instrumentiem, atbalsta mehānismiem vai programmām. Šī uzdevuma kontekstā ir apkopoti pilsētu transporta infrastruktūras attīstības pasākumi, kas ir iekļauti Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027. gadam un Aktualizētā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projektā.

¹⁰⁷ European Union. (2021). Green Budgeting Practices in the EU: A First Review. https://economy-finance.ec.europa.eu/system/files/2021-05/dp140_en.pdf [skatīts 08.01.2024]

¹⁰⁸ T&E's analysis of electric car lifecycle CO₂ emissions https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/05/TE_LCA_Update-June.pdf [skatīts 24.01.2024]

¹⁰⁹ Werland, S. & Rudolph, F. (2019). Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures. https://65c0de88.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2019_funding_and_finance_of_sump.pdf

3.2. Plānotie pasākumi un tiem pieejamie finanšu instrumenti

Tabula nr. 6 Transporta infrastruktūras attīstībai plānotie pasākumi

Nr. p.k.	Pasākumus	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Nepieciešamais finansējums	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš	Paredzētais finansējuma avots
Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ¹¹⁰							
1.	1.1.2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	Pozitīva	5 001 486 EUR	ATD	SM, plānošanas reģioni, pašvaldības	31.12.2027.	Privātais sektors ("Pasažieru Vilciens")
2.	1.1.3. Projektēt un izbūvēt Rail Baltica reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	Pozitīva	3 388 000 EUR	SM	EDZL, ATD, VARAM, pašvaldības, plānošanas reģioni	31.12.2027.	ES fondi, valsts budžets
3.	1.2.3. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	Pozitīva	171 908 976 EUR	SM	VARAM, plānošanas reģioni, pašvaldības	31.12.2027.	ES fondi
4.	1.3.1. Izveidot mobilitātes punktus	Pozitīva	155 549 659 EUR	SM	ATD, plānošanas reģioni, pašvaldības	21.12.2027.	ES fondi
5.	1.3.4. Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	Pozitīva	519 137 EUR	ATD	SM, PV, plānošanas reģioni, pašvaldības	31.12.2021.	Valsts budžets
6.	1.3.5. Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu	Neitrālā	258 000 EUR	ATD	SM, IeM, LM, pašvaldības	31.12.2021.	Valsts budžets
7.	2.1.1. Attīstīt Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	Pozitīva	2 278 223 917 EUR	SM	RB Rail, EDZL, VARAM, plānošanas reģioni, pašvaldības	31.12.2026.	ES fondi, valsts budžets
8.	3.2.5. TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru	Pozitīva	152 204 167 EUR	Ostu pārvaldes, pašvaldības	SM	31.12.2027.	Publiski atvasināto personu (izņemot pašvaldības) budžets
9.	4.1.2. Izstrādāt informatīvo ziņojumu par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību	Netieša pozitīva	Nav informācijas	SM	VARAM, IZM, EM, CSP, CSDD, LVC, LIAA, PV, ATD, LDz, pašvaldības, plānošanas reģioni	31.12.2021.	Nav informācijas
10.	4.2.1. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	Pozitīva	100 563 048 EUR	SM	LVC, VARAM plānošanas reģioni, pašvaldības	pastāvīgi	ES fondi, valsts budžets
11.	4.2.2. Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	Pozitīva	4 350 000 EUR	SM	VARAM, pašvaldības	31.12.2027.	ES fondi
12.	4.3.1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	Pozitīva	104 312 926 EUR	SM, EM, VARAM, pašvaldības	CSDD	31.12.2027.	ES fondi, valsts budžets, privātais sektors

¹¹⁰ Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 "Par transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/327053> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Pasākumus	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Nepieciešamais finansējums	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš	Paredzētais finansējuma avots
13.	4.3.3. Atbalsts mazemisiņu un bezemisiņu transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	Pozitīva	100 519 878 EUR	SM, VARAM, FM	EM, pašvaldības	31.12.2027.	ES fondi
Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekts ¹¹¹							
14.	Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, t.sk. atbalsta programmu ietvaros	Pozitīva	510,85 milj. EUR	SM, KEM, EM, VARAM, pašvaldības		2030	ES fondi Atveseļošanās un noturības mehānisms, privātais finansējums
15.	Sabiedriskā transporta sistēmas optimizācija	Netiešā pozitīva	Nav informācijas	SM, pašvaldības		2025	Nav informācijas
16.	Nodrošināt sašķidrinātā vai saspīestā metāna uzpildes iespējas, t.sk. atbalsta programmu ietvaros	Pozitīva	10 milj. EUR	SM, KEM, pašvaldības		2030	ES fondi, privātais finansējums
17.	Uzstādīt ūdeņraža uzpildes punktus ES tiesību aktos noteiktajā apjomā, tai skaitā atbalsta programmu ietvaros	Pozitīva	10 milj. EUR	SM, KEM, pašvaldības		2030	ES fondi, privātais finansējums
18.	Palielināt uzlādes staciju / punktu skaitu, t.sk. atbalsta programmu ietvaros	Pozitīva	48 milj. EUR	SM, EM, KEM, VARAM, pašvaldības		2030	ES fondi, Taisnīgas pārkārtošanās mehānisms, Modernizācijas fonds, privātais finansējums
19.	Palielināt bezemisiņu mikromobilitātes rīku skaitu	Pozitīva	40 milj. EUR	KEM, LM, pašvaldības		2030	Sociālais klimata fonds, privātais finansējums
20.	Noteikt AER izmantošanas pienākumu valstspilsētās izmantotajam transportam	Pozitīva	N/A	KEM, pašvaldības		2024	Valsts budžets
21.	Zemo emisiju zonu ieviešana	Pozitīva	Nav informācijas	Pašvaldības, VARAM, SM		2030	Atveseļošanās un noturības mehānisms, ES fondi, pašvaldību budžets
22.	Rīgas valstspilsētas pašvaldībai sadarbībā ar Rīgas aglomerācijas pašvaldībām īstenot transporta infrastruktūras uzlabošanas un privāto transportlīdzekļu izmantošanas samazināšanas pasākumus	Pozitīva	300 milj. EUR	Rīgas Dome, Rīgas plānošanas reģions, SM, VARAM		2026	Atveseļošanās un noturības mehānisms, ES fondi, pašvaldību budžets
23.	Izstrādāt un aktualizēt nacionālā vai reģionālā līmeņa veloinfrastruktūras un citu mikromobilitātes rīku plānojumu un to integrēt esošajos obligāti izstrādājamajos teritorijas attīstības plānošanas dokumentos	Pozitīva	N/A	SM, pašvaldības		2024	Valsts budžets
24.	Nodrošināt mikromobilitātes infrastruktūras būvniecību	Pozitīva	30 milj. EUR	SM, EM, pašvaldības		2030	Atveseļošanās un noturības mehānisms, valsts budžets, pašvaldību budžets

¹¹¹ Ņemot vērā, ka šī nodevuma izstrādes laikā notiek Nacionālā klimata un enerģētikas plāna (NEKP) aktualizācija, izvērtējuma ietvaros tiek analizēta pēdējā publiski pieejamā NEKP redakcija, jo 2024. gadā tiek plānots pieņemt aktualizēto NEKP redakciju, līdz ar to pašlaik spēkā esošais plāns vairs nebūs aktuāls. Aktualizētā plāna redakcija pieejama: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Pasākumus	Ietekme uz virzību uz klimatnoturību un klimatneitralitāti (pozitīva/ negatīva/ neitrāla)	Nepieciešamais finansējums	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš	Paredzētais finansējuma avots
25.	Mobilitātes punktu izveidošana	Pozitīva	99 milj. EUR	SM, VARAM, pašvaldības		2030	Atveseļošanās un noturības mehānisms, valsts budžets, pašvaldību budžets
26.	Rīgas pašvaldībai īstenot "dienu bez auto" vismaz 1 reizi gadā	Pozitīva	0,1 milj. EUR	Rīgas Dome		2030	Pašvaldību budžets

Tabula nr. 7 Transporta infrastruktūras finansējuma instrumentu analīze

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
Latvijas finanšu instrumenti un atbalsta programmas						
Emisijas kvotu izolēšanas instruments (EKII) ¹¹²						
1.	Mazināt klimata pārmaiņas un nodrošināt pielāgošanos klimata pārmaiņām	Līdzfinansējums	Latvijas Republikas valsts budžeta programma. EKII darbību reglamentē likuma "Par piesārņojumu" 32.2 pants. EKII finansē no valstij piederošo Eiropas Savienības emisijas kvotu (EUA) un Eiropas Savienības aviācijas emisiju kvotu (EUAA) izolēšanas. Izsoļu ieņēmumu izmantošanu nodrošina, organizējot atklātos projektu iesniegumu konkursus. Ministru kabinets izdod atklāto projektu iesniegumu konkursu nolikumus, kuros nosaka projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus, projektu iesniegumu iesniegšanas, izskatīšanas, apstiprināšanas un finansējuma piešķiršanas kārtību, kā arī projektu īstenošanas, pārskatu iesniegšanas un pārbaudes kārtību.	Atkarībā no programmas	Atkarībā no programmas	Atkarībā no programmas
2.	Veicināt ilgtspējīgu tautsaimniecības attīstību, integrējot vides aizsardzības prasības visās tautsaimniecības nozarēs, lai nodrošinātu iedzīvotāju tiesības dzīvot kvalitatīvā vidē saskaņā ar valsts vides politikas pamatnostādņēm, kā arī pietiekamus pasākumus bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un ekosistēmu aizsardzībai	Granti, līdzfinansējums Atbalsts praktisko pasākumu īstenošanā un nacionālas nozīmes multisektoriāli vides aizsardzības pasākumi	Fonda līdzekļus veido: • valsts budžeta dotācija no vispārējiem ieņēmumiem likumā par valsts budžetu kārtējam gadam noteiktajā apmērā; • personu dāvinājumi, ziedojumi un ārvalstu finansiālā palīdzība. Kopš 2019. gada 1. maija Valsts reģionālās attīstības aģentūras struktūrvienība Latvijas vides aizsardzības fonda administrācija turpina veikt Latvijas vides aizsardzības fonda likumā noteiktās funkcijas un uzdevumus. Latvijas vides aizsardzības fonda darbības koncepcijas nosaka fonda līdzekļu īstenošanas mērķus un programmas.	Atkarībā no programmas	Atkarībā no programmas	Atkarībā no programmas
Modernizācijas fonds¹¹³						
3.	Finansējuma mērķis ir atbalstīt investīcijas energosistēmu	Līdzfinansējums, vismaz 70% prioritārām investīcijām, līdz	Prioritāri projektu iesniegumu konkursa nolikumi tiek izstrādāti projektu īstenošanai 2023.–2027. gada periodā, un tajos ņem vērā enerģētikas un klimata politikas plānošanas dokumentos	Kopējais pieejams finansējums Latvijā līdz 300 milj. EUR (līdz 2030. gadam)	Pašvaldības un pašvaldību kapitālsabiedrības	Atkarībā no uzsaukuma

¹¹² EKII. (n.d.). Realizētie projekti. https://ekii.lv/index.php?page=projekti_lv&konkursid=2&projekts=15 [skatīts 08.01.2024]

¹¹³ Ministru kabineta 2023. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 396 "Modernizācijas fonda darbības kārtības noteikumi un daudzgadu darbības programma". <https://likumi.lv/ta/id/343812> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
	modernizācijā un energoefektivitātes uzlabošanā atsevišķās dalībvalstīs	30% neprioritārām investīcijām	ietvertos pasākumus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, ieskaitot - bezemisiju transportlīdzekļu iegādes veicināšana un atbilstošas infrastruktūras izveide vai modernizēšana pašvaldībām (tajā skaitā pašvaldību kapitālsabiedrībām), valsts tiešās pārvaldes iestādēm, kā arī komersantiem, kuri savā saimnieciskajā darbībā izmanto to īpašumā esošus vismaz piecus transportlīdzekļus vai kuri nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus; - atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšana daudzdzīvokļu ēkās, valsts un pašvaldību ēkās un energokopienās, tajā skaitā atbalsts ar to darbību saistītās infrastruktūras izveidei.			
Eiropas Savienības Daudzgaļu finanšu finansējums						
ES fondi jeb kohēzijas politikas finansējums						
<i>ES kohēzijas politikas programmas Latvijai 2021. - 2027.gadam</i>						
2. Zaļāka un noturīgāka Eiropa ar zemām oglekļa emisijām, kurā notiek pāreja uz bezoglekļa ekonomiku neto izteiksmē, veicinot taisnīgu pārkārtošanos uz tīru enerģiju, "zaļās" un "zilās" investīcijas, aprītes ekonomiku, klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām, risku novēršanu un pārvaldību un ilgtspējīgu mobilitāti pilsētvidēs ¹¹⁴						
4.	2.3.1.SAM "Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās"	Līdzfinansējums	2.3.1.1. Satiksmes plūsmas viedās tehnoloģijas. Atbalstāmās darbības ir viedo tehnoloģiju ieviešana satiksmes plūsmas regulēšanai vides jautājumu risināšanai.	4,350,000 EUR	Pašvaldības, VSIA "Latvijas valsts ceļi"	2024 II
5.		Līdzfinansējums	2.3.1.2. Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls. Atbalstāmās darbības ir multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstība, izveidojot multimodālos mobilitātes punktus, stāvparku infrastruktūras attīstība (t.sk., atbilstošas uzlādei nepieciešamās infrastruktūras).	88,701,370 EUR	VSIA "Autotransporta direkcija", pašvaldības	2024 II
6.		Līdzfinansējums	2.3.1.3. . Veloinfrastruktūras attīstība. Atbalstāmās darbības ir Velosipēdu ceļu izbūve gar autoceļiem un pašvaldību teritorijās atbilstoši spēkā esošajiem pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem un / vai ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāniem (papildinot AF investīcijas velo infrastruktūrā).	26,461,636 EUR	VSIA "Latvijas valsts ceļi", pašvaldības	2024 I
7.	3.1.1.SAM "Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" (RSO 3.1.)	Līdzfinansējums	3.1.1.4. Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras attīstība. Atbalstāmās darbības ir valsts galveno autoceļu TEN-T tīklā pārbūve, uzlabojot ceļu satiksmes drošību, jauna valsts galvenā autoceļa posma izbūve. Prioritārais ieguldījumu virziens valsts galvenajos autoceļos ir Rīgas apvedceļa tīkla pārbūve. Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras izbūve, pārbūve un atjaunošana, nodrošinot integrētas transporta sistēmas veidošanu, uzlabojot transporta infrastruktūras tehniskos parametrus un satiksmes drošību, sabiedriskā transporta attīstība.	86,941,177 EUR	Pašvaldība	2023 IV
8.		Līdzfinansējums	3.1.1.5. Nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība. Atbalstāmās darbības ir valsts galveno autoceļu TEN-T tīklā pārbūve, uzlabojot ceļu satiksmes drošību, jauna valsts galvenā autoceļa posma izbūve. Nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība, kas nodrošina	43,470,589 EUR	Pašvaldības	2024 II

¹¹⁴ Finanšu ministrija. (2024). Plānotās atlases. <https://www.esfondi.lv/pieejamais-atbalsts/planotas-atlases> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
			atsevišķu pilsētu daļu efektīvu savstarpējo sasaisti, alternatīvu kravas ceļu izbūve, pārbūve vai modernizācija. Investīcijas pilsētu transporta infrastruktūrā tiks veiktas atbilstoši pašvaldību teritoriju attīstības stratēģijām (pašvaldību attīstības programmām).			
9.	5.1.1. SAM "Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās" (RSO 5.1.)	Līdzfinansējums	5.1.1.3. Publiskās ārtelpas attīstība. Cita starpā atbalstāmi arī pasākumi integrēti ieguldījumi publiskajā ārtelpā (piem., parks, skvērs, promenāde, publiski pieejama atpūtas zona, t.sk. Baltijas jūras piekrastē), identificējot primāri svarīgās vietas, kur ieguldījumi var sniegt vislielāko atdevi, palielināt sabiedrības drošību vai uzlabot dzīves vides kvalitāti, kas var ietvert multifunkcionālus risinājumus, zaļo un zilo infrastruktūru (piem., zaļās salas, zaļos žogus, velosipēdu novietnes, caurlaidīgu ietvju izbūvi).	27,840,000 EUR	Pašvaldības, to izveidotās iestādes, pašvaldību kapitālsabiedrības	24/07/2023
10.	"Taisnīgas pārkārtošanās fonda investīcijas" 6.1.1. SAM "Pārejas uz klimatneitralitāti radīto ekonomisko, sociālo un vides seku mazināšana visvairāk skartajos reģionos"	Līdzfinansējums	6.1.1.6. Bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana pašvaldībās	24,916,837 EUR	Pašvaldības, to izveidotās iestādes, pašvaldību kapitālsabiedrības	2023 IV
11.		Līdzfinansējums	6.1.1.8. Pašvaldību un plānošanas reģionu speciālistu prasmju paaugstināšana klimatneitrālas ekonomikas un sociālekonomisko seku saistībā ar klimata pārmaiņām mazināšanas jautājumos	1,803,436 EUR	VARAM sadarbībā ar plānošanas reģioniem	2023 IV
Atveseļošanas fonds						
12.		Līdzfinansējums	1.1.1.2.i.2. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā	87,285,492 EUR	Rīgas pilsētas pašvaldība, Pašvaldības	2024.g. I cet.
13.		Līdzfinansējums	1.1.1.3.i. Pilnveidota veloceļu infrastruktūra	34,514,008 EUR	Pašvaldības	2022.g. II cet.
14.		Līdzfinansējums	1.1.1.2.i.1. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā	24,270,000 EUR	RP SIA "Rīgas satiksme"	2022.g. III cet.
15.		Līdzfinansējums	1.1.1.2.i.3. Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā	2,312,500 EUR	Rīgas pilsētas pašvaldība	2024.g. I cet.
16.		Līdzfinansējums	3.1.1.6.i. Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	10,000,000 EUR	Pašvaldības (t.sk. to iestādes, pašvaldību kapitālsabiedrības)	2023.g. I cet.
17.						
Eiropas teritoriālā sadarbība - Interreg programmas: Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programma 2021.–2027. gadam ¹¹⁵						
18.	3. Prioritāte "Klimata neitrālas sabiedrības" ar konkrēto mērķi "Ūdens pieejamības veicināšana un ilgtspējīga ūdens apsaimniekošana"	Granti	Programmas mērķis 3.3. "Vieda zaļā mobilitāte" ar tādiem atbalsotājiem projektiem, ka Kopīgu standartu izstrāde mobilitātes sistēmu saskaņošanai nolūkā nodrošināt zaļo risinājumu savietojamību pilsētās, to nomalēs un pārrobežu līmenī, piemēram, uzlādes sistēmām, jauniem transportlīdzekļu režīmiem;	Kopējais finansējums prioritātei: 29,6 milj. EUR.	Pašvaldības un plānošanas reģioni	Atkarībā no uzsaukuma (trešais projektu konkurss (pamatprojekti): 17.01.2024.-21.06.2024.; projektu atlase 2024.gada novembrī)

¹¹⁵ Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra rīkojums Nr. 980 "Par Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2021.–2027.gadam projektu". <https://likumi.lv/ta/id/328675> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
			- Inovatīvo tehnoloģiju un plānošanas infrastruktūras izmantošana, lai sekmētu zemas emisijas, zaļus un viedus risinājumus multimodālā transporta nozarē; - Nacionāla, reģionāla un vietēja mēroga valsts iestāžu atbalstīšana zaļa un multimodāla transporta kā integrēta pakalpojuma izstrādē, pārbaudē, iepirkumā un izmantošanā, izmantojot digitālos rīkus; - Atkārtota pilsētas, lauku un reģionālās teritorijas un transporta plānošanas apsvēršana, pielāgojoties transportlīdzekļu un pakalpojumu inovācijām, kā arī veicinot teritorijai efektīvu mobilitāti visos veidos (autonomās, savienotās, elektriskās, koplietotās un aktīvās mobilitātes iespējas, piemēram, iešana kājām un braukšana ar velosipēdu); - Tādu digitālo risinājumu pārbaude, ieviešana un izmantošana (lielo datu analītika, reāllaika datu apstrāde, intelligentās transporta sistēmas), kas regulē satiksmes plūsmu, optimizē cilvēku un preču pārvadāšanu un prognozē mobilitātes modeļu izmaiņas; - Inovatīvu tehnoloģiju pārbaude un uzstādīšana un infrastruktūras plānošana, lai ražotu, uzglabātu un izplatītu atjaunojamās degvielas (piemēram, biodegvielas, ūdeņradi) pilsētās un reģionos, lai transportlīdzekļos aizstātu dīzeļdegvielu un benzīnu; - E-mobilitātes, viedo tīklu pakalpojumu un uzlādes staciju plānošana un izmēģināšana, ieskaitot vietējā ražojuma elektrību, un zaļās enerģijas savienošana ar esošajiem energoresursu tīkliem; - Uzlādes infrastruktūras plānošana sabiedriskā transporta stacijās un kravu pārkraušanas mezglos, pārveidojot degvielas uzpildes stacijas par atjaunojamo degvielu uzpildes mezgliem; - Kravu mobilitātes veicināšana, ieviešot kopīgus risinājumus un izplatīšanas centrus, izmantojot digitālās platformas nolūkā maksimāli palielināt transportlīdzekļu izmantošanas efektivitāti.			
<i>Eiropas teritoriālā sadarbība - Interreg programmas: Starpreģionu sadarbības URBACT IV programma 2021.-2027. gadam¹¹⁶</i>						
19.	1. Prioritāte: Integrētas ilgtspējīgas pilsētattīstības veicināšana ar sadarbību	Granti	Atbalstītās aktivitātes ir kopīgo stratēģiju un rīcības plānu izstrāde, dalība kopīgās apmācību shēmās, līdzdalība programmas līmeņa pasākumos, kuru mērķis ir zināšanu apmaiņa.	Kopējais finansējums prioritātei: 82,7 milj. EUR.	Pilsētu pašvaldības	Atkarībā no uzsaukuma (Pārneses tīklu konkurss: 2025. gada februārī – aprīlī; otrais projektu konkurss Rīcības plānošanas tīkliem: 2026. gada aprīlī – jūnijā)
<i>Eiropas teritoriālā sadarbība - Interreg programmas: Centrālā Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programma 2021.-2027. gadam¹¹⁷</i>						

¹¹⁶ Interreg. (2023). URBACT IV programma 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/urbact-iv-programma/> [skatīts 08.01.2024]

¹¹⁷ Interreg. (n.d.). Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/centrala-baltijas-juras-regiona-programma/> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
20.	2. Prioritāte "Uzlabotā vide un resursu izmantošana"	Granti	5. apakšprogramma "CO ₂ emisiju samazinājums", aptverot tādas darbības, kā: - Plānu un stratēģiju izstrāde transporta sektora, - Plānošana un investīcijas digitālajos risinājumos transporta sektorā, - pilotprojektu ieviešana transporta sektorā.	Apakšprogrammas kopējais finansējums – 18 milj. EUR	Pierīga, Rīga un Vidzeme Zemgale, Kurzeme	Atkarībā no uzsaukuma
<i>Eiropas teritoriālā sadarbība - Interreg programmas: starpreģionu sadarbības programma INTERREG EUROPE 2021.-2027. gadam</i>						
21.	1. Prioritāte "Institucionālās kapacitātes stiprināšana efektīvākai reģionālajai attīstības politikai"	Granti	Programmas vienīgās prioritātes finansējums var tikt piešķirts projektiem, kas atbilsts vienai vai vairākām no tēmu grupām, kas iekļauj sevī arī tēmu "Zaļāka Eiropa", ieskaitot tādas apakštēmas, ka: • Energoefektivitāte un SEG emisiju samazināšana, • Atjaunīgā enerģija, • Viedās enerģijas sistēmas, tīkli un uzglabāšana, • Pielāgošanās klimata pārmaiņām, katastrofu riska novēršana, klimatnoturība, • Piekļuve ūdenim un ilgtspējīga ūdens apsaimniekošana, • Aprites ekonomika, • Dabas un bioloģiskās daudzveidības aizsardzība un saglabāšana, zaļa infrastruktūra, piesārņojuma samazināšana, • Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās bezoglekļa ekonomikā.	Apakšprogrammas kopējais finansējums – 379 milj. EUR	Latvijas pašvaldības	Atkarībā no uzsaukuma
ES LIFE Programma ¹¹⁸						
22.	Klimata pasākumu apakšprogrammas mērķis ir "klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās tām"	Projektu līdzfinansējumus no 60% līdz 95% atkarībā no jomas, projekta veida un iesniedzēja, granti	Klimata pārmaiņu mazināšanas jomā: • projektus lauksaimniecības, zemes izmantošanas, kūrdrāju apsaimniekošanas, atjaunojamās enerģijas un energoefektivitātes jomās. • izmēģinājuma, demonstrācijas un labākās prakses projektus, kas veicina siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu, ES politikas un tiesību aktu ieviešanu un attīstību, labāko praksi un risinājumus. • integrētas pieejas, lai īstenotu klimata pārmaiņu mazināšanas stratēģijas un rīcības plānus reģionālā vai valsts līmenī. Pielāgošanos klimata pārmaiņām jomā: • projektus tādās jomās kā pilsētvides pielāgošana un zemes izmantošanas plānošana, infrastruktūras noturība, ilgtspējīga ūdens apsaimniekošana sausuma apdraudētajās teritorijās, plūdu un piekrastes pārvaldība, lauksaimniecības, mežsaimniecības un tūrisma nozaru noturība un/ vai atbalsts ES attālākajiem reģioniem: gatavība ekstremāliem laikapstākļiem, jo īpaši piekrastes zonās.	Kopējais pieejamais finansējums apakšprogrammai ir 947 milj. EUR	Dalībvalstu kompetentās iestādes, ieskaitot pašvaldības un plānošanas reģionus	Atkarībā no uzsaukuma

¹¹⁸ LIFE. (n.d.). Kas ir LIFE? <https://www.lifeprogramma.lv/lv/sakums> [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
			- paraugprakses, izmēģinājuma un demonstrācijas projektiem, kas veicina noturības palielināšanu pret klimata pārmaiņām. - integrētos projektus, kas īsteno ES politiku un stratēģiju par pielāgošanos klimata pārmaiņām. Pārvaldības un informācijas jomā: - projektus, kas atbalsta Eiropas Klimata pakta darbību, ilgtspējīgas finansēšanas aktivitātes, izpratnes vairošanu, apmācību un kapacitātes palielināšanu, zināšanu attīstību un ieinteresēto personu līdzdalību klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās jomās. - informācijas, izpratnes veidošanas un izplatīšanas projektus par klimata jautājumiem. Tas ietver sabiedrības un ieinteresēto personu atbalstu ES politikas veidošanai, saziņu, pārvaldību un informācijas izplatīšanu, lai veicinātu zināšanu apmaiņas un sadarbības platformas, nodrošinot apmācību un veicinot labākās prakses un politikas pieeju izstrādi un izplatīšanu.			
23.		Projektu līdzfinansējums no 60% līdz 95% atkarībā no jomas, projekta veida un iesniedzēja	Apakšprogrammas mērķis ir atvieglot pāreju uz energoefektīvu, uz atjaunojamiem energoresursiem balstītu, klimatneitrālu un noturīgu ekonomiku, finansējot koordināciju un atbalsta darbības visā Eiropā.	Kopējais pieejamais finansējums apakšprogrammai ir 997 milj. EUR	Dalībvalstu kompetentās iestādes, ieskaitot pašvaldības un plānošanas reģionus	Atkarībā no uzsaukuma
Apvārsnis Eiropa (Horizon Europe) programma 2021.-2027. gadam ¹¹⁹						
24.	2. pīlārs "Globālie izaicinājumi un Eiropas rūpniecības konkurētspēja"	Granti	Apakšprogramma "Klimats, enerģētika un mobilitāte". Programmas mērķis ir cīnīties ar klimata pārmaiņām, labāk izprotot to cēloņus, attīstību, riskus, ietekmi un iespējas, kā arī padarot enerģētikas un transporta nozari klimatam un videi draudzīgāku, efektīvāku un konkurētspējīgāku, gudrāku, drošāku un izturīgāku. Specifiskās ieguldījumu jomas: - Klimata zinātne un risinājumi, - Energoapgāde, - Energosistēmas un energotīkli, - Dzīvojamās ēkas un rūpniecības objekti pārejā uz tīru enerģiju, - Kopienas un pilsētas, - Rūpniecības konkurētspēja transporta nozarē, - Tīrs, drošs un pieejams transports un mobilitāte, - Vieda mobilitāte, - Enerģijas uzglabāšana.	Kopējais pieejamais finansējums apakšprogrammai ir 15 123 milj. EUR.	Visdažādākie partneri, ieskaitot pašvaldības un pašvaldību organizācijas, uzņēmumus, sociālie partnerus, pilsoniskā sabiedrība, izglītības iestādes un iedzīvotājus	Atkarībā no uzsaukuma
Eiropas Savienības Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (Connecting Europe Facility – CEF) ¹²⁰						
25.	CEF ir galvenais ES finansējuma instruments, lai veicinātu izaugsmi, nodarbinātību un konkurētspēju,	Granti (30-50% līdzfinansējums)	Apakšprogramma CEF Transport atbalsta Eiropas transporta infrastruktūras politiku, palīdzot realizēt galvenos projektus visā Eiropā. Klimata politikas kontekstā finansējums atbalsts	No 100 000 līdz 10 milj. EUR	Pašvaldības, uzņēmumi, sabiedriskās organizācijas	Atkarībā no uzsaukuma

¹¹⁹ Latvijas Zinātnes padome. (n.d.). Apvārsnis Eiropa 2021-2027. <https://www.lzp.gov.lv/lv/apvarsnis-eiropa-2021-2027> [skatīts 08.01.2024]

¹²⁰ European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (n.d.) Connecting Europe Facility. https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en [skatīts 08.01.2024]

Nr. p.k.	Finansējuma prioritāte/ mērķis/ apakšmērķis	Finansējuma veids	Īss apraksts	Finansējuma apjoms	Finansējuma saņēmēji	Plānotais atlases uzsākšanas laiks
	veicot ieguldījumus infrastruktūrā Eiropas līmenī.		adaptācijas pasākumu identifikācijā, novērtēšanā un ieviešanā būvniecības, transporta un enerģētikas sektorā.			
26.		Granti (30-50% līdzfinansējums)	Apakšprogramma CEF enerģija atbalsta ilgtspējīgas enerģētikas infrastruktūras projektus. Klimata politikas kontekstā finansējums atbalsts adaptācijas pasākumu identifikācijā, novērtēšanā un ieviešanā būvniecības, transporta un enerģētikas sektorā.	No 100 000 līdz 10 milj. EUR	Pašvaldības, uzņēmumi, sabiedriskās organizācijas	Atkarībā no uzsaukuma

Secinājumi

Apkopotā informācija par pieejamajiem finanšu instrumentiem liecina par to, ka pašvaldībām ir pieejami vairāki finanšu un atbalsta instrumenti gan pasākumu plānošanai, gan īstenošanai. Pārsvārā transporta infrastruktūras attīstības un transporta sektora "zalināšanas" pasākumiem, kas ir noteikti Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027. gadam un Aktualizētā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projektā, ir pieejams finansējums ES fondos vai citās ES atbalsta programmās, kas apkopotas tabulā. Noteiktas atšķirības starp plānoto un faktiski pieejamo ES fondu finansējumu ir identificējamās multimodālo mobilitātes punktu un mikromobilitātes punktu attīstībai, kur nepieciešamība ir lielāka nekā fondos pieejamais finansējums. Vienlaicīgi alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšanai un uzturēšanai fondos nav paredzēt mērķēts finansējums (izņemot elektroauto uzlādes vietu ierīkošanu).

Jāatzīmē, ka ņemot vērā transporta sektora ietekmi uz klimata pārmaiņu mazināšanas mērķu izpildi, ir svarīgi nodrošināt, ka plānojot un īstenojot transporta infrastruktūras attīstības projektus, klimata politikas mērķi ir ņemti vērā kā horizontālā prioritāte. Piemēram, ES kohēzijas politikas programmā Latvijai 2021. - 2027.gadam ir minēts, ka ātrgaitas ceļu būvniecība valsts galveno autoceļu tīklā mazinās arī SEG emisijas no autotransporta, atsaucoties uz Informatīvo ziņojumu "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040.gadam" un VSIA "Latvijas Valsts ceļi" aprēķiniem. Šo apgalvojumu neapliecina zinātniskie raksti, kas norāda uz to, ka autotransporta ātrumam pieaugot līdz 90 km/h un vairāk, CO₂ emisijas uz vienu km pieaug^{121, 122}. Šis piemērs iezīmē principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" pilnvērtīgas pielietošanas nepieciešamību īpaši attiecībā uz transporta infrastruktūras objektiem. Plānojot transporta infrastruktūras projektus, ir jāņem vērā nākotnes scenāriji un mobilitātes politikas attīstība, piemēram elektroauto īpatsvara pieaugumu, multimodalitāti un citas tendences. Šajā kontekstā mobilitātes datu un izstrādāto plānu pieejamība pašvaldībās palīdzētu efektīvāk izmantot pieejamo finansējumu un ņemt vērā nākotnes izaicinājumus.

Papildus, attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļu iegādes veicināšanu ir ieteicams izstrādāt vienotas vadlīnijas transportlīdzekļu un ar to saistītās infrastruktūras iepirkumiem, kā arī rīkot iepirkumos vairākām mazākām pašvaldībām apvienojoties, kas palīdzētu samazināt ar iepirkumu organizāciju saistīto resursu izlietojumu, kā arī iepirkumu cenas. Šādu vadlīniju izstrāde varētu uzņemties Satiksmes ministrija, kas atbild kopumā par transporta nozares politiku, vai VARAM, kas atbild par zaļā iepirkumu politikas attīstību.

¹²¹ Olaverri Monreal, C., Errea-Moreno, J., Díaz, A. (2018). Implementation and Evaluation of a Traffic Light Assistance System Based on V2I Communication in a Simulation Framework. *Journal of advanced transportation*. https://www.researchgate.net/publication/323127116_Implementation_and_Evaluation_of_a_Traffic_Light_Assistance_System_Based_on_V2I_Communication_in_a_Simulation_Framework/citation/download [skatīts 11.01.2024]

¹²² Alessandrini, A., Cattivera, A., Filippi, F. et.al. (2012). Driving style influence on car CO₂ emissions. <https://www3.epa.gov/ttn/chief/conference/ei20/session8/acattivera.pdf> [skatīts 11.01.2024]

4. Metodoloģija

Ievadziņojuma sagatavošanā galvenā izmantotā metode ir dokumentu analīze. Metode izmantota padziļinātai starptautiskā un nacionālā līmeņa transporta attīstības plānošanas dokumentu, ziņojumu, vadlīniju, finanšu resursu sadales dokumentu, normatīvo aktu un citu informācijas avotu analīzei. Plānošanas dokumentu analīzē, saskaņojot ar Pasūtītāju, iekļauti arī izstrādes stadijā esošie dokumenti – Klimata likuma projekts¹²³ un aktualizētā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna projekts¹²⁴, analizējot pēdējās publiski pieejamās redakcijas. 2024. gadā tiek plānots pieņemt aktualizēto NEKP redakciju, līdz ar to pašlaik spēkā esošais plāns vairs nebūs aktuāls. Šāda metodes izvēle ir piemērota kvalitatīvam pašreizējās situācijas un izmantotās prakses izvērtējumam par ilgtspējīgas transporta infrastruktūras plānošanu un ieviešanu pilsētvidē.

Analizētie dokumenti atlasīti, balstoties uz pētījuma tehniskajā specifikācijā iekļautajām prasībām un pētījuma ekspertu pieredzi par aktuālākajiem un nozīmīgākajiem starptautiska un nacionāla līmeņa transporta plānošanas un finanšu resursu sadales dokumentiem un normatīvajiem aktiem. Izvēlētie dokumenti un izpētes metodes sniedz pietiekamu un visaptverošu informācijas apjomu projekta nolikumā iekļauto uzdevumu un analīzes kvalitatīvai veikšanai.

Izvēlētie starptautiska un nacionāla līmeņa (1. nodaļa) plānošanas dokumenti, normatīvie akti (2. nodaļa) un valsts finanšu līdzekļi (3.1. nodaļa) analizēti, ņemot vērā vienotas struktūras pieeju – izvērtējot un aprakstot dokumentos ietvertos klimata aspektus, definējot secinājumus, komentārus un rekomendācijas. Analizējot dokumentus, tiek vērtēts, vai dokumentos noteikto uzdevumu ietekme ir pozitīva, negatīva vai neitrāla. Normatīvo aktu un nacionālo attīstības plānošanas dokumentu izvērtējumā tiek izmantoti astoņi klimatnoturīgas un klimatneitrālas pilsētvides transporta attīstības plānošanas elementi, kas definēti balstoties uz Jauno ES pilsētmobilitātes satvaru:¹²⁵ (1) Attīstīts sabiedriskā transporta tīkls (2); Viegļāki un pievilcīgāki aktīvās mobilitātes (t.sk., iešana, braukšana ar velosipēdu) varianti; (3) Efektīva bezemisiju loģistika pilsētās un "pēdējā kilometra" piegādes; (4) Labāka mobilitātes plūsmu pārvaldīšana, izmantojot multimodālos mezglus un digitālos risinājumus; (5) Modernas stacijas, kas savieno dzelzceļu ar sabiedrisko transportu un sniedz koplietošanas mobilitātes

¹²³ Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 08.01.2024]

¹²⁴ Klimata un enerģētikas ministrija. Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 08.01.2024]

¹²⁵ European Commision. (2021). Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1> [skatīts 08.01.2024]

pakalpojumus; (6) Lielāki un labāki stāvparki (*park & ride*) aprīkoti ar uzlādes vietām bezemisiju transportlīdzekļiem; (7) Vairāk multimodālo termināļu un kravu konsolidācijas centru; (8) Ilgtspējīgāki un funkcionālāki pakalpojumi pasažieru transportam pēc pieprasījuma (piem., taksometri, koplietošanas transportlīdzekļi). Iekļautie elementi norādīti tabulu ietekmes vērtējuma sadaļā.

Transporta infrastruktūras attīstībai plānoto pasākumu (3.2. nodaļa) analīze veikta divu plānošanas dokumentu ietvaros – "Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027. gadam" un "Enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030. gadam". Finansējuma instrumentu analīze tiek veikta pēc iepriekšnoteiktiem kritērijiem, aprakstot pasākuma ietekmi uz klimatnoturību un klimatneitralitāti, nosakot nepieciešamo finansējumu un tā avotu, atbildīgo institūciju, izpildes termiņus un secinājumus. Finanšu instrumentu analīzei definēti finansējuma prioritātes un mērķi, noteikts veids, apjoms, kvalificēšanas kritēriji un attiecīgais laika periods. Vienotai un efektīvai informācijas apstrādes, analīzes un interpretācijas veikšanai, apkopotā informācija visās nodaļās strukturēta tabulas formātā.

Dokumentu analīzes metodes riski saistīti ar nepilnīgu vai selektīvu informācijas apkopošanu, iespējams, ka iegūtā informācija nav savstarpēji salīdzināma. Kvalitatīvākai datu apkopošanas un apstrādes nodrošināšanai, izmantotie dokumenti saskaņoti ar Pasūtītāju un pētījuma ekspertiem. Informācijas konstruktīvai un salīdzināmai analīzei definēti vienoti kritēriji un transporta analīzes elementi.

Pamatojoties uz veikto analīzi, levdziņojuma ietvaros sniegti argumentēti secinājumi esošo normatīvo aktu, attīstības plānošanas dokumentu un finanšu līdzekļu izmantošanas procesu pilnveidošanai. Apkopotie secinājumi tiks integrēti pētījuma turpmākajos ziņojumos un vadlīniju izstrādē.

Izmantoto avotu saraksts

1. Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. <https://likumi.lv/ta/id/315654> [skatīts 08.01.2024]
2. Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. <https://likumi.lv/ta/id/315654> [skatīts 08.01.2024]
3. Alessandrini, A., Cattivera, A., Filippi, F. et.al. (2012). Driving style influence on car CO2 emissions. <https://www3.epa.gov/ttn/chief/conference/ei20/session8/acattivera.pdf> [skatīts 11.01.2024]
4. Alessandrini, A., Cattivera, A., Filippi, F. et.al. (2012). Driving style influence on car CO2 emissions. <https://www3.epa.gov/ttn/chief/conference/ei20/session8/acattivera.pdf> [skatīts 11.01.2024]
5. Apvienoto Nāciju Organizācija. (2015). Ilgtspējīgas attīstības programmas mērķi līdz 2030. gadam. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Dienaskartiba%202030_0.pdf [skatīts 08.01.2024]
6. Apvienoto Nāciju Organizācija. (2015). Ilgtspējīgas attīstības programmas mērķi līdz 2030. gadam. https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Dienaskartiba%202030_0.pdf [skatīts 08.01.2024]
7. Apvienoto Nāciju Organizācija. Parīzes nolīgums. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1730> [skatīts 08.01.2024]
8. Apvienoto Nāciju Organizācija. Parīzes nolīgums. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1730> [skatīts 08.01.2024]
9. Baltic Environmental Forum Germany. (2020). Cyclurban projekta gala ziņojums. https://www.cyclurban.eu/wp-content/uploads/2020/12/Cyclurban-report_LT_HRes1.pdf [skatīts 08.01.2024]
10. Baltic Environmental Forum Germany. (2020). Cyclurban projekta gala ziņojums. https://www.cyclurban.eu/wp-content/uploads/2020/12/Cyclurban-report_LT_HRes1.pdf [skatīts 08.01.2024]
11. Baltijas Vides Forums. (2021). Ikdienas mobilitātes attīstības plāns. https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2022/04/Mobilitates_punktu_iespejamibas_izpete_FINAL-2.pdf [skatīts 09.01.2024]
12. Baltijas Vides Forums. (2021). Ikdienas mobilitātes attīstības plāns. https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2022/04/Mobilitates_punktu_iespejamibas_izpete_FINAL-2.pdf [skatīts 09.01.2024]
13. BlaBlaCar. (n.d.). About Us. <https://blog.blablacar.com/about-us> [skatīts 11.01.2024]
14. BlaBlaCar. (n.d.). About Us. <https://blog.blablacar.com/about-us> [skatīts 11.01.2024]
15. Bušmanis, D. (2019). Lietus plūdi kļūs biežāki. Vai Latvijai draud applūšana? [attēls]. <https://www.la.lv/lietus-pludi-klus-biezaki> [skatīts 11.01.2024]
16. Bušmanis, D. (2019). Lietus plūdi kļūs biežāki. Vai Latvijai draud applūšana? [attēls]. <https://www.la.lv/lietus-pludi-klus-biezaki> [skatīts 11.01.2024]
17. Ceļu satiksmes likums. <https://likumi.lv/ta/id/45467> [skatīts 08.01.2024]

18. Ceļu satiksmes likums. <https://likumi.lv/ta/id/45467> [skatīts 08.01.2024]
19. Cities Climate Leadership Group. (n.d.) <https://www.c40.org/> [skatīts 08.01.2024]
20. Cities Climate Leadership Group. (n.d.) <https://www.c40.org/> [skatīts 08.01.2024]
21. Dzelzceļa likums. <https://likumi.lv/ta/id/47774> [skatīts 08.01.2024]
22. Dzelzceļa likums. <https://likumi.lv/ta/id/47774> [skatīts 08.01.2024]
23. Eiropas Komisija (2018). Komisijas paziņojums "Tīru planētu - visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773> [skatīts 08.01.2024]
24. Eiropas Komisija (2018). Komisijas paziņojums "Tīru planētu - visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773> [skatīts 08.01.2024]
25. Eiropas Komisija. (2020). Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai (2020) "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789> [skatīts 08.01.2024]
26. Eiropas Komisija. (2020). Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai (2020) "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789> [skatīts 08.01.2024]
27. Eiropas Komisija. (2021). Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811> [skatīts 08.01.2024]
28. Eiropas Komisija. (2021). Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811> [skatīts 08.01.2024]
29. Eiropas Komisija. (2023). Eiropas deklarācija par velobraukšanu. Komisijas piedāvājums Eiropas Deklarācijai par riteņbraukšanu uz Eiropas Parlamentu un Padomi. [https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_lv?filename=European Declaration on Cycling lv.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_lv?filename=European%20Declaration%20on%20Cycling%20lv.pdf) [skatīts 08.01.2024]
30. Eiropas Komisija. (2023). Eiropas deklarācija par velobraukšanu. Komisijas piedāvājums Eiropas Deklarācijai par riteņbraukšanu uz Eiropas Parlamentu un Padomi. [https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_lv?filename=European Declaration on Cycling lv.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/7be18abd-4901-420a-b3a7-2485c96a7e0a_lv?filename=European%20Declaration%20on%20Cycling%20lv.pdf) [skatīts 08.01.2024]
31. EIT Urban Mobility. (2022) Urban Mobility Next 6 Urban vehicle access regulations: from design to implementation. https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/10/EIT-UrbanMobilityNext6_HD2.pdf [skatīts 08.01.2024]
32. EIT Urban Mobility. (2022) Urban Mobility Next 6 Urban vehicle access regulations: from design to implementation. https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/10/EIT-UrbanMobilityNext6_HD2.pdf [skatīts 08.01.2024]
33. EIT Urban Mobility.(n.d.) <https://www.eiturbanmobility.eu/> [skatīts 08.01.2024]
34. EIT Urban Mobility.(n.d.) <https://www.eiturbanmobility.eu/> [skatīts 08.01.2024]

35. EKII. (n.d.). Realizētie projekti. https://ekii.lv/index.php?page=projekti_lv&konkursid=2&projekt=15 [skatīts 08.01.2024]
36. EKII. (n.d.). Realizētie projekti. https://ekii.lv/index.php?page=projekti_lv&konkursid=2&projekt=15 [skatīts 08.01.2024]
37. ELTIS – EU Urban Mobility Observatory. (n.d.) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en [skatīts 08.01.2024]
38. ELTIS – EU Urban Mobility Observatory. (n.d.) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en [skatīts 08.01.2024]
39. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (n.d.) Connecting Europe Facility. https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en [skatīts 08.01.2024]
40. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (n.d.) Connecting Europe Facility. https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en [skatīts 08.01.2024]
41. European Commission. (2021). Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1> [skatīts 08.01.2024]
42. European Commission. (2021). Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1> [skatīts 08.01.2024]
43. European Commission. (2018). 2018 - Year of Multimodality. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en [skatīts 08.01.2024]
44. European Commission. (2018). 2018 - Year of Multimodality. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en [skatīts 08.01.2024]
45. European Environment Agency. (2020). The first and last mile — the key to sustainable urban transport. Transport and environment report, p.10. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/download> [skatīts 09.01.2024]
46. European Environment Agency. (2020). The first and last mile — the key to sustainable urban transport. Transport and environment report, p.10. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/download> [skatīts 09.01.2024]
47. European Union. (2021). Green Budgeting Practices in the EU: A First Review. https://economy-finance.ec.europa.eu/system/files/2021-05/dp140_en.pdf [skatīts 08.01.2024]
48. European Union. (2021). Green Budgeting Practices in the EU: A First Review. https://economy-finance.ec.europa.eu/system/files/2021-05/dp140_en.pdf [skatīts 08.01.2024]
49. Finanšu ministrija. (2022). Likuma "Par valsts budžetu 2022. gadam" Valsts budžeta likuma paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. Satiksmes ministrija. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/10142/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]

50. Finanšu ministrija. (2022). Likuma "Par valsts budžetu 2022. gadam" Valsts budžeta likuma paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. Satiksmes ministrija. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/10142/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]
51. Finanšu ministrija. (2024). Plānotās atlases. <https://www.esfondi.lv/pieejamais-atbalsts/planotas-atlases> [skatīts 08.01.2024]
52. Finanšu ministrija. (2024). Plānotās atlases. <https://www.esfondi.lv/pieejamais-atbalsts/planotas-atlases> [skatīts 08.01.2024]
53. Global Covenant of Mayors. (n.d.) <https://www.globalcovenantofmayors.org/> [skatīts 08.01.2024]
54. Global Covenant of Mayors. (n.d.) <https://www.globalcovenantofmayors.org/> [skatīts 08.01.2024]
55. ICLEI – Local Governments for Sustainability. (2022). EcoLogistics Handbook, Unlocking Sustainable Urban Freight. https://sustainablemobility.iclei.org/wpdm-package/ecologistics_handbook_eng/?wpdmdl=72600&refresh=656ef583acdf71701770627 [skatīts 11.01.2024]
56. ICLEI – Local Governments for Sustainability. (2022). EcoLogistics Handbook, Unlocking Sustainable Urban Freight. https://sustainablemobility.iclei.org/wpdm-package/ecologistics_handbook_eng/?wpdmdl=72600&refresh=656ef583acdf71701770627 [skatīts 11.01.2024]
57. Interreg. (2023). URBACT IV programma 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/urbact-iv-programma/> [skatīts 08.01.2024]
58. Interreg. (2023). URBACT IV programma 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/urbact-iv-programma/> [skatīts 08.01.2024]
59. Interreg. (n.d.). Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/centrala-baltijas-juras-regiona-programma/> [skatīts 08.01.2024]
60. Interreg. (n.d.). Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas 2021.-2027.gadam. <https://www.interreg.lv/lv/interreg-latvija/2021-2027gada-periods/centrala-baltijas-juras-regiona-programma/> [skatīts 08.01.2024]
61. Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 08.01.2024]
62. Klimata likuma projekts (pēdējā publiski pieejamā redakcija – uz saskaņošanu līdz 16.11.2023.). https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9 [skatīts 08.01.2024]
63. Klimata un enerģētikas ministrija. (2023). Pētījums par ēku būvniecības regulējuma pilnveidošanu, lai veicinātu būvniecības nozares klimatnoturību un virzību uz klimatneitralitāti. <https://klimatam.lv/norvegijas-grantu-projekts/publikacijas/petijumi-un-metodiskie-materiali/> [skatīts 25.01.2024].
64. Klimata un enerģētikas ministrija. Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 08.01.2024]

65. Klimata un enerģētikas ministrija. Aktualizētais Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/56f1c764-386b-4961-97e6-7d66cedca1c4 [skatīts 08.01.2024]
66. Latvijas oficiālā statistika. (n.d.). Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji. <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/vide/regionalie-klimata-parmainu-raditaji> [skatīts 25.01.2024].
67. Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2019). "Ja dod, tad ņem" jeb pašvaldību prakse, aizņemoties finansējumu un plānojot infrastruktūras attīstību. https://lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile//uploads/reviziju-zinojumi/2018/2.4.1-38_2018/Infrastrukt%C3%94ras%20atti%C3%94sti%C3%94ba_revi%C3%94zijas%20zin%C3%A7ojums.pdf [skatīts 08.01.2024]
68. Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2019). "Ja dod, tad ņem" jeb pašvaldību prakse, aizņemoties finansējumu un plānojot infrastruktūras attīstību. https://lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile//uploads/reviziju-zinojumi/2018/2.4.1-38_2018/Infrastrukt%C3%94ras%20atti%C3%94sti%C3%94ba_revi%C3%94zijas%20zin%C3%A7ojums.pdf [skatīts 08.01.2024]
69. Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2021). Pašvaldību Rokasgrāmata: Revīziju rezultātos balstīts ceļvedis un padomi darbam un redzesloka paplašināšanai pašvaldības vadītājam, deputātam, auditoram, grāmatvedim, kapitālsabiedrības vadītājam. https://juristavards.lv/wwwraksti/JV/BIBLIOTEKA/PRAKSES_MATERIALI/PASVALDIBU_ROKASGRAMATA_.PDF [skatīts 08.01.2024]
70. Latvijas Republikas Valsts kontrole. (2021). Pašvaldību Rokasgrāmata: Revīziju rezultātos balstīts ceļvedis un padomi darbam un redzesloka paplašināšanai pašvaldības vadītājam, deputātam, auditoram, grāmatvedim, kapitālsabiedrības vadītājam. https://juristavards.lv/wwwraksti/JV/BIBLIOTEKA/PRAKSES_MATERIALI/PASVALDIBU_ROKASGRAMATA_.PDF [skatīts 08.01.2024]
71. Latvijas Valsts ceļi (potenciāli pieejams). Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju. <https://ppdb.mk.gov.lv/datubaze/klimata-parmainu-ietekme-uz-autocelu-infrastrukturas-ilgtspeju-2/> [skatīts 08.01.2024]
72. Latvijas Valsts ceļi (potenciāli pieejams). Klimata pārmaiņu ietekme uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju. <https://ppdb.mk.gov.lv/datubaze/klimata-parmainu-ietekme-uz-autocelu-infrastrukturas-ilgtspeju-2/> [skatīts 08.01.2024]
73. Latvijas Valsts ceļi. (2022). "Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodika". https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2023/01/MM_Metodika.pdf [skatīts 08.01.2024]
74. Latvijas Valsts ceļi. (2022). "Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodika". https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2023/01/MM_Metodika.pdf [skatīts 08.01.2024]
75. Latvijas Zinātnes padome. (n.d.). Apvārsnis Eiropa 2021-2027. <https://www.lzp.gov.lv/lv/apvarsnis-eiropa-2021-2027> [skatīts 08.01.2024]
76. Latvijas Zinātnes padome. (n.d.). Apvārsnis Eiropa 2021-2027. <https://www.lzp.gov.lv/lv/apvarsnis-eiropa-2021-2027> [skatīts 08.01.2024]
77. LIFE. (n.d.). Kas ir LIFE? <https://www.lifeprogramma.lv/lv/sakums> [skatīts 08.01.2024]
78. LIFE. (n.d.). Kas ir LIFE? <https://www.lifeprogramma.lv/lv/sakums> [skatīts 08.01.2024]

79. Likums "Likums par budžetu un finanšu vadību". <https://likumi.lv/ta/id/58057> [skatīts 08.01.2024]
80. Likums "Likums par budžetu un finanšu vadību". <https://likumi.lv/ta/id/58057> [skatīts 08.01.2024]
81. Likums "Par Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām". <https://likumi.lv/ta/id/34198> [skatīts 08.01.2024]
82. Likums "Par Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām". <https://likumi.lv/ta/id/34198> [skatīts 08.01.2024]
83. Likums "Par autoceļiem". <https://likumi.lv/ta/id/65363> [skatīts 08.01.2024]
84. Likums "Par autoceļiem". <https://likumi.lv/ta/id/65363> [skatīts 08.01.2024]
85. Likums "Par pašvaldību budžetiem". <https://likumi.lv/ta/id/34703> [skatīts 08.01.2024]
86. Likums "Par pašvaldību budžetiem". <https://likumi.lv/ta/id/34703> [skatīts 08.01.2024]
87. Local Governments for Sustainability. (n.d.) <https://iclei.org/> [skatīts 08.01.2024]
88. Local Governments for Sustainability. (n.d.) <https://iclei.org/> [skatīts 08.01.2024]
89. Lwasa, S., K.C. Seto, X. Bai et.al. (2022). Urban systems and other settlements. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter08.pdf
90. Lwasa, S., K.C. Seto, X. Bai et.al. (2022). Urban systems and other settlements. In IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter08.pdf
91. May, A., Boehler-Baedeker, S., Delgado, L. et al. (2017). Appropriate national policy frameworks for sustainable urban mobility plans. <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0224-1> [skatīts 08.01.2024]
92. May, A., Boehler-Baedeker, S., Delgado, L. et al. (2017). Appropriate national policy frameworks for sustainable urban mobility plans. <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0224-1> [skatīts 08.01.2024]
93. Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/172808> [skatīts 08.01.2024]
94. Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/172808> [skatīts 08.01.2024]
95. Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā". <https://likumi.lv/ta/id/214393> [skatīts 08.01.2024]
96. Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā". <https://likumi.lv/ta/id/214393> [skatīts 08.01.2024]
97. Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/251480> [skatīts 08.01.2024]

98. Ministru kabineta 2012. gada 28. augusta noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/251480> [skatīts 08.01.2024]
99. Ministru kabineta 2013. gada 25. jūnija noteikumi Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/258101> [skatīts 08.01.2024]
100. Ministru kabineta 2013. gada 25. jūnija noteikumi Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/258101> [skatīts 08.01.2024]
101. Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/256866> [skatīts 08.01.2024]
102. Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/256866> [skatīts 08.01.2024]
103. Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumi Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem". <https://likumi.lv/ta/id/269842> [skatīts 08.01.2024]
104. Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumi Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem". <https://likumi.lv/ta/id/269842> [skatīts 08.01.2024]
105. Ministru kabineta 2019. gada 17. jūlija rīkojums Nr. 380 "Par Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam." <https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam> [skatīts 08.01.2024]
106. Ministru kabineta 2019. gada 17. jūlija rīkojums Nr. 380 "Par Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānu laika posmam līdz 2030. gadam." <https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam> [skatīts 08.01.2024]
107. Ministru kabineta 2020. gada 28. janvāra informatīvais ziņojums "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342214> [skatīts 08.01.2024]
108. Ministru kabineta 2020. gada 28. janvāra informatīvais ziņojums "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342214> [skatīts 08.01.2024]
109. Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra rīkojums Nr. 980 "Par Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2021.–2027. gadam projektu". <https://likumi.lv/ta/id/328675> [skatīts 08.01.2024]
110. Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra rīkojums Nr. 980 "Par Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2021.–2027. gadam projektu". <https://likumi.lv/ta/id/328675> [skatīts 08.01.2024]
111. Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 "Par transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/327053> [skatīts 08.01.2024]
112. Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 "Par transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/327053> [skatīts 08.01.2024]
113. Ministru kabineta 2022. gada 31. augusta rīkojums Nr. 583 "Par Vides politikas pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/335137> [skatīts 08.01.2024]

114. Ministru kabineta 2022. gada 31. augusta rīkojums Nr. 583 "Par Vides politikas pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/335137> [skatīts 08.01.2024]
115. Ministru kabineta 2023. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 396 "Modernizācijas fonda darbības kārtības noteikumi un daudzgadu darbības programma". <https://likumi.lv/ta/id/343812> [skatīts 08.01.2024]
116. Ministru kabineta 2023. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 396 "Modernizācijas fonda darbības kārtības noteikumi un daudzgadu darbības programma". <https://likumi.lv/ta/id/343812> [skatīts 08.01.2024]
117. Ministru kabinets. (2010). Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030). <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija> [skatīts 08.01.2024]
118. Ministru kabinets. (2010). Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030). <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija> [skatīts 08.01.2024]
119. Ministru kabinets. (2020). Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam. <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-nacionalais-attistibas-plans> [skatīts 08.01.2024]
120. Ministru kabinets. (2020). Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam. <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-nacionalais-attistibas-plans> [skatīts 08.01.2024]
121. Murati, E. (2020). Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers' rights. European Transport Research Review, 12, 62. <https://etr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-020-00447-1> [skatīts 08.01.2024]
122. Murati, E. (2020). Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers' rights. European Transport Research Review, 12, 62. <https://etr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-020-00447-1> [skatīts 08.01.2024]
123. Olaverri Monreal, C., Errea-Moreno, J., Díaz, A. (2018). Implementation and Evaluation of a Traffic Light Assistance System Based on V2I Communication in a Simulation Framework. Journal of advanced transportation. https://www.researchgate.net/publication/323127116_Implementation_and_Evaluation_of_a_Traffic_Light_Assistance_System_Based_on_V2I_Communication_in_a_Simulation_Framework/citation/download [skatīts 11.01.2024]
124. Olaverri Monreal, C., Errea-Moreno, J., Díaz, A. (2018). Implementation and Evaluation of a Traffic Light Assistance System Based on V2I Communication in a Simulation Framework. Journal of advanced transportation. https://www.researchgate.net/publication/323127116_Implementation_and_Evaluation_of_a_Traffic_Light_Assistance_System_Based_on_V2I_Communication_in_a_Simulation_Framework/citation/download [skatīts 11.01.2024]
125. Pašvaldību likums. <https://likumi.lv/ta/id/336956> [skatīts 08.01.2024]
126. Pašvaldību likums. <https://likumi.lv/ta/id/336956> [skatīts 08.01.2024]
127. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. (izstrādes stadijā). Mobilitātes rīcības programma <https://www.rdpad.lv/ricibas-programma/> [skatīts 08.01.2024]
128. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. (izstrādes stadijā). Mobilitātes rīcības programma <https://www.rdpad.lv/ricibas-programma/> [skatīts 08.01.2024]
129. Rozīte, R. (2009). Pludi Rīga 16.07.2009 02.jpg [attēls] https://lv.wikipedia.org/wiki/Att%C4%93ls:Pludi_Riga_16.07.2009_02.jpg [skatīts 11.01.2024]

130. Rozīte, R. (2009). Pludi Riga 16.07.2009 02.jpg [attēls]
https://lv.wikipedia.org/wiki/Att%C4%93ls:Pludi_Riga_16.07.2009_02.jpg [skatīts 11.01.2024]
131. Rupperecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. (2019). Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu, otrais izdevums. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_latvian.pdf [skatīts 08.01.2024]
132. Rupperecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. (2019). Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu, otrais izdevums. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_latvian.pdf [skatīts 08.01.2024]
133. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/159858> [skatīts 08.01.2024]
134. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/159858> [skatīts 08.01.2024]
135. Satiksmes ministrija. (2023). Likuma "Par valsts budžetu 2023. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/13912/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]
136. Satiksmes ministrija. (2023). Likuma "Par valsts budžetu 2023. gadam un budžeta ietvaru 2023., 2024. un 2025. gadam" paskaidrojumi, 5.3. Izdevumu politikas virzienu un izdevumu atbilstoši funkcionālajām un ekonomiskajām kategorijām kopsavilkums. <https://www.fm.gov.lv/lv/media/13912/download?attachment> [skatīts 08.01.2024]
137. Smiltenes novads. (2021). Smiltenes novada mobilitātes plāns. http://jauna.vidzeme.lv/upload/MARA/Smiltenes_novada_mobilitates_plans_MARA_2021.pd [skatīts 08.01.2024]
138. Smiltenes novads. (2021). Smiltenes novada mobilitātes plāns. http://jauna.vidzeme.lv/upload/MARA/Smiltenes_novada_mobilitates_plans_MARA_2021.pd [skatīts 08.01.2024]
139. SUMBA. (2021). Ikdienu mobilitātes attīstības plāns 2021.-2027.gadam. https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/05/SUMBA_mob.att-plans_11.05.2021_FINAL.pdf [skatīts 25.01.2024]
140. TENTacle. (2017). Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030. TENTacle darba paka 3.2. Gala redakcija http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf [skatīts 08.01.2024]
141. TENTacle. (2017). Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030. TENTacle darba paka 3.2. Gala redakcija http://jauna.vidzeme.lv/upload/TENTacle/Vidzeme_regional_mobility_investment_plan_2030_Latvian_language.pdf [skatīts 08.01.2024]
142. Teritorijas attīstības plānošanas likums. <https://likumi.lv/ta/id/238807> [skatīts 08.01.2024]
143. Teritorijas attīstības plānošanas likums. <https://likumi.lv/ta/id/238807> [skatīts 08.01.2024]

144. Transport Decarbonisation Alliance. Zero-Emission Zones in the City: Don't Wait to Start with Freight!. <https://tda-mobility.org/wp-content/uploads/2023/06/Zero-Emission-Zones-in-the-City-Dont-Wait-to-Start-with-Freight.pdf>
145. Transport Decarbonisation Alliance. Zero-Emission Zones in the City: Don't Wait to Start with Freight!. <https://tda-mobility.org/wp-content/uploads/2023/06/Zero-Emission-Zones-in-the-City-Dont-Wait-to-Start-with-Freight.pdf>
146. URBACT. (2023) Pathways to a multimodal lifestyle. <https://uclg.org/wp-content/uploads/2023/11/Policy-Brief-Pathway-to-Multimodal-Oct-2023-1.pdf> [skatīts 08.01.2024]
147. URBACT. (2023) Pathways to a multimodal lifestyle. <https://uclg.org/wp-content/uploads/2023/11/Policy-Brief-Pathway-to-Multimodal-Oct-2023-1.pdf> [skatīts 08.01.2024]
148. URBACT. (n.d. a) <https://urbact.eu/> [skatīts 08.01.2024]
149. URBACT. (n.d. a) <https://urbact.eu/> [skatīts 08.01.2024]
150. URBACT. (n.d. b) Whats new. <https://urbact.eu/whats-new/news/walknroll-guidance> [skatīts 08.01.2024]
151. URBACT. (n.d. b) Whats new. <https://urbact.eu/whats-new/news/walknroll-guidance> [skatīts 08.01.2024]
152. URBACT. (n.d. c) Walk'n Roll cities. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/walknroll.pdf> [skatīts 08.01.2024]
153. URBACT. (n.d. c) Walk'n Roll cities. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/walknroll.pdf> [skatīts 08.01.2024]
154. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Gaisa aizsardzības likuma projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/68744e98-9a1a-4939-b27a-20b1d6f8ab3c [skatīts 08.01.2024]
155. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Gaisa aizsardzības likuma projekts. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/68744e98-9a1a-4939-b27a-20b1d6f8ab3c [skatīts 08.01.2024]
156. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2018). Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam. https://tap.mk.gov.lv/doc/2018_12/VARAMPI_061218_LPKPPlans.1263.docx [skatīts 08.01.2024]
157. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2018). Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam. https://tap.mk.gov.lv/doc/2018_12/VARAMPI_061218_LPKPPlans.1263.docx [skatīts 08.01.2024]
158. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2022). Metodiskie ieteikumi pašvaldībām klimata pārmaiņu politikas jomā. https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2022/12/Varam_metodika_pasvaldibam_klimata_politika_2022_10.pdf [skatīts 25.01.2024].
159. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2023). Metodiskie materiāli pašvaldībām. <https://www.varam.gov.lv/lv/metodiskie-materiali-pasvaldibam> [skatīts 25.01.2024].

160. Werland, S. & Rudolph, F. (2019). Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures. https://65c0de88.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2019_funding_and_finance_of_sump.pdf [skatīts 08.01.2024]
161. Werland, S. & Rudolph, F. (2019). Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures. https://65c0de88.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2019_funding_and_finance_of_sump.pdf [skatīts 08.01.2024]
162. World organisation of united cities and local governments. <https://uclg.org/> [skatīts 08.01.2024]
163. World organisation of united cities and local governments. <https://uclg.org/> [skatīts 08.01.2024]
164. World resources institute Ross centre for sustainable cities. (n.d.) <https://www.wri.org/cities> [skatīts 08.01.2024]
165. World resources institute Ross centre for sustainable cities. (n.d.) <https://www.wri.org/cities> [skatīts 08.01.2024]
166. Zaļā brīvība. (2023). Reģionālie klimata pārmaiņu rādītāji. <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/vide/regionalie-klimata-parmainu-raditaji/publikacijas-un-infografikas/21339?themeCode=SG> [skatīts 25.01.2024].
167. Zemes pārvaldības likums. <https://likumi.lv/ta/id/270317> [skatīts 08.01.2024]
168. Zemes pārvaldības likums. <https://likumi.lv/ta/id/270317> [skatīts 08.01.2024]
169. Zemgales plānošanas reģions. (n.d.). Zemgales reģiona mobilitātes plāns 2021-2030. <https://tapis.gov.lv/tapis/lv/downloads/125328> [skatīts 08.01.2024]
170. Zemgales plānošanas reģions. (n.d.). Zemgales reģiona mobilitātes plāns 2021-2030. <https://tapis.gov.lv/tapis/lv/downloads/125328> [skatīts 08.01.2024]
171. Būvniecības likums. <https://likumi.lv/ta/id/258572> [skatīts 25.01.2024]
172. Ministru kabineta 2019. gada 17. septembra noteikumi Nr. 432 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 003-19 "Būvklimatoloģija"". <https://likumi.lv/ta/id/309453> [skatīts 25.01.2024]
173. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. (2019). Ilgtermiņa stratēģija. Stratēģija Latvijas oglekļa mazietilpīgai attīstībai līdz 2050.gadam. https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/varamstr_121119_oma.pdf [skatīts 25.01.2024]
174. European Parliament. (2020). Transport policy. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI\(2020\)64617_7_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI(2020)64617_7_EN.pdf) [skatīts 25.01.2024]