



Satiksmes ministrija

Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743, tālr. 67028210, fakss 67217180, e-pasts satiksmes.ministrija@sam.gov.lv, www.sam.gov.lv

Rīgā 29.10.2019 Nr. 15-01/3254

uz 08.10.2019. Nr. 1.2-4/45

Pārresoru koordinācijas centram

Par NAP2027 pirmo redakciju

Atbilstoši Pārresoru koordinācijas centra 08.10.2019. vēstulē Nr. 1.2-4/45 minētajam, Satiksmes ministrija ir sagatavojusi un pielikumā nosūta komentārus un priekšlikumus par Nacionālā attīstības plāna 2021.-2027.gadam (NAP2027) pirmo redakciju.

Pielikumā: Satiksmes ministrijas priekšlikumi NAP2027 uz 9 lp.

Valsts sekretāra p.i.

Dž. Innusa

Rozenšteine 67028344
inta.rozensteine@sam.gov.lv

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

- I. Iesakām sadaļā “Vīzija par Latvijas nākotni” precizēt rindkopas (precizējumi **bold**):
1. [18] Plašāku publisko pakalpojumu pieejamību, augstāku kvalitāti un efektivitāti palīdz īstenot mērķtiecīga sadarbība, tai skaitā attīstības centru tīklošanās mehānismi, integrēta pilsētu, to funkcionālo ietekmes zonu un lauku kooperācija, kopīgi **ilgtspējīgas** mobilitātes projekti un publiskā-privātā partnerība. Tādā veidā pilsētu un lauku telpas mijiedarbība palīdz risināt kā ekonomiskās, tā sociālās un apdzīvotības problēmas. Iedzīvotāji var izmantot vairāk iespējas un labāku pieeju pakalpojumiem ikvienā Latvijas pilsētā un novadā. Tāpat arī ikviena pilsēta un novads dod ieguldījumu valsts attīstības mērķu sasniegšanā.
 2. [19] Pašvaldību sadarbības projekti un tirgus nepilnību novēršana līdzsvaro reģionu ekonomiku un tā pozitīvi ietekmē ilgtspējīgu valsts attīstību, tai skaitā arī demogrāfiskos faktorus, veicinot iedzīvotāju remigrāciju. Konkrēti soļi nevienlīdzības mazināšanā vienlaikus paaugstina dzīves kvalitāti un sabiedrības kopējo veiktspēju. Līdzsvarotai Latvijas attīstībai vienlīdz palīdz gan uzņēmējdarbības un jaunu darbavietu atbalsta mehānismi, gan atvieglota piekļuve darba vietām un moderna **zemu emisiju** transporta sistēma, kas kalpo iedzīvotāju **ilgtspējīgai** mobilitātei.
 3. [32] [32] Latvijas starptautisko atpazīstamību stiprina ne tikai valsts bagātība ar dabas kapitālu. Laikā, kad aprites ekonomika un oglekļa mazietilpīga ražošana **un transports** kļūst par valstu globālās konkurētspējas mērauklu, mēs dažādās nozarēs apzinām un izmantojam klimata pārmaiņu radītās iespējas. Vides zinātnes atklājumi un spējas radīt videi saudzīgas tehnoloģijas tautsaimniecības attīstībai ir zinātnisko institūciju un gudru uzņēmumu iespēja Latvijas konkurētspējas un zaļās izaugsmes veidošanā.

Precizēts, lai uzsvērtu ilgtspējīgas mobilitātes un zemu emisiju transporta sistēmas nozīmi.

- II. NAP2027 kopumā ļoti centrēts uz cilvēku, tā dzīves un vides apstākļiem, kas pārsvarā ir izmaksu pozīcijas. Trūkst akcenta uz iespējām- uz jomām, kurās ir biznesa attīstības perspektīva sabiedrības labklājības un valsts ienākumu vairošanai. Latvijai ir jāorientējas uz eksporta apjomu kāpināšanu, kas ir veids, kur valsts var gūt papildus ienākumus. NAP2027 ir akcentēta produktivitāte, bet ar to ir pa maz -nepieciešams izmantot jebkuras iespējas kāpināt gan preču, gan pakalpojumu eksportu. Transporta un loģistikas joma ir viena no tādām, kas jau izsenis dod nozīmīgu labumu Latvijas tautsaimniecībai, eksportējot visdažādākos transporta, dzelzceļa, autotransporta, ostu, aviācijas un citus loģistikas pakalpojumus.

Prioritātes “Uzņēmumu konkurētspēja un materiālā labklājība” rīcības virzienā “Kapitāls un uzņēmējdarbības vide” atspoguļo tikai jautājumus par kapitāla pieejamību, nodokļu stabilitāti un administratīvo barjeru mazināšanu. Uzskatām, ka to nepieciešams paplašināt, jo uzņēmējdarbības attīstībai vitāli svarīga ir arī infrastruktūra. Īpaši transporta infrastruktūra Latvijā nav tikai vietējo vajadzību apmierināšanai, bet tā kalpo arī par pamatu starptautiska biznesa attīstībai un transporta un loģistikas pakalpojumi paši par sevi veido eksportspējīgu nozari, kura pati spēj ģenerēt ievērojamus eksporta ienākumus, nodrošina ievērojami apjomu darba vietu un nodokļu ieņēmumus.

Tādēļ, lai arī transporta jomas uzdevumi noteikti Prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” rīcības virzienā “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi”, piedāvājam papildināt Prioritātes “Uzņēmumu konkurētspēja un materiālā labklājība” rīcības virziena “Kapitāls un uzņēmējdarbības vide” aprakstošo daļu (49.lpp.) ar šādu tekstu:

Latvija sava ģeogrāfiskā novietojuma dēļ Baltijas jūras krastā nodrošina transporta un loģistikas pakalpojumus ievērojamām tranzīta kravu plūsmām gan austrumu – rietumu virzienā, gan ziemeļu – dienvidu virzienā. Apkalpojot šīs kravu plūsmas un veidojot dažādus

loģistikas pakalpojumus dzelzceļa, autotransporta, ostu un aviācijā jomās, eksporta pakalpojumu struktūrā tie veido ap 40% gadā. Tādēļ nepieciešams racionāli izmantot izdevīgo Latvijas ģeogrāfisko stāvokli, starptautiski nozīmīgo transporta infrastruktūru, nepieciešams attīstīt un pilnveidot uzņēmējdarbības vidi loģistikas jomā, kāpinot tās konkurētspēju un pievienotās vērtības pakalpojumus. Nepieciešams veidot kompleksus multimodālus piedāvājumus, kurus veido dzelzceļš, autotransports, ostas, lidostas, gaisa un jūras transports. Valstij ir jāsekmē, lai kopā ar loģistikas pakalpojumiem Latvijā attīstītos arī apstrādes industrija.

Vienlaikus, ievērojot, ka transporta jomas uzdevumi noteikti Prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” rīcības virzienā “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi”, lūdzam tajā precizēt rindkopu [290], izsakot to šādā redakcijā (precizējumi **bold**):

[290] Latvijā transporta nozare ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām tautsaimniecības nozarēm, savukārt transporta infrastruktūra, **kā arī transporta un loģistikas pakalpojumi** atstāj tiešu iespaidu uz konkurētspēju, ekonomikas izaugsmi, **radot priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, investīciju piesaisti, dodot būtiskus ieņēmumus no eksporta pakalpojumiem, tādējādi pozitīvi ietekmējot valsts attīstību kopumā.**

III. Lūdzam precizēt arī šādas NAP2027 Prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” rindkopas (precizējumi **bold**):

1. [246] Dzīves vide ir apkārtējās vides un infrastruktūras faktoru kopums un mijiedarbība, kas raksturo vides kvalitāti un tīrību, kā arī svarīgāko pakalpojumu (transports, mājoklis, energoapgāde, elektroniskie sakari) kvalitāti un pieejamību. Iedzīvotāju dzīves kvalitāti ne mazākā mērā kā ekonomika un sociālie aspekti ietekmē arī apkārtējā vide. Savukārt apkārtējās vides **un infrastruktūras** kvalitātes uzlabošana ir saimnieciskās darbības ilgtspējīgas attīstības priekšnoteikums.

Precizēts, lai būtu saskaņa ar pirmo teikumu.

2. [250] Kvalitatīvu mājokļu pieejamība par pieņemamu cenu ir svarīga ne vien cilvēku pamattiesību nodrošināšanai, bet arī mobilitātes veicināšanai, mājsaimniecību labklājības līmeņa celšanai, demogrāfijas izaicinājumu risināšanai un valsts uzņēmējdarbības vides pilnveidošanai. Jaunu videi draudzīgu un zema enerģijas patēriņa mājokļu celtniecība un to pieejamība sniegs iedzīvotājiem drošības sajūtu un veicinās piederību Latvijai.

Precizēts, jo runa ir par kvalitatīviem mājokļiem, nevis kvalitatīvu pieejamību. Iesakām arī izvērtēt, vai nebūtu jāprecizē “mobilitātes veicināšanai”, jo nav skaidri saprotams, kādā veidā mājokļu pieejamība veicina mobilitāti.

3. [251] Transporta infrastruktūra, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un kvalitatīvu, **ilgtspējīgu** iekšējo mobilitāti, ir stratēģiski nozīmīgs saimnieciskās darbības un apdzīvotības resurss reģionos. Daudzu tautsaimniecības sektoru veiksmīga darbība ir atkarīga no transporta pakalpojumu nepārtrauktības. Tādēļ būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir infrastruktūras nodrošināšana, reģionu nomales iekļaujot lielo pilsētu ekonomikas ietekmes zonās, **atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot infrastruktūras pieļaujamo ātrumu)** efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai. Transporta infrastruktūras efektivitāte tieši iespaido konkurētspēju, uzņēmējdarbības aktivitāti un valsts attīstību kopumā, tādēļ, plānojot

teritoriju attīstību un reaģējot uz sociālekonomiskās vides izmaiņām, **kā arī izmantojot dzelzeļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu**, tiks veidota **hierarhiska transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma**.

Precizēts, jo nav jābūvē jauni ceļi, bet gan jāatjauno esošie. "Hierarhiska transporta infrastruktūra un mobilitātes sistēma" piedāvājam "koncentrētas infrastruktūras" vietā, jo šāda sistēma nozīmē:

- māju un komersantu ceļu pieslēgšanu pašvaldību ceļiem;
- pašvaldību ceļi apkalpo īpašumus un to transporta plūsmu un pieslēdzas valsts autoceļiem konkrētās vietās (mezglos) nevis ļoti mazos atstatumos;
- valsts vietējie ceļi arī apkalpo vietām īpašumus, bet savieno pagastus (piemēram) savā starpā, bet pamatā apkalpo pašvaldību autoceļu plūsmu, un pieslēdzas valsts autoceļiem satiksmes mezglos;
- valsts reģionālie autoceļi savieno apdzīvotas vietas un pilsētas ar reģionālajiem centriem, kā arī apkalpo to transporta plūsmu, pievienojas valsts galvenajiem autoceļiem mezglos;
- valsts galvenie autoceļi ir ES transporta tīkla sastāvdaļa.

Šis princips nepieciešams, lai varētu infrastruktūru loģiskā kārtībā uzlabot, uzliekot par pienākumu arī pašvaldībām plānot savu transporta infrastruktūru atbilstoši tās hierarhijai valsts mērogā. Vienlaikus svarīgi pieminēt dzelzeļa infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu, lai to veidotu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu.

Līdzīga sistēma arī attiecībā uz sabiedrisko transportu: dzelzeļš kā mugurkauls; autobusi kā reģionāli savienojumi no dzelzeļa stacijām – pilsētu sabiedriskais transports – mikromobilitāte.

4. [253] Enerģijas taupīšana un racionāla resursu izmantošana ir atbildīga sabiedrības rīcība labas vides kvalitātes sasniegšanā. Nozīmīgs enerģijas ietaupījums ir sasniedzams, ieviešot efektīvākos SEG emisiju samazinošos pasākumus ēku energoefektivitātes kāpināšanai, siltumnoturības uzlabošanai un elektrouzlādes infrastruktūras intensīvākai izmantošanai, **kā arī transporta, t.sk. dzelzeļa pārvadājumu SEG emisiju samazināšanai un pārejai uz zemu emisiju vai bezizmešu transportu.**

Precizēts, jo, lai nodrošinātu labu vides kvalitāti un sasniegtu nozīmīgu enerģijas ietaupījumu, būtiska loma ir arī SEG emisiju samazināšanai transportā.

5. [254] Klimata pārmaiņu un sociālās nevienlīdzības mazināšana ir cieši saistītas dimensijas, kas strauju politisko iniciatīvu gadījumā var spēcīgi polarizēt dažādas sociālās grupas un to iespējas sasniegt labu dzīves vides kvalitāti. Tādēļ nozaru politiku attīstības plānošanā **ne tikai nacionālajā līmenī, bet, jo īpaši, starptautiskajā līmenī, īpaši Eiropas Savienības, ir jāvērtē** un jānodrošina pārdomāta un sociāli atbildīga rīcība, lai nemazinātu nodarbinātības pieejamību un sasniegtu labklājības līmeni reģionos, vienlaikus tiecoties uzlabot apkārtējās vides kvalitāti.

Precizēts, jo šie mērķi izriet no ES un starptautiskās politikas dokumentiem, kā arī Latvijas valdība ir tā, kura izlemj, cik ambiciozi klimata jomā būsīm ne tikai ES, bet arī starptautiski, piemēram, politiski pievienojoties dažādām iniciatīvām, līdz ar, ņemot vērā uzņemtas saistības šobrīd un ar skatu uz nākamajiem gadiem, Latvijai būs ierobežotas iespējas šo ņemt vērā, jo ES politika dalībvalstīm jau šobrīd uzliek veikt ambiciozus pienākumus, kas ir jāveic, lai nebūtu jāmaksā soda nauda. Un diemžēl tie var palielināt sociālo nevienlīdzību un reģionālo plaisu. Tāpēc jāvērtē vai nebūtu jāliek papildinājums/atruna par starptautisko regulējumu.

- [258] Kvalitatīva, no tautsaimniecības radītā piesārņojuma ietekmēm pasargāta dzīves vide ir sasniedzama, mērķtiecīgi dažādojot ekonomikas attīstības iespējas, lai panāktu klimatneitrālu oglekļa mazietilpīgu ražošanu. **Virzībai uz bezizmešu transportlīdzekļu plašāku izmantošanu, kā arī attiecīgas infrastruktūras veidošanu** nozīmīgs ir valsts un zinātnisko institūciju atbalsts. Energoefektivitātes uzlabošana un fosilo energoresursu aizvietošana, izmantojot vietējos un atjaunojamos resursus, mazinās valsts atkarību no enerģijas importa un paaugstinās energoapgādes drošību.

Precizēts, jo runa ir par bezizmešu transportlīdzekļiem un attiecīgo infrastruktūru. Pie tam, vēlamies uzsvērt, ka līdz 2027.gadam vajadzētu būt virzībai uz šiem mērķiem. Esošā redakcija var radīt maldīgu priekšstatu, ka līdz 2027.gadam jābūt izveidotai kādai konkrētai infrastruktūrai.

Jāatzīmē, ka transporta nozare ietver gan infrastruktūru, gan pakalpojumus, un tie abi ietekmē konkurētspēju un citu nozaru attīstību.

- [260] Antropogēnās slodzes piesārņojums, kas ir intensīvs Rīgas pilsētas kodolā, mazināms, mainot iedzīvotāju un uzņēmēju ražošanas, patēriņa un rīcības paradumus un plašāk izmantojot elektromobiļus, **pilsētas elektrotransportu un elektrovilcienu satiksmi**. Savukārt zaļo zonu, gājēju ielu un veloceliņu pārklājuma pieaugums pilsētvidē vairo vides kvalitātes pievilcīgumu, jo īpaši ģimenēm ar bērniem un senioriem.

Precizēts, jo piesārņojumu var mazināt ne tikai izmantojot elektromobiļus, bet arī citus videi draudzīgus transporta veidus.

- [291] Transports Latvijā ir lielākais enerģijas patērētājs, kā arī **nozīmīgs** SEG emisiju un **gaisa** piesārņojuma avots. Satiksmes sastrēgumu un ar to saistītā piesārņojuma līmenis, it īpaši Rīgā, ir **līdz šim** neatrisināta problēma.

Precizēts, jo transports nav visa iespējamā piesārņojuma avots. Otrais ir redakcionāls labojums.

- [292] Šobrīd tādi faktori kā globalizācija, strauja tehnoloģiju attīstība, nepieciešamība piemēroties klimata pārmaiņām un paaugstināt produktivitāti, kā arī ierobežots finansējums pieprasa jaunus un elastīgus risinājumus. Tāpēc, reaģējot uz sociālekonomiskās un tehnoloģiskās vides izmaiņām, tiks **attīstīta integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, kā arī nodrošina starptautisko sasniedzamību**. Ieguldot resursus reģionālajā infrastruktūrā, tai skaitā piemērojot inovatīvus risinājumus, tiks sniegts atbalsts ekonomiskās aktivitātes centru turpmākai attīstībai un atvieglota darbaspēka iekšējā mobilitāte, lai iedzīvotāju skaita samazināšanās apstākļos apmierinātu **sabiedrības mobilitātes vajadzības** visā Latvijā. Nākotnes izaicinājums ir transporta infrastruktūras sinerģija ar informācijas tehnoloģiju risinājumiem, lai panāktu, ka transporta sistēma ir orientēta uz lietotāju un viedie transporta pakalpojumi kļūst par ikviena iedzīvotāja ikdienas sastāvdaļu.

Precizēts, jo transporta sistēma multimodāla ir arī tagad (tiek izmantoti dažādi transporta veidi). Būtiskais, ko gribam panākt, ir integrēta un, ilgtspējīga transporta sistēma. Rindkopas trešajā teikumā svītrojām “un transporta” (liekvārdība).

10. [294] Enerģijas aprites un drošības infrastruktūras, ko valsts nodrošina iedzīvotājiem, saskaras ar iekšējiem riskiem (depopulāciju) un ārējo faktoru riskiem. Izmaksu efektīvi ieguldījumi energoapgādes sistēmā un tās ilgtspējas nodrošināšana ir būtiski valsts energoapgādes risku novēršanai, jebkuras infrastruktūras darbības nodrošināšanai, kā arī tautsaimniecības funkcionēšanai un konkurētspējai kopumā. Nozīmīgākie atbalsta virzieni ir energoapgādes infrastruktūra, enerģijas ražošana, kā arī enerģijas patēriņa efektivizācija dažādos sektoros (t.sk. elektroapgāde, siltumapgāde, aukstumapgāde, transports). Lai uzlabotu vispārējo energoefektivitāti un izpildītu enerģijas taupīšanas saistības, būs vajadzīgi stimuli, ar ko piesaistīt lielākas privātās investīcijas šajā jomā, kā arī atbalsta mehānismi, lai mudinātu iedzīvotājus **un uzņēmumus** vairāk izmantot atjaunojamo energoresursu enerģijas avotus (t. sk. pašpatēriņā), un papildu investīcijas, lai attīstītu atjaunojamo energoresursu enerģijas papildu ražošanu.

Precizēts, jo ne tikai iedzīvotājiem, bet arī uzņēmumiem nepieciešami stimuli, lai vairāk izmantotu atjaunojamo energoresursu enerģijas avotus.

11. [299]

Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums	%	2018	0	10	13	CSP kods: TRG400
---	---	------	----------	-----------	-----------	------------------------

Labots, jo netiek plānots bojā gājušo skaits – plāno bojā gājušo skaita samazinājumu.

12. [305]

Izveidot multimodālu sabiedriskā transporta tīklu ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu", integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā 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 vilciena un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības	SM	VARAM, IeM, VM, pašvaldības	VB, ES fondi	Transporta infrastruktūras indekss Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos DESI Zemu emisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita
---	----	-----------------------------	--------------	---

				samazinājums
--	--	--	--	---------------------

Precizēts, jo par alternatīvo degvielu izmantošanas infrastruktūru tie runāts [307] paragrāfā un nav vajadzības atkārtoties, savukārt dzelzceļa elektrifikācija ir nozīmīgs pasākums, kas būtu ietverams arī uzdevuma formulējumā. Jāparedz arī iespējamās reģionālās stacijas Rail Baltica maršrutā. Rādītājs par ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušiem precizēts atbilstoši paragrāfam [299].

13. [306]

Uzlabot starptautisko savienojamību , īstenojot <i>Rail Baltica</i> projektu, tālāk attīstot starptautisko lidostu "Rīga" , veidojot Rīgu par nozīmīgu un modernu multimodālu transporta mezglu, reģionālās reģionālās lidostas, vienlaikus paaugstinot tranzīta pakalpojumu konkurētspēju un jaunu tirgu apguvi, uzlabojot dzelzceļa un ostu infrastruktūru, tādējādi palielinot Eiropas vienotā transporta tīkla produktivitāti un sekmējot vides mērķu ievērošanu	SM	FM, IeM, ZM, VARAM, RD	VB, ES fondi	Transporta infrastruktūras indekss Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos
---	----	-------------------------------	--------------	---

Precizēta redakcija – lai visi uzdevumi tiktu formulēti vienotā stilā (atbilde uz jautājumu: ko darīt?). Lidostas "Rīga" attīstība īpaši pieminēta, jo ir nozīmīga Rīgas kā multimodāla transporta mezgla sastāvdaļa, īpaši kontekstā ar Rail Baltica īstenošanu. Uzskatām, ka arī uzdevumu līmenī skaidri jāpasaka, ka nepieciešams paaugstināt tranzīta pakalpojumu konkurētspēju. Uzskatām, ka šī uzdevuma izpildē kā līdzatbildīgās būtu minamas VARAM un Rīgas Dome, vienlaikus nav skaidrs, par ko šī uzdevuma izpildē atbild IeM un ZM.

14. [307]

Pilnveidot transporta sistēmu , lai palielinātu velosipēdu un citu videi draudzīgu transporta līdzekļu lietošanu un AER izmantošanu, veidojot atbilstošu infrastruktūru un veicinot autoparka nomaīņu, vienlaikus panākot pieejamību dažādām sociālajām grupām	SM	EM, VARAM, pašvaldības	VB, ES fondi	No AER saražotās enerģijas īpatsvars transportā Zemu emisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā Ceļu satiksmes negadījumos bojā
---	----	------------------------	--------------	--

Precizēta redakcija – lai visi uzdevumi tiktu formulēti vienotā stilā. Precizēts arī redakcionāli – lietojam velosipēdus un citus transporta līdzekļus, nevis velosatiksmi un citus pārvietošanās veidus. Rādītājs par ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušiem precizēts atbilstoši paragrāfam [299].

11. [308]

Veicināt Eiropas Savienības savienojamības mērķiem atbilstošu platjoslas elektronisko sakaru tīkla izveidi, attīstot "vidējās jūdzes" un "pēdējās jūdzes" elektronisko sakaru tīklu infrastruktūru, un izveidojot platjoslas kartēšanu	SM		VB, ES fondi	DESI
---	----	--	--------------	------

Precizēts, jo saskaņā ar Elektronisko sakaru likuma pirmā panta 11.punktā noteikto, elektronisko sakaru tīkls ir pārraides sistēmas, komutācijas un maršrutēšanas iekārtas (tajā skaitā tīkla elementi, kas netiek izmantoti) un citi resursi, kas neatkarīgi no pārraidītās informācijas veida ļauj pārraidīt signālus, izmantojot vadus, radioviļņus, optiskos vai citus elektromagnētiskos līdzekļus tīklos, tajā skaitā:

- satelītu tīklos, fiksētos tīklos (kanālu un pakešu komutācijas tīklos, ieskaitot internetu) un mobilos zemes elektronisko sakaru tīklos,
- tīklos, kurus izmanto radio un televīzijas signāla izplatīšanai,
- kabeļtelevīzijas un kabeļradio tīklos, elektrības kabeļu sistēmās, ciktāl tās ir izmantotas, lai pārraidītu signālus.

Nemot vērā iepriekšminēto un to, ka datu pārraide tiek nodrošināta ar atbilstošu signālu (piem., elektrisko, optisko) pārraidīšanu, datu pārraides infrastruktūra ir elektronisko sakaru tīkla sastāvdaļa un nav nepieciešamības to izcelt, vārdi "datu pārraides infrastruktūru" jāsvītro.

Vēršam uzmanību, ka Latvijā elektronisko sakaru pakalpojumi tiek nodrošināti brīvā tirgus konkurences apstākļos, līdz ar to pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo infrastruktūru izveido elektronisko sakaru komersanti. Valsts atbalsts ir pieļaujams tikai tirgus nepilnību novēršanai, nekropļojot konkurenci, tādējādi nevar tikt dots uzdevums Satiksmes ministrijai izveidot platjoslas elektronisko sakaru tīklu, kā to paredz NAP2027 1.redakcija, ministrija to tikai var veicināt.

12. [168]

Profesionālās izglītības iestāžu kā nozaru izcilības un inovācijas centru stiprināšana, īpaši viedās specializācijas jomās, veidojot elastīgu mācību un nozaru attīstībai pielāgotu pieaugušo izglītības piedāvājumu, veicinot starpinstītūciju un starptautisko sadarbību un jauno tehnoloģiju ieviešanu	IZM	KM, IeM, ZM, EM, VM, SM
---	-----	--------------------------------

Lūdzam kā līdzatbildīgo norādīt arī Satiksmes ministriju.

13. [169]

<p>Vidējās un augstākās pakāpes profesionālās izglītības programmu (vai Vidējās un augstākās pakāpes profesionālo izglītības iestāžu) prestiža celšana un pieejamības palielināšana, modernizējot mācību vidi un uzlabojot tās kvalitāti, nodrošinot uzņēmējspēju apguvi, izglītības procesa individualizāciju un darba vidē balstītas mācības, paplašinot sociālā atbalsta programmas, talantu attīstības iniciatīvas, kā arī īstenojot karjeras izglītības atbalsta un stratēģiskās komunikācijas pasākumus sadarbībā ar nozarēm</p>	<p>IZM</p>	<p>KM, VM, ZM, IeM, LM, SM, augstskolas</p>
---	------------	--

Atbilstoši VAS “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra priekšlikumam ierosinām precizēt 169.rindkopas sākuma daļu, vārdus “Profesionālās izglītības iestāžu un koledžu ...” aizstājot ar vārdiem “Vidējās un augstākās pakāpes profesionālās izglītības programmu...” vai “Vidējās un augstākās pakāpes profesionālo izglītības iestāžu...”

Vēršam uzmanību, ka lielākā daļa izglītības programmu ir profesionālās izglītības programmas, arī abu līmeņu augstākajā izglītībā. Mazākā daļa AII ir akadēmisko izglītības programmu. Piemēram, Latvijas Jūras akadēmija realizē tikai profesionālās augstākās izglītības programmas 4. un 5. profesionālās kvalifikāciju līmenī.

14. [174]

<p>Pieaugušo izglītības īstenošana tautsaimniecības attīstībai nepieciešamo prasmju apguvei, t.sk. augstskolās (elastīga mācību piedāvājuma attīstība, tostarp modulārā izglītība, e-vidē un darba vidē balstītas mācības, mūžizglītības kompetenču apguve; personu profilēšana; ārpus formālās izglītības iegūto kompetenču atzīšana)</p>	<p>LM, IZM</p>	<p>KM, EM, ZM, VM, IEM, SM, VK, sociālie partneri</p>
--	----------------	--

Lūdzam kā līdzatbildīgo norādīt arī Satiksmes ministriju.

IV. Lūdzam Pielikumā “NAP2027 prioritāšu pamatojuma avoti” precizēt 91.punktu:

91. Latvijā elektrificēti tikai 14% no dzelzceļa līniju **ekspluatācijas** kopgaruma (ES 55%). (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/share-electrified-railway_en)