

Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030

TENTacle darba paka 3.2

Gala redakcija, 2017





Atrunas un nosacījumi

Mobilitātes investīciju plāns ir sagatavots Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014-2020 projekta “TENTacle - TEN-T pamattīkla koridoru kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai” aktivitāšu ietvaros sadarbībā ar personu apvienību SIA “Ardenis”, SIA “Konsorts”, SIA “AC Konsultācijas” un SIA “Reģionālie projekti”.

Publikācijas saturs, tajā iekļautā informācija un viedokļi ir autoru apvienības un Vidzemes plānošanas reģiona atbildība, un tie neatspoguļo Eiropas Savienības oficiālo viedokli. Eiropas Savienības iestādes un struktūras, ne arī kāda persona, kas rīkojas viņu vārdā, nevar tikt saukta pie atbildības par šajā dokumentā ietvertās informācijas izmantošanu.

Vāka foto autori: www.panoramio.com, N.Kažoks, LETA, J.Ūdris, P.Sproģis

Satura rādītājs

Saīsinājumi	4
Ievads	5
1. Stratēģiskā daļa.....	7
1.1. Ilgtermiņa attīstības vīzija	7
1.2. Stratēģiskie mērķi, attīstības virzieni.....	9
1.2.1. Transporta infrastruktūra	10
1.2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumi.....	11
1.2.3. Kravu pārvadājumi	14
1.2.4. Gājēji un velosatiksmes.....	16
1.2.5. Satiksmes drošība	18
2. Investīciju daļa	20
2.1. Transporta infrastruktūra	20
2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumi.....	22
2.3. Kravu pārvadājumi	25
2.4. Gājēji un velosatiksmes.....	26
2.5. Satiksmes drošība	28
3. Telpiskās attīstības perspektīvas.....	29
4. Secinājumi	31
Pielikumi	32
1. Pielikums	33
2. Pielikums.....	39

Saīsinājumi

a/c	Autoceļš
a/dnn	Automašīnas diennaktī
CSDD	VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
DUS	Degvielas uzpildes stacija
ES	Eiropas Savienība
IAS	Vidzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030
LDz	VAS “Latvijas dzelzceļš”
LVC	VAS “Latvijas Valsts ceļi”
PB	Pašvaldības budžets
PV	AS “Pasažieru vilciens”
SM	Satiksmes ministrija
TEN-T	Eiropas transporta tīkls
TPP	Transports pēc pieprasījuma
VB	Valsts budžets
VPR	Vidzemes plānošanas reģions

Ievads

Mobilitātes investīciju plāns ir Vidzemes reģiona politikas un attīstības plānošanas dokuments transporta jomā, kas nosaka stratēģiskos mērķus un iezīmē transporta sistēmas attīstības virzienus periodā līdz 2030.gadam. Šis ietvardokuments kalpo kā vadlīnijas transporta politikas veidotājiem¹, plānotājiem, uzņēmējiem un iedzīvotājiem Vidzemes reģionā.

Mobilitāte ir transporta sistēmas darbības rezultāts – cilvēku un kravu kustība jebkurā laikā, jebkurā vietā un par pieņemamu cenu. Mobilitātes plāna mērķis ir nodrošināt Vidzemes reģiona iedzīvotājus, uzņēmējus un kravu pārvadātājus ar iespēju pārvietoties droši, ērti, uzticami, efektīvi un videi draudzīgā veidā, tādējādi veicinot sociālekonomisko aktivitāti reģionā.

Šajā dokumentā ir definētas transporta sistēmas attīstības prioritātes un apzināti veicamie uzdevumi, kas ļautu uzlabot Vidzemes reģiona sasniedzamību, pieejamību un iedzīvotāju dzīves kvalitāti un veicinātu energoefektīvas ekonomikas attīstību.

Attīstības principi un prioritārie virzieni ir noteikti šādiem transporta sistēmas elementiem:

- Transporta infrastruktūra;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumi;
- Kravu pārvadājumi;
- Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra;
- Satiksmes drošība.

Lai gan Vidzemes reģionā atrodas arī privāts vispārējās aviācijas Cēsu lidlauks, kas ir transporta sistēmas sastāvdaļa, tomēr privātās infrastruktūras attīstība šajā plānā nav ietverta.

Mobilitātes investīciju plānam ir informatīvs un rekomendējošs raksturs. Tā ieteicamais pielietojums dažādiem transporta sistēmas dalībniekiem ir sniegts zemāk tabulā.

	Transporta sistēmas dalībnieki	Mobilitātes plāna pielietojums
1.	Vidzemes reģiona iedzīvotāji	Mobilitātes plāns kalpo kā informatīvs materiāls par transporta sistēmas sniegtajām pārvietošanās iespējām Vidzemes reģionā, par TEN-T tīkla sasniedzamību un transporta sistēmas attīstības perspektīvām.
2.	Vidzemes reģiona uzņēmēji, t.sk. kravu pārvadātāji	Mobilitātes plāns kalpo kā informatīvs materiāls saimnieciskās darbības plānošanai kontekstā ar transporta nozares esošo situāciju un ilgtermiņa attīstības perspektīvām.
3.	Vidzemes reģiona pašvaldības	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments <u>pašvaldības nozīmes transporta infrastruktūras attīstības plānošanai</u> , lai nodrošinātu sasaisti ar reģiona ilgtermiņa attīstības prioritātēm un perspektīvām transporta jomā, tai skaitā sasaistei ar TEN-T tīklu.

¹ Transporta politikas veidotājs un plānotājs Latvijas Republikā ir Satiksmes ministrija, kas izstrādā transporta nozares plānošanas dokumentus valsts autoceļu tīklam, sadarbībā ar pašvaldībām.

4.	Satiksmes ministrija	Mobilitātes plānā un esošās situācijas analīzē iekļautā informācija un secinājumi izmantojami, gatavojot transporta politikas pamatnostādnes laika posmam pēc 2020.gada.
5.	VAS "Latvijas Valsts ceļi"	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments <u>autoceļu un saistošās infrastruktūras</u> investīciju programmas plānošanai, lai nodrošinātu transporta politikas sasaisti ar reģiona prioritātēm.
6.	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments <u>dzelzceļa līniju un saistošās infrastruktūras</u> investīciju programmas plānošanai, lai nodrošinātu transporta politikas sasaisti ar reģiona prioritātēm.
7.	VAS "Pasažieru vilciens"	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments <u>pasažieru pārvadājumu</u> attīstības un investīciju programmas plānošanai, lai nodrošinātu transporta politikas sasaisti ar reģiona prioritātēm.
8.	Valsts SIA Autotransporta direkcija"	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments autotransporta pasažieru pārvadāšanas politikas un attīstības plānošanai, lai nodrošinātu transporta politikas sasaisti ar reģiona prioritātēm.
9.	Autotransporta pasažieru pārvadātāji	Mobilitātes plāns izmantojams kā ietvardokuments pasažieru pārvadāšanas jomas perspektīvu apzināšanai.

Mobilitātes investīciju plāna ieteikumi transporta sistēmas attīstībai un mobilitātei reģionā ir veidoti, galvenokārt balstoties uz:

- esošo situāciju, t.i. reģiona apdzīvojumu un satiksmes plūsmām, kas atspoguļo iedzīvotāju sociāl-ekonomisko aktivitāšu vietas un uzņēmējdarbības teritorijas mobilitātes plāna izstrādēs laikā;
- prognozēto situāciju, t.i. demogrāfijas, satiksmes intensitātes un ekonomiskās attīstības prognozēm reģionā.

Mobilitātes investīciju plāna ieviešana būtu jābalsta uz trīs nozīmīgākajiem pamatprincipiem:

- Mobilitātes risinājumiem ir jānodrošina ērta, droša, ātra nokļūšana uz attīstības centriem, kuros ir iespējams saņemt nepieciešamos pakalpojumus, kā arī uz TEN-T tīklu, kas ļauj nokļūt starptautiskos galamērķos.
- Mobilitātes investīciju plānā minēto uzdevumu izpilde ir īstenojama tikai ciešā sadarbībā starp vairākām iesaistītām pusēm un atbildīgām institūcijām, jo Vidzemes plānošanas reģions kā reģiona teritorijas attīstības plānotājs var vienīgi ieteikt un mudināt plānoto darbību īstenošanu.
- Mobilitātes investīciju plāna ieviešana ir veicama ciešā kontekstā ar reģiona faktiskajām attīstības tendencēm, līdz ar to aktualizējot šo dokumentu pēc nepieciešamības.

1. Stratēģiskā daļa

1.1. Ilgtermiņa attīstības vīzija

Transporta sistēmas darbība nodrošina mobilitāti – iedzīvotāju un kravu kustību vēlamajā laikā un vietā un par pieņemamu cenu. Tai ir jāspēj piedāvāt drošu, efektīvu un videi draudzīgu pārvietošanos visiem reģiona iedzīvotājiem un uzņēmējiem, tādējādi veicinot sociālekonomisko aktivitāti reģionā.



Transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums ir jāveido atbilstoši pieprasījumam, ko rada iedzīvotāju un uzņēmēju **mobilitātes vajadzības**. Nepieciešams panākt vienotu kvalitātes prasību nodrošinājumu, lai pārvietošanās būtu **droša un uzticama** visā maršruta garumā. Transporta sistēmai ir jābūt **ekonomiski izdevīgai**, sniedzot pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus sabiedrībai ar pieejamiem resursiem.

Energoresursu patēriņu, kas nepieciešams iedzīvotāju un kravu transportēšanai, lielā mērā ietekmē izveidotā transporta sistēma, tai skaitā gan fiziskās infrastruktūras stāvoklis, gan institucionālā struktūra, uzņēmējdarbības un sociālekonomiskās aktivitātes, izveidotās loģistikas ķēdes. Šie apstākļi ietekmē transportlīdzekļu veidu izvēli, to lietošanu un pašas infrastruktūras izmantošanu. Transporta sistēmas **energoefektivitāti** uzlabo intensīvāka infrastruktūras lietošana, mazāks ceļā pavadītais laiks, taisnāki maršruti kravu pārvadātājiem, tehnoloģiju attīstība, kā arī teritorijas efektīva izmantošana.

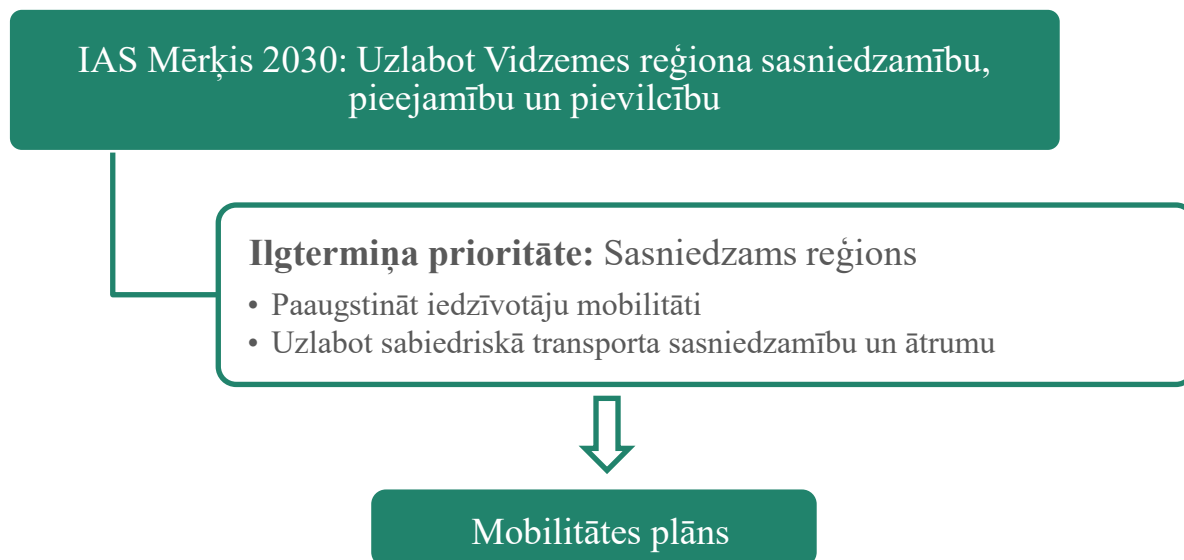
Uzlabota dažādu transporta veidu savstarpējā savienojamība, kas ļauj lietotājiem izvēlēties ērtāko transporta veidu kombināciju, veicina mobilitāti, it īpaši sabiedriskā transporta lietošanu un pārvietošanos ar velosipēdiem. Ar viedo tehnoloģiju palīdzību ir iespējams sniegt un iegūt aktuālo informāciju par mazāk noslogotiem maršrutiem, apbraukšanas iespējām, sabiedriskā transporta kursēšanas grafiku un citu transporta sistēmas daļībniekiem noderīgu informāciju. Satiksmes organizācijas un infrastruktūras tehniskajiem risinājumiem ir jābūt lietotājiem viegli uztveramiem, saprotamiem un **ērti lietojamiem**.

Videi draudzīga transporta sistēma ir tāda, kas iedzīvotājiem šķiet pievilcīga, mazina kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi, it īpaši apdzīvotās vietās, un ļauj efektīvāk izmantot enerģijas resursus.

Lai nodrošinātu un uzlabotu iedzīvotāju un kravu mobilitāti Vidzemes reģionā, transporta sistēmai ir jābūt:

- **Visaptverošai**, nodrošinot savienojumus vietējā, reģionālā un nacionālā līmenī, kā arī savienojumus ar TEN-T tīklu, kas ļautu viegli nokļūt starptautiskos galamērķos;
- **Pieejamai**, nodrošinot ērtas, drošas mobilitātes iespējas par saprātīgu cenu visām iedzīvotāju grupām un dažādām vajadzībām (skolas apmeklējums, darbs, tūrisms, kravu pārvadājumi utt.);
- **Efektīvai**, lai pārvietošanās un kravu pārvadājumi būtu ātri, ekonomiski izdevīgi un energoefektīvi;
- **Drošai**, kas palīdzētu mazināt CSNg skaitu un bojā gājušo cilvēku skaitu;
- **Komodālai**, kas darbojas kā vienota sistēma, lai nodrošinātu ērtus transporta veidu savienojumus, pārsēšanās vai kravu pārkraušanas transporta mezglus, piedāvājot efektīvus transporta pakalpojumus par samērīgu cenu;
- **Viedai**, izmantojot mūsdienu tehnoloģiskās iespējas;
- **Inovātīvai**, kas pielāgojas šodienas lietotāju vajadzībām, izmantojot jaunus risinājumus.

1.2. Stratēģiskie mērķi, attīstības virzieni



Stratēģiskais mērķis:

Sakārtot un uzturēt kvalitatīvu, drošu un ērti lietojamu transporta sistēmu Vidzemes reģionā, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumus, uzlabo sasniedzamību un nodrošina sasaisti ar starptautisko transporta tīklu.

Attīstības prioritātes:

- Autoceļu kvalitātes uzlabošana;
- Dzelzceļa kvalitātes uzlabošana;
- Pieejamu un kvalitatīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana;
- Efektīvu un drošu kravu pārvadājumu nodrošināšana;
- Drošas un ērtas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras nodrošināšana;
- Satiksmes drošības paaugstināšana.

Galvenie attīstības principi:

- Efektīvi izmantot esošos transporta sistēmas resursus/elementus;
- Transporta infrastruktūru pielāgot lietotāju vajadzībām;
- Sabiedriskā transporta plānošanu balstīt uz iedzīvotāju vajadzībām;
- Uzlabot tos vietējās nozīmes savienojumus, kas nodrošina iedzīvotāju pieejamību pamatpakalpojumiem, sociālajām un ekonomiskajām aktivitātēm;
- Attīstīt kravu pārvadājumu infrastruktūru, kas ļauj samazināt pārvadājumu izmaksas, samazināt transportēšanas laiku un paaugstināt energoefektivitāti;
- Veicināt videi draudzīgu mobilitāti un e-mobilitāti.

1.2.1. Transporta infrastruktūra

Mērķis:

Efektīvi izmantota esošā transporta infrastruktūra, sakārtota un uzturēta labā tehniskā stāvoklī.

Attīstības prioritātes:

- Autoceļu kvalitātes uzlabošana;
- Dzelzceļu kvalitātes uzlabošana.

Atbilstoši lietotāju vajadzībām sakārtota un labā tehniskā stāvoklī uzturēta transporta infrastruktūra ir pamatelements mobilitātes nodrošināšanai. Valsts autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras un pašvaldību autoceļu infrastruktūras sakārtošana un uzturēšana nodrošina un uzlabo transporta sistēmas funkcionalitāti, un tādēļ tas ir svarīgs priekšnoteikums reģiona sociālekonomiskai attīstībai.

Ir nepieciešams saglabāt esošo autoceļu un dzelzceļa pamattīklu, kas nodrošina iedzīvotājiem piekļušanu dažādiem pakalpojumiem un ļauj iesaistīties sociāl-ekonomiskās aktivitātēs, nodrošina attīstības centru savienojumus, savienojumus ar galvaspilsētu Rīgu un starptautiskos savienojumus.

Ņemot vērā IAS telpiskās attīstības struktūrā iezīmētos nozīmīgākos transporta koridorus un izanalizējot satiksmes intensitāti reģionā, ir noteikti prioritāri atbalstāmie transporta koridori:

- Starptautiskas un nacionālas nozīmes koridoros ietilpst TEN-T visaptverošā tīklā ietilpstošo maršrutu posmi.
- Prioritāri reģionālas nozīmes transporta koridori ir tie, kas savieno reģionālas nozīmes attīstības centrus, nodrošina sasaisti ar TEN-T tīklu un kuros vidējā satiksmes intensitāte ir >2000 a/dnn.
- Prioritāri vietējās nozīmes transporta koridori ir tie, kas savieno novada nozīmes attīstības centrus, nodrošina sasaisti ar augstākas nozīmes transporta koridoru un kuros vidējā satiksmes intensitāte ir >1000 a/dnn.

Vidzemes plānošanas reģionā prioritāri atbalstāmi:

- **starptautiskas un nacionālas nozīmes transporta koridori**, kurus veido:
 - a/c A2 Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene);
 - a/c A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža, kas vienlaicīgi ir arī senā Hanzas ceļa tūrisma maršruta Via Hanseatica posms;
 - dzelzceļa līnija Rīga (pasažieru stacija)-Lugaži-valsts robeža (Rīga–Lugaži-Valka);
- **reģionālas nozīmes transporta koridori**, kurus veido:
 - a/c P37 Pļaviņas-Madona-Gulbene
 - a/c P30 Cēsis-Vecpiebalga-Madona
 - a/c P36 Rēzekne-Gulbene
 - a/c P35 Gulbene-Balvi-Viļaka
 - a/c P39 Alūksne-Ape
 - a/c P17 Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža (Unguriņi)
 - a/c P20 Valmiera-Cēsis-Drabeši
 - a/c P27 Smiltene-Gulbene
 - a/c P24 Smiltene-Valka
 - a/c P18 Valmiera-Smiltene
 - a/c P11 Kocēni – Limbaži – Tūja
 - a/c P16 Valmiera—Matīši—Mazsalaca
 - a/c P43 Litene-Alūksne
 - a.c P 40 Alūksne-Zaiceva
 - a/c P42 Viļaka-Zaiceva-Krievijas robeža

- a/c P4 Rīga-Ērgļi
 - a/c P81 Bērzaune-Vestiena-Ērgļi
 - a/c P14 Umurga-Cēsis-Līvi
 - dzelzceļa līnija Pļaviņas-Madona-Gulbene
- **vietējas nozīmes transporta koridori**, kurus veido:
 - a/c P33 Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs
 - a/c P29 Rauna (Vidzemes šoseja)—Drusti—Jaunpiebalga
 - a/c P32 Augšlīgatne—Skrīveri
 - a/c P82 Jaukalsnava-Lubāna
 - a/c P15 Ainaži-Matīši
 - a/c P21 Rūjiena-Mazsalaca
 - a/c P22 Valka-Rūjiena
 - a/c P23 Valka-Vireši
 - a/c P40 Alūksne-Zaiceva
 - a/c P41 Alūksne-Liepna
 - a/c P42 Viļaka-Zaiceva-Pededze (Krievijas robeža)
 - dzelzceļa līnija Gulbene-Alūksne

Prioritāri atbalstāmie transporta koridori ir atzīmēti telpiskās attīstības perspektīvā (5.attēls). Attēlotie transporta koridori nav identiski Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas telpiskās attīstības perspektīvas Transporta infrastruktūras un sasniedzamības sadaļas kartē norādītajiem transporta koridoriem, piemēram, atsevišķi transporta koridori no reģionālās nozīmes pazemināti uz vietējās nozīmes koridoriem un otrādi. Šādu risinājumu iniciēja dokumenta izstrādei izveidotās darba grupas dalībnieki (pašvaldību speciālisti un uzņēmēji), norādot nepieciešamību šajā dokumentā iekļaut transporta koridorus atbilstoši esošajai situācijai, kas ir izmainījusies salīdzinot ar laika posmu, kurā tik izstrādāta VPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija.

Ir nepieciešams uzlabot valsts autoceļu stāvokli, sakārtot pašvaldību ceļus un ielas, uzlabot tiltu tehnisko stāvokli un dzelzceļa infrastruktūru. 1.pielikumā ir apkopoti Vidzemes reģiona pašvaldību un LVC ieteikumi valsts autoceļu sakārtošanas programmai, kas sagatavoti, izvērtējot valsts autoceļu tehnisko stāvokli un satiksmes intensitāti. Tāpat ir svarīgi veikt ikdienas uzturēšanas darbus, kā arī savlaicīgi iepļānot periodiskās uzturēšanas darbus, lai pagarinātu infrastruktūras kalpošanas laiku. Ieguldījumi transporta infrastruktūrā samazina uzņēmēju un iedzīvotāju izmaksas.

Ir jāizvērtē vietējo autoceļu piederība atbilstoši to nozīmīgumam un satiksmes intensitātei, lai rastu optimālo risinājumu autoceļu tīkla pārvaldībai. Valsts un pašvaldības satiksmes infrastruktūras pārvaldībai ir nepieciešams ilgtspējīgs finansēšanas modelis, kas ļautu savlaicīgi plānot nepieciešamos uzlabojumus un nepieļautu infrastruktūras tehniskā stāvokļa pasliktināšanos.

Reģiona iedzīvotāju mobilitāti uzlabotu tilta izbūve pār Gauju pie Līgatnes, kas savienotu Pārgaujas un Līgatnes novadus. Jauns Gaujas šķērsojums novērsīs ierobežojumus vietējo iedzīvotāju sociālekonomiskajām aktivitātēm un veicinās blakus esošo teritoriju attīstību.

1.2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumi

Mērķis:

Pieejami, uzticami, droši, starp dažādiem transporta veidiem saskaņoti, lietotājiem ērti izmantojami sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Attīstības prioritātes:

- Pieejams sabiedriskais transports;
- Kvalitatīvs un ērti lietojams sabiedriskais transports;
- Ērta norēķinu sistēma par braucienu.

Lai gan privātai automašīnai kā pārvietošanās veidam ir liela nozīme un dominējošā loma, it īpaši lauku apvidos, un sagaidāms, ka arī nākotnē māsaimniecības, kurās ir vieglā automašīna, primāri izvēlēsies šo transportlīdzekli mobilitātes vajadzībām, līdztekus ir svarīgi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Sabiedriskais transports kā alternatīva privātajam transportlīdzeklī spēj būt ekonomiski izdevīgāks, ir videi draudzīgāks, kā arī nodrošina sabiedrisko pakalpojumu sasniedzamību tām iedzīvotāju grupām, kurām privātais transportlīdzeklis nav pieejams. Ņemot vērā demogrāfiskās un ekonomiskās attīstības tendences, ir nepieciešama dažādu veidu sabiedriskā transporta pakalpojumu kombinācija, lai uzlabotu sasniedzamību no mazapdzīvotiem lauku apvidiem un lai pielāgotos reģiona iedzīvotāju vajadzībām.

Veidojot sabiedriskā transporta pakalpojumus piedāvājumu, ir jāņem vērā iedzīvotāju pieprasījums, iedzīvotāju pārvietošanās paradumi, apdzīvoto vietu sasaiste ar novadu centriem, reģionālajiem attīstības centriem, republikas pilsētām un ekonomiskā efektivitāte.

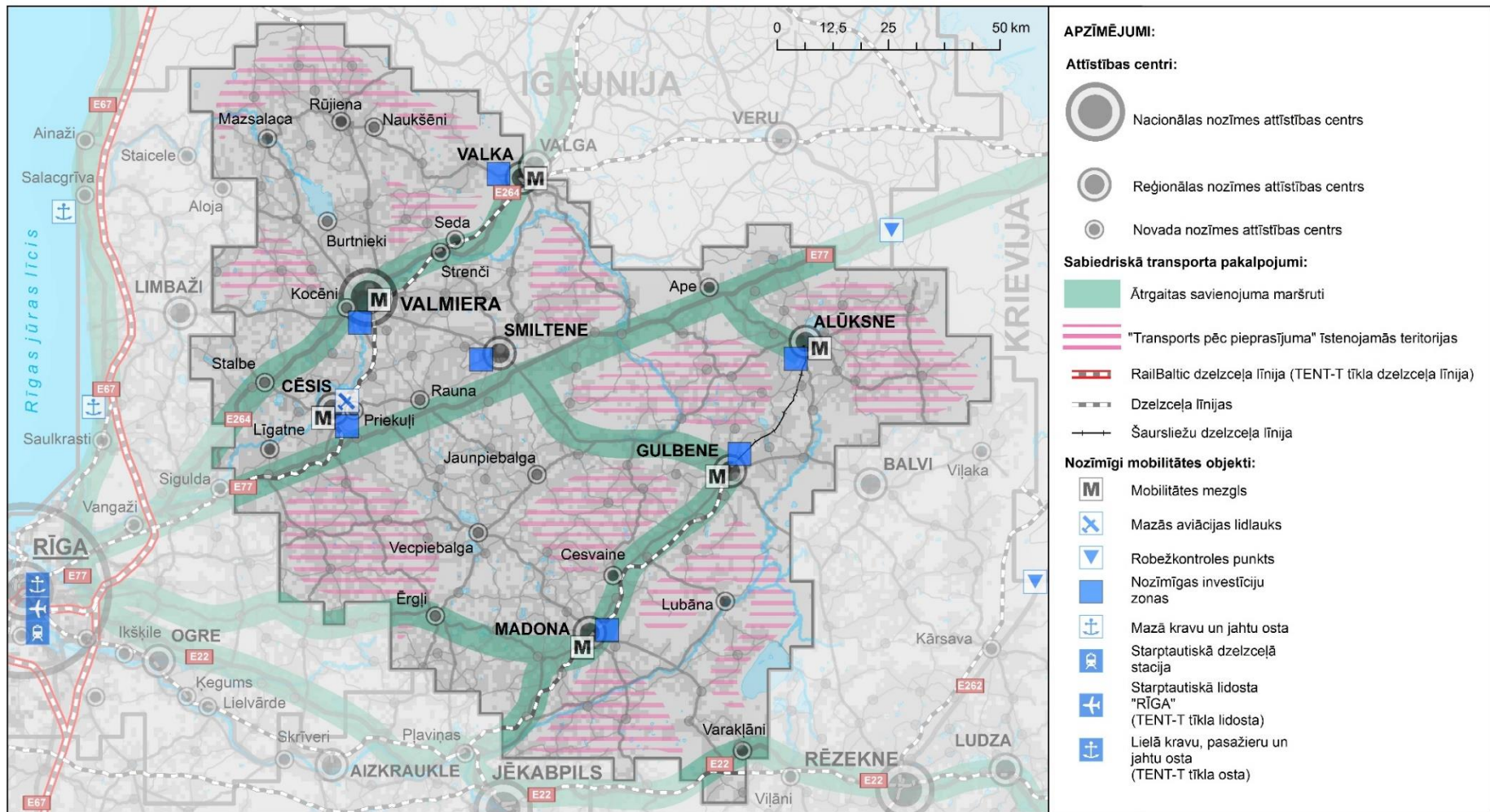
Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra ir būtiska, veidojot komodālu transporta sistēmu reģionā. Labi veloceliņu savienojumi un velonovietņu izveidošana pie sabiedriskā transporta pieturvietām vai stacijām var paplašināt sabiedriskā transporta lietotāju loku.

Nepieciešams nodrošināt ātrgaitas savienojumus ar galvaspilsētu Rīgu no Valmieras, Cēsīm, Madonas, Gulbenes, Smiltenes, Valkas un Alūksnes (1.attēls). Ātrgaitas savienojumos ir ievērojami mazāks pieturvietu skaits, lielāks vidējais kustības ātrums un attiecīgs īsāks maršruta izpildes laiks.

No lielākajām reģiona pilsētām (Valmiera, Cēsis, Smiltene, Madona, Gulbene, Alūksne, Valka) attālinātās teritorijās, kur sabiedriskais autobuss kursē reti (vienu vai dažas dienas nedēļā), pasažieru skaits sabiedriskajā autobusā ir neliels (vidēji 1-3 pasažieri/km) un valsts dotācijas pārvadātāja izdevumu segšanai pārsniedz 80% no pārvadātāja izmaksām, regulāros sabiedriskā autobusa maršrūtus ieteicams aizstāt ar pakalpojumu “transporta pēc pieprasījuma”.

Pieaugot iedzīvotāju labklājībai un vienlaikus samazinoties iedzīvotāju skaitam reģionā, samazināsies pieprasījums pēc vietējās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem lauku teritorijās. Šādā situācijā ieteicams vietējos pasažieru pārvadājumus organizēt pašvaldības līmenī, kas ļautu efektīvāk izmantot pieejamos resursus. Pašvaldību iniciatīvas varētu tikt atbalstītas, izveidojot valsts atbalsta programmas.

Jāuzlabo norēķinu iespējas pasažieriem. Izmantojot informācijas tehnoloģiju sistēmas, jānodrošina iespēja iegādāties gan autobusa, gan vilciena biļetes internetā un jebkurā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības vietā, tai skaitā, komodālos sabiedriskā transporta centros (vietās, kur apvienota autoosta un dzelzceļa stacija), nenodalot atsevišķi autobusu un dzelzceļa biļešu kases. Jāparedz iespēja arvien lielākā skaitā transportlīdzekļu par braucienu norēķināties ar bezskaidru naudu.



1.attēls Ieteicamās TPP teritorijas un ātrgaitas savienojumi Vidzemes reģionā

1.2.3. Kravu pārvadājumi

Mērķis:

Ērta, ātra, droša un izmaksu ziņā konkurētspējīga transporta sistēma kravu transportēšanai starp Vidzemes reģionu un

- Latvijas ostām (Rīga, Skulte, Salacgrīvas ostu);
- Rail Baltica loģistikas centru Salaspilī (autoceļi, dzelzceļš);
- kaimiņvalstīm (Igaunija, Krievija);
- un Eiropas valstīm, izmantojot Via Baltica.

Attīstības prioritātes:

- autoceļu infrastruktūras uzlabošana;
- dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana.

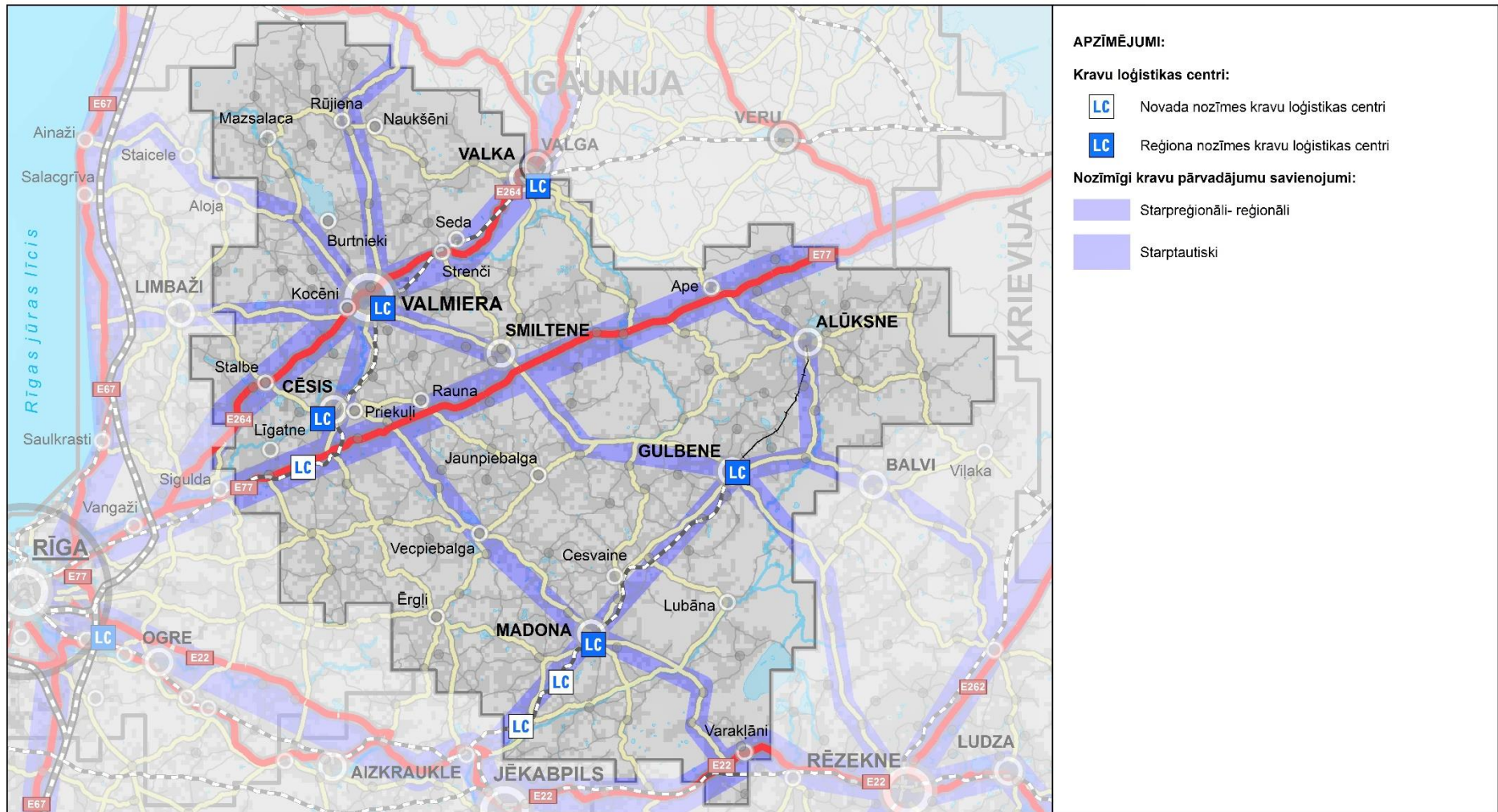
Autoceļi ir Vidzemes reģiona (tāpat kā visas Latvijas) transporta sistēmas pamats. To kvalitāte un sasaiste ar industriālajām teritorijām un dzelzceļa pārkraušanas stacijām ir nozīmīgākā īstermiņa problēma un ilgtermiņa drauds uzņēmējdarbības attīstībai un konkurētspējas veicināšanai. Nozīmīgākie kravu transporta savienojumi, kurus nepieciešams uzturēt labā tehniskā stāvoklī, ir norādīti 2.attēlā. Kravu pārvadājumiem nepieciešamās infrastruktūras uzlabošana un attīstīšana ļaus nodrošināt ātrāku, ekonomiski izdevīgu un energoefektīvu kravu transportēšanu.

Autotransporta kravu pārvadātājiem ir nepieciešami gan vienkārši stāvlaukumi autoceļa malā, gan droši un labiekārtoti stāvlaukumi ar papildus pakalpojumiem (ēdināšana, DUS) TEN-T autoceļu tīklā. Ņemot vērā salīdzinoši nelielos attālumus iekšzemes kravu pārvadājumiem, atpūtas laukumi ir vairāk nepieciešami tranzītam valsts robežas tuvumā.

Uzņēmēji sekmīgi veido dažādus sadarbības modeļus, kas palīdz konsolidēt kravu pārvadājumu apjomus un tādējādi samazināt pārvadājumu izmaksas.

Vidzemes reģionā jau vēsturiski ir izveidotas dzelzceļa līnijas un atsevišķi dzelzceļa mezgli ar kravu termināliem (Valmiera, Gulbene), pievedceļu atzariem gan reģiona attīstības centros, gan citās apdzīvotajās vietās. Laika gaitā šie mezgli ar dažādām sekmēm ir saglabājuši vai zaudējuši savu nozīmību vietējo, reģionālo un starptautisko pārvadājumu jomā.

Vidzemes reģionā ir virkne transporta mezglu dzelzceļa līniju tuvumā (Ieriķi, Madona, Mārciena), kuru atjaunošanai varētu būt nozīmīga loma gan reģiona, gan visas Latvijas tautsaimniecības attīstībā, kas tiktu panākta galvenokārt ar vietējās ekonomikas (lauksaimniecība, mežsaimniecība, pārstrādes rūpniecība) produktu transportēšana uz eksporta tirgiem ar konkurētspējīgākām transportēšanas izmaksām. Ņemot vērā plānoto kravu loģistikas centra izveidi Salaspilī dzelzceļa līnijas Rail Baltica un Austrumu-Rietumu koridora krustpunktā, ir nepieciešams uzlabot esošo transporta infrastruktūru TEN-T tīklā, kas ļautu kravas no Vidzemes reģiona ātri nogādāt līdz jaunajam kravu terminālim Salaspilī.



2.attēls Nozīmīgākie kravu pārvadājumu savienojumi un kravu loģistikas centri

1.2.4. Gājēji un velosatiksmē

Mērķis:

Gājējiem un velosatiksmēi pieejama droša, ērta satiksmē infrastruktūra.

Attīstības prioritātes:

- Velotīkla un gājēju infrastruktūras uzlabošana;
- Izglītošana un informācijas sistēmas uzlabošana.

Lai uzlabotu gājēju un velosipēdistu ērtības un drošību un veicinātu veselībai un videi draudzīgu pārvietošanos, ir nepieciešamas daudzpusīgas darbības dažādos sektoros – infrastruktūras uzlabošana, satiksmē drošības uzlabošanas pasākumi, teritorijas plānošana, satiksmē dalībnieku izglītošana, uzvedības paradumu maiņa.

Apdzīvotās vietās, kā arī lauku teritorijās vietās, kur ir intensīva gājēju satiksmē, ir nepieciešams turpināt gājēju ceļu ierīkošanu un labiekārtošanu, tai skaitā apgaismojuma ierīkošanu.

Svarīgi turpināt veicināt gājēju un velosipēdistu drošību sekmējošas iniciatīvas, tai skaitā dzelzceļa sliežu šķērsošanas vietās un dzelzceļa infrastruktūras tiešā tuvumā.

Nepieciešams turpināt attīstīt veloceļu izveidi apdzīvotās vietās un to tuvumā, ņemot vērā, ka ikdienas braucieniem velosipēds ir piemērots transportlīdzeklis attālumos līdz 5 km (3.attēls).

Vietās, kur gājēju un velosatiksmē ir intensīva, veiksmīgāks risinājums ir nodalīta velosipēdistu kustība no gājēju kustības. Ja gājēju un velosatiksmē nav liela, tad labs ir risinājums ir apvienotais gājēju un veloceļu. Veicot infrastruktūras uzlabojumus, ir plānots samazināt satiksmē cietušo gājēju skaitu par 50%, salīdzinot ar 2016.gadu.

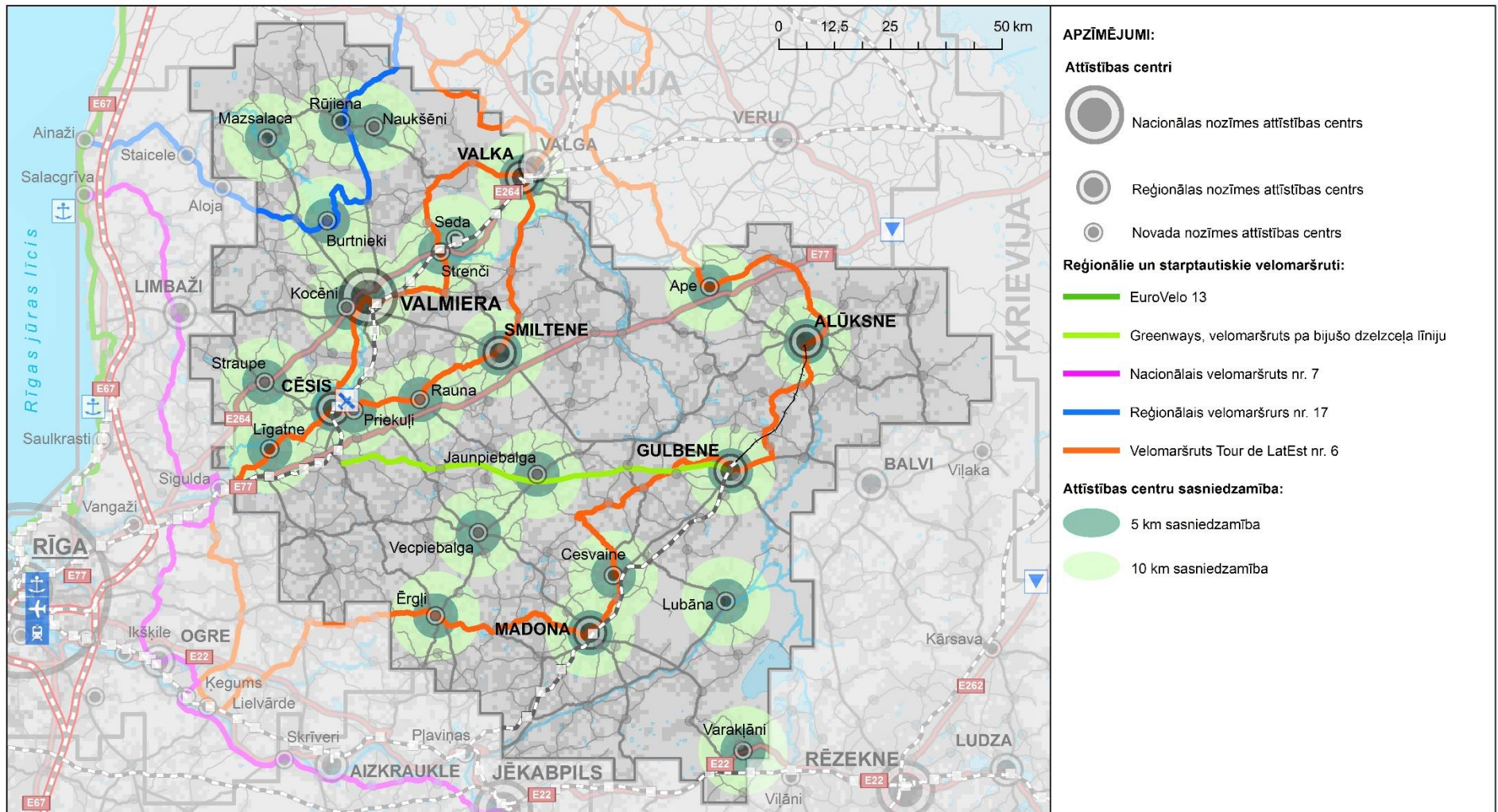
Vietās, kur pastāv dabiskie šķēršļi (upe, grava, mežs u.c.) ieteicams veidot gājēju un veloceļus, kas ļaus savienot nodalītas teritorijas ar salīdzinoši nelielām investīciju izmaksām. Pilsētvidē iedzīvotāju aktīvāka iesaiste ikdienas velosatiksmē ir veids, kā ievērojami mazināt nepieciešamos ieguldījumus auto infrastruktūrā, tai skaitā autostāvvietās.

Arvien lielāku popularitāti iegūst elektrosipēdi, tādēļ ir nepieciešams turpināt elektrosipēdu punktu ierīkošanu.

Vidzeme ir pievilcīgs reģions velotūrismam. Nepieciešams turpināt darbu pie velomaršrutā esošo velo ceļu uzlabošanas, apstāšanās vietu labiekārtošanas (velonovietnes, labiekārtota atpūtas vieta).

Papildus infrastruktūras nodrošinājumam, ir svarīgi izglītēt gājējus un velosipēdistus par uzvedību uz ceļa. CSDD rīko informatīvas kampaņas, izglītojošus pasākumus, kā arī piedāvā izbraukuma eksāmenu skolā vai iestādē, lai iegūtu velosipēda vadītāja apliecību. Mācību materiāli ir pieejami CSDD mājaslapā.

Nodrošinot komfortablas, drošas, ērti savienojamas mobilitātes iespējas gājējiem un velosipēdistiem, tiek radīta pievilcīgāka vide iedzīvotājiem un reģiona viesiem.



3.attēls Potenciālās veloinfrastruktūras attīstāmās teritorijas ap attīstības centriem

1.2.5. Satiksmes drošība

Mērķis:

Samazināt CSNg bojā gājušo un ievainoto skaitu.

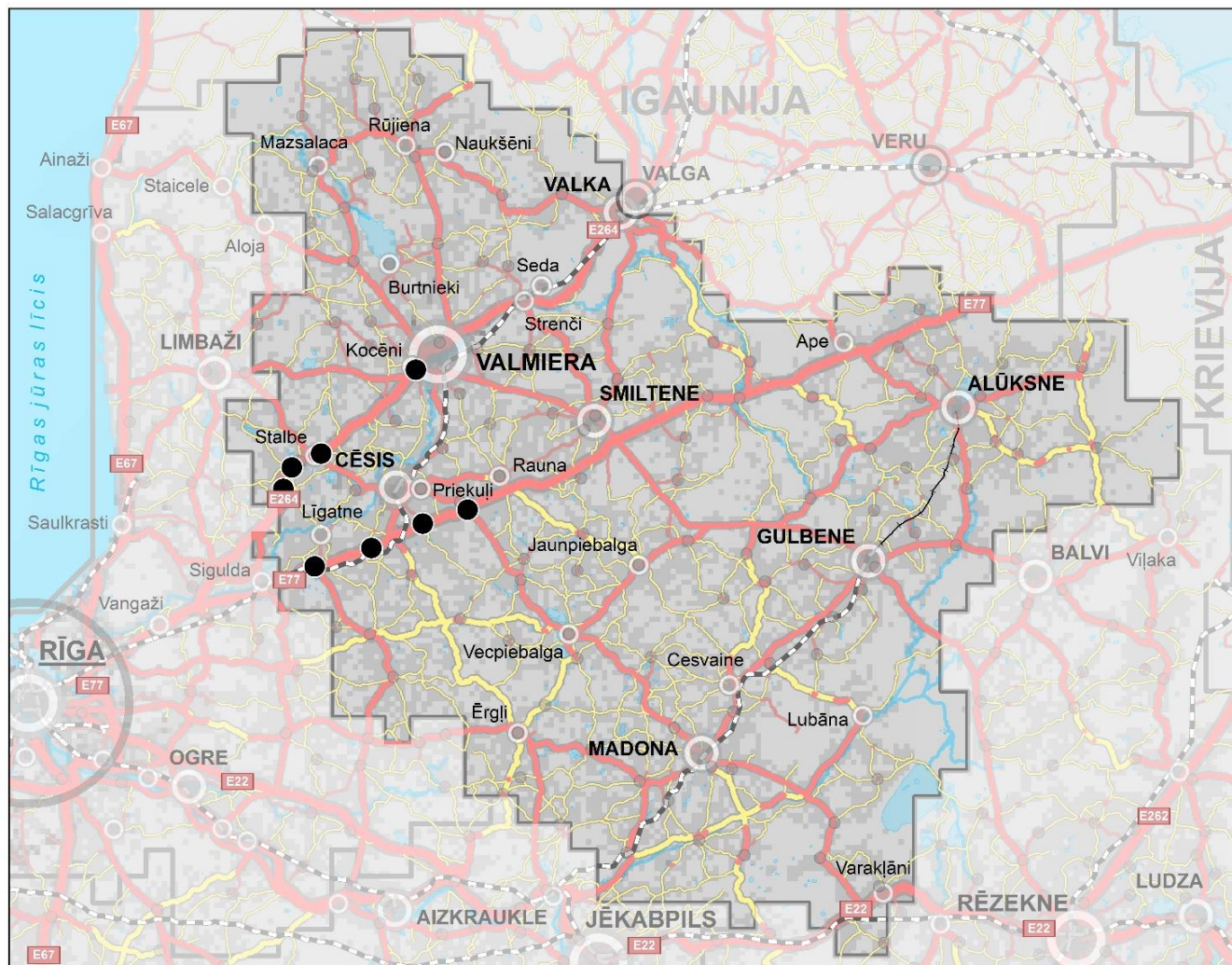
Attīstības virzieni:

- Autoceļu infrastruktūras uzlabošana;
- Satiksmes organizācijas uzlabošana;
- Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana.

Satiksmes drošības uzlabojumi jāveic prioritāri TEN-T tīklā uz valsts autoceļiem LVC noteiktajos “melnajos punktos” un apdzīvotās vietās - satiksmes dalībnieku konfliktpunktos: krustojumos un gājēju pārejās, kurās ir paaugstināts satiksmes negadījumu risks (nepārskatāms krustojums, grūti uztverams plānojums, nav organizētas gājēju pārejas un velosatiksmē u.tml.).

Satiksmes organizācijai ir jābūt viegli uztveramai un saprotamai. Ir nepieciešams uzlabot virzienrādītāju sistēmu valsts autoceļu tīklā, lai nepieciešamā informācija būtu savlaicīgi iegūstama, skaidri redzama un saprotama. Tranzīta satiksmē TEN-T tīklā ir jābūt organizētai tā, lai tā radītu pēc iespējas mazāku ietekmi uz tuvumā esošajām apdzīvotajām vietām, un ļautu ātri nokļūt galamērķī.

Liela uzmanība ir jāpievērš mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem un velosipēdistiem. Svarīga ir satiksmes dalībnieku izglītošana, kā arī nepieciešami infrastruktūras uzlabojumi, kas ļautu nodalīt gājējus un velosipēdistus no kopējās transportlīdzekļu plūsmas, it īpaši lauku teritorijās.



4.attēls “Melnie punkti” TEN-T tīklā, kuros nepieciešams veikt satiksmes drošības uzlabojumus

2. Investīciju daļa

Šajā nodaļā ir apkopoti secīgi veicamie uzdevumi katrai prioritātei, noteikti sasniedzamie rādītāji, novērtēts izmaksu līmenis, apzināti iespējamie finansējuma avoti, kā arī par uzdevumu izpildi atbildīgās un iesaistītās institūcijas.

2.1. Transporta infrastruktūra

Prioritātes	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
1. Autoceļu kvalitātes uzlabošana	1.1. Uzlabot valsts asfaltēto autoceļu stāvokli (skatīt 1.pielikumu).	Labā un apmierinošā stāvoklī esošu valsts autoceļu ar melno segumu pieaugums par 20%	Augstas, VB, ES fondi	SM, VPR
	1.2. Pārklāt reģionālās nozīmes grants autoceļus ar melno segumu (skatīt 1.pielikumu).	Novada nozīmes attīstības centri savstarpēji un reģionālās nozīmes attīstības centri sasniedzami pa autoceļiem ar melno segumu	Vidējas/augstas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.3. Atjaunot valsts vietējās nozīmes autoceļus ar grants segumu; atjaunot pašvaldību autoceļus ar grants segumu.	Labā un apmierinošā stāvoklī esošu autoceļu ar grants segumu pieaugums par 20%	Vidējas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.4. Uzlabot tiltu tehnisko stāvokli.	Labā un apmierinošā stāvoklī esošu tiltu skaita pieaugums par 20%	Augstas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.5. Uzbūvēt tiltu pār Gauju Līgatnē	Uzbūvēts tilts pār Gauju Līgatnē	Augstas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.6. Izvērtēt nepieciešamību pēc valsts un pašvaldību autoceļu piederības maiņas un autoceļu tīkla samazināšanas posmos ar ļoti zemu pieprasījumu (satiksmes intensitāte <100 automašīnas diennaktī)	Optimizēts autoceļu tīkls reģionā, autoceļa kategorija un uzturēšanas klase noteikta atbilstoši autoceļa nozīmei un lietošanas intensitātei.	Zemas, VB, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.7. Veicināt ilgtspējīga autoceļu finansēšanas	Prognozējams autoceļu finansēšanas	Zemas, VB	SM, VPR,

Prioritātes	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
	modeļa izveidošanu	līdzekļu apmērs vidēja termiņa plānošanas periodam.		pašvaldības
2. Dzelzceļu kvalitātes uzlabošana	2.1. Uzlabot sliežu ceļa tehnisko stāvokli ²	Palielināts vilcienu kustības ātrums	Augstas, VB, ES fondi, LDz	SM, VPR, LDz

² LDz infrastruktūras uzturēšanas, atjaunošanas un attīstības iniciatīvas ir izstrādātas un tiek īstenotas saskaņā ar LDz vidēja termiņa investīciju ietvaru, kas tiek noteikts piecu gadu plānošanas periodam un pārskatīts ik gadu atbilstoši finanšu un saimnieciskajiem rezultātiem. Tādējādi, lai sniegtu kvalitatīvus dzelzceļa pakalpojumus, LDz regulāri nodrošina attiecīgo pamatlīdzekļu atjaunošanu, izstrādā investīciju projektus un iegulda līdzekļus dzelzceļa infrastruktūras attīstībā.

2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumi

Prioritātes	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
1. Pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi	1.1. Veicināt vienotas reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta sistēmas darbību, ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu, maršrutu funkcionālo nozīmi un teritoriālo sadalījumu.	Nodrošināti: <ul style="list-style-type: none"> • Republikas nozīmes pilsētu savienojumi; • Reģionālās un novada nozīmes attīstības centru savienojumi; • Pagasta centru savienojumi ar tuvāko pilsētu vai novada centru 	Zemas, VB	SM, ATD, VPR
	1.2. Rosināt izmaiņas sabiedriskā transporta kustības grafikā atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam, lai nodrošinātu ērtu nokļūšanu reģionālās, nacionālās un Eiropas nozīmes galamērķos.	Palielināts pārvadāto pasažieru skaits.	Zemas, VB	VPR, ATD, pašvaldības
	1.3. Mazapdzīvotās lauku teritorijās ieviest pakalpojumu «Transports pēc pieprasījuma»	Palielinātas apkalpojošās teritorijas un pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits	Vidējas, VB, PB	VPR, ATD, SM, pašvaldības
	1.4. Rosināt izmaiņas normatīvajos aktos, kas ļautu pašvaldībai organizēt pārvadājumus ar autotransportu dažādām iedzīvotāju grupām (skolēni, citi iedzīvotāji), tam izveidojot atsevišķu budžeta apakšprogrammu iedzīvotāju pārvadājumiem novados. (mērķdotācijas vai projektu finansējums).	Nodrošināta transporta pakalpojumu pieejamība visiem iedzīvotājiem novados. Paaugstināta transporta pakalpojumu efektivitāte.	Vidējas, VB, PB	SM, ATD, VPR, pašvaldības
2. Kvalitatīvi un ērti lietojami sabiedriskā	2.1. Labiekārtot sabiedriskā transporta pieturvietas (autoostu, dzelzceļa staciju, uzgaidāmo telpu pieturvietu infrastruktūras	Palielināts labiekārtotu sabiedriskā transporta pieturvietu skaits.	Vidējas, VB, PB	SM, ATD, VPR,

Prioritātes	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
transporta pakalpojumi	sakārtošanu)			pašvaldības
	2.2.Ieviest ātrgaitas sabiedriskā transporta pakalpojumus nacionālās un reģionālās nozīmes centru savienojumos.	Samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem.	Vidējas, VB	SM, ATD, VPR
	2.3.Vietās, kur iespējams, apvienot autoostu un dzelzceļa staciju	Samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem.	Vidējas, PB, privātie finanšu līdzekļi	SM, ATD, pašvaldības, privātie investori
	2.4.Uzlabot pasažieru vilciena komforta līmeni, palielināt kustības ātrumu	Samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem.	Vidējas/Augstas, VB, ES fondi	SM, PV
	2.5.Izveidot autostāvvietas pie sabiedriskā transporta mezgliem (Stāvparks; <i>Park&ride</i>)	Ekonomiski izdevīga pārvietošanās; samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem.	Vidējas, PB, privātie finanšu līdzekļi	VPR, pašvaldības, privātie investori
	2.6.Modernizēt dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru (peroni, informācijas sistēmas)	Modernizēti peroni, dzelzceļa stacijas	Vidējas, VB, LDZ, PV	LDZ, PV, VPR, pašvaldības
3. Ērta norēķinu sistēma par braucienu	3.1.Ieviest vienotu biļeti visiem sabiedriskā transporta veidiem	Ekonomiski izdevīga pārvietošanās; samazināts ceļā pavadītais laiks pasažieriem.	Vidējas, VB	SM, ATD, VPR
	3.2.Sasaistīt biļešu iegādes kases starp dzelzceļa un autobusu pārvadātājiem	Samazināts laiks biļešu iegādei.	Zemas, VB, pārvadātāji	SM, ATD, VPR, pārvadātāji
	3.3.Nodrošināt iespēju iegādāties biļetes interneta vidē (par līdzvērtīgu vai zemāku samaksu nekā pie pakalpojuma sniedzēja)	Samazināts laiks un izmaksas biļešu iegādei.	Zemas, VB, pārvadātāji	SM, ATD, VPR, pārvadātāji

Prioritātes	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
	3.4. Izvietot informatīvās norādes par sabiedriskā transporta mezgliem, uzlabot informācijas pieejamību.	Pasažieriem viegli atrodama un saprotama informācija par sabiedrisko transportu.	Zemas, VB, pārvadātāji	SM, ATD, pārvadātāji, VPR

2.3. Kravu pārvadājumi

Prioritāte	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
1. Autoceļu infrastruktūras uzlabošana	1.1.Nodrošināt komunikāciju starp uzņēmējiem un autoceļu infrastruktūras turētājiem pieprasījuma un piedāvājuma sabalansēšanai.	Regulāra informācijas aktualizēšana par attīstības plāniem, iespējām, vajadzībām.	Zemas, VPR	VPR, SM, LDZ, LVC, reģiona pašvaldības
	1.2.Valsts un reģionālās nozīmes autoceļu tehniskā stāvokļa uzlabošana, t.sk. ceļa segums, profils, trase u.c.	Labā un apmierinošā stāvoklī esošu valsts autoceļu ar melno segumu pieaugums par 20%	Augstas, VB, ES fondi	SM, VPR, pašvaldības
	1.3.Izveidot un labiekārtot esošos stāvlaukumus un atpūtas vietas gar valsts autoceļiem	Palielināts labiekārtotu stāvlaukumu skaits. Palielināts atpūtas vietu skaits.	Vidējas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR
	1.4.Pilnveidot autoceļu infrastruktūru esošajās un potenciālajās rūpnieciskajās zonās, prioritāri tajās, kur ir dzelzceļa pievedceļa (Valmiera, Ieriķi, Madona, Gulbene, Cēsis), balstoties uz uzņēmēju pieprasījumu	Palielināts izbūvēto pievedceļu ar asfalta segumu km skaits līdz rūpnieciskajām zonām.	Vidējas/augstas, VB, ES fondi, PB	Pašvaldības, uzņēmēji
2. Dzelzceļu infrastruktūras uzlabošana	2.1.Nodrošināt komunikāciju starp uzņēmējiem un dzelzceļa infrastruktūras turētājiem pieprasījuma un piedāvājuma sabalansēšanai.	Regulāra informācijas aktualizēšana par attīstības plāniem, iespējām, vajadzībām.	Zemas, VPR	VPR, SM, LDZ, LVC, reģiona pašvaldības
	2.2.Attīstīt reģionālās dzelzceļa pārkraušanas (dzelzceļš/autoceļš) stacijas Valmierā, Ieriķos, Madonā, Gulbenē, Cēsis, balstoties uz uzņēmēju pieprasījumu	Izveidotas/pilnveidotas 5 pārkraušanas stacijas	Vidējas, VB, ES fondi, LDz, uzņēmēji	SM, VPR, LDz, uzņēmēji, pašvaldības

2.4. Gājēji un velosatiksmē

Prioritāte	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
1. Gājēju infrastruktūras un satiksmes drošības uzlabošana	1.1.Veidot gājēju un velosipēdu ceļus, kur nepieciešams, veidojot savienojumus no iedzīvotāju mājām uz sabiedrisko pakalpojumu saņemšanas vietām, kā prioritāti nosakot drošus savienojumus ar izglītības iestādēm, dzelzceļa stacijām un autoostām (2-5 km)	Palielināts izbūvēto veloceļu un gājēju ceļu km skaits.	Vidējas, VB, ES fondi, PB	SM, VPR, pašvaldības
	1.2.Veidot gājēju un velosipēdu ceļus lauku teritorijās, lai nodrošinātu skolēniem drošu nokļūšanu skolā. Iniciatīva «Drošs ceļš uz skolu».	Satiksmē cietušo gājēju/velosipēdistu skaita samazinājums par 50%.	Vidējas, ES fondi, PB	VPR, pašvaldības
	1.3.Blīvi apdzīvotās vietās izveidot gājēju pārejas vietas vai uzlabot satiksmes drošību, kur cilvēki ir pieraduši šķērsot ceļu, gājēju pārejas aprīkojuma veidu pielāgojot satiksmes intensitātei;	Satiksmē cietušo gājēju skaita samazinājums par 50%.	Vidējas, ES fondi, PB	SM, LVC, pašvaldības
	1.4.Apdzīvotās vietās ierīkot ceļa/ielas apgaismojumu un apgaismojumu gājēju pārejās.	Palielināts apgaismotu gājēju pāreju skaits.	Vidējas, VB, PB	SM, LVC, pašvaldības
2. Velosatiksmes infrastruktūras un satiksmes drošības uzlabošana	2.1.Ieviest autosatiksmi nomierinošus pasākumus blīvi apdzīvotās vietās, kur vērojama intensīva gājēju un velosipēdistu kustība.	Satiksmē cietušo gājēju un velosipēdistu skaita samazinājums par 50%	Zemas, ES fondi, PB	SM, pašvaldības
	2.2.EUROVELO 11 maršrutu (kas šķērso Vidzemes reģionu) sasaiste ar pārējiem tūrisma maršrutiem	Izveidoti maršruti un sagatavota informācija par velomaršrutiem	Zemas, ES fondi, PB	VPR, pašvaldības

	2.3. Attīstīt velonovietņu tīklu.	Izveidoti velonovietņu punkti (vismaz katrā pilsētā)	Zemas, ES fondi, PB	Pašvaldības
	2.4. Attīstīt elektrisko velosipēdu infrastruktūru, t.sk. uzlādes stacijas	Palielināts elektrouzlādes staciju skaits.	Vidējas, ES fondi, PB	VPR, pašvaldības
3. Izglītošana un informācijas sistēmas uzlabošana	3.1. Uzlabot informatīvo un virzienrādītāju sistēmu velomaršrutos.	Visiem veloceļiem ir uzstādītas vienotas norādes.	Zemas, VB, PB	SM, VPR, pašvaldības
	3.2. Nodrošināt izglītojošo pasākumu norisi izglītības iestādēs.	Īstenoti izglītojošie pasākumi bērniem un jauniešiem.	Zemas, VB, PB, ES fondi	SM, CSDD, VPR, pašvaldības
	3.3. Veikt informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību.	Īstenotas tematiskās kampaņas.	Zemas, VB, PB, ES fondi	SM, CSDD, VPR, pašvaldības

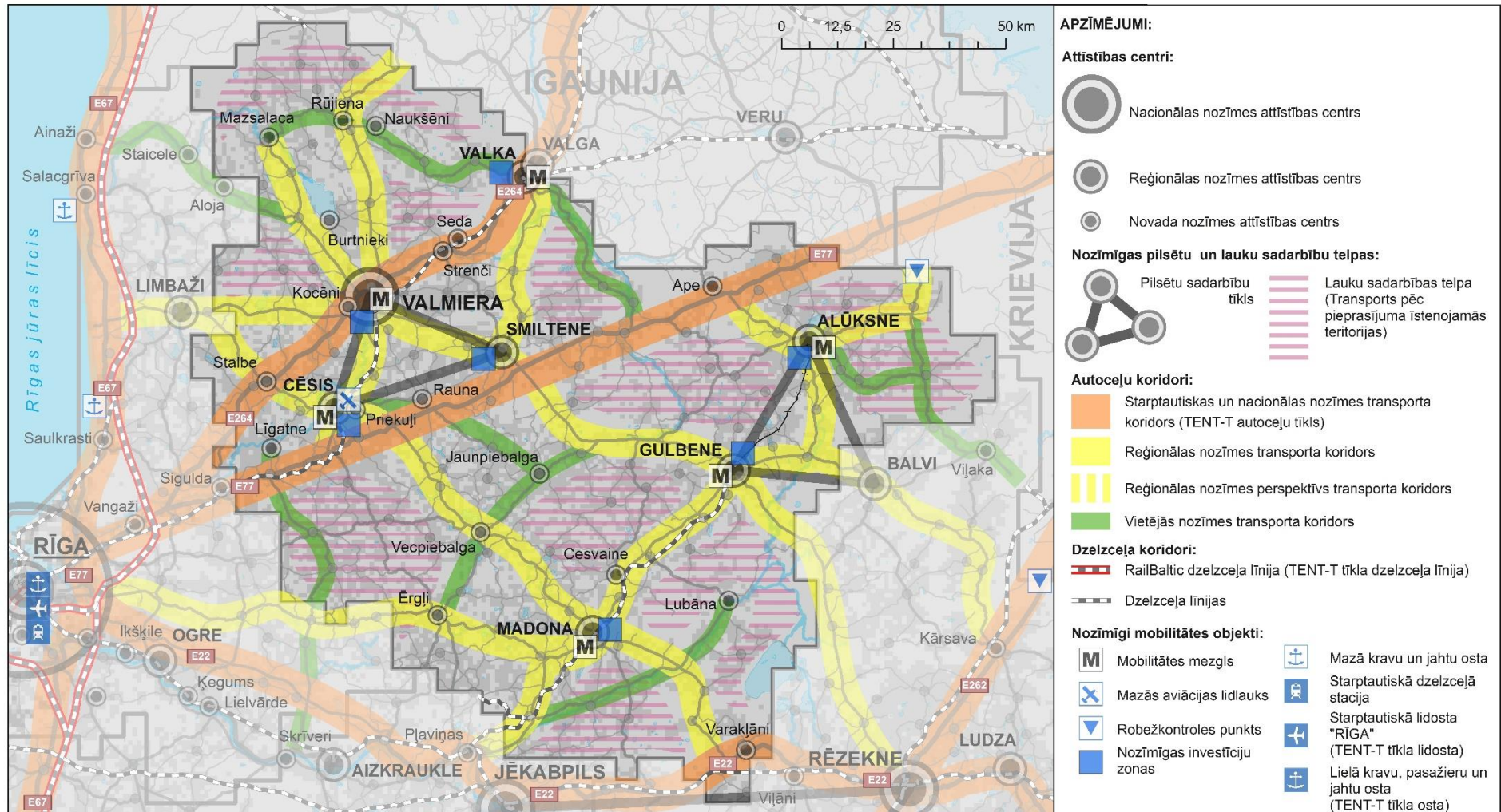
2.5. Satiksmes drošība

Prioritāte	Uzdevumi	Sasniedzamie rādītāji	Izmaksas, finansējuma avoti	Iesaistītās institūcijas
1. Autoceļu infrastruktūras uzlabošana	1.1. Veikt satiksmes drošības uzlabojumus "melnajos punktos" uz valsts autoceļiem (skatīt 2.pielikumu).	Samazināts CSNg bojāgājušo un ievainoto skaits.	Augstas, VB, ES fondi	SM, VPR, pašvaldības
	1.2. Veikt satiksmes drošības uzlabojumus satiksmes dalībnieku konfliktpunktos.	Samazināts CSNg skaits.	Vidējas, VB, PB	SM, pašvaldības
	1.3. Turpināt ierīkot apgaismojumu apdzīvotās vietās un satiksmes mezglos.	Samazināts CSNg skaits.	Vidējas, VB, PB	SM, pašvaldības
	1.4. Nodrošināt informatīvo atbalstu par drošiem stāvlaukumiem kravas transportlīdzekļiem TEN-T ceļu tīklā.	Publiski pieejama informācija par drošiem stāvlaukumiem TEN-T ceļu tīklā.	Zemas, VB, PB	VPR, LVC, SM
2. Satiksmes organizācijas uzlabojumi	2.1.Uzlabot virzienrādītāju sistēmu uz valsts autoceļiem	Samazināts ceļā pavadītais laiks.	Zemas, VB, PB, ES fondi	SM, VPR, pašvaldības
	2.2.Veidot gājēju un velosatiksmes infrastruktūru nodalīti no autotransporta satiksmes	Samazināts CSNg skaits, kuros iesaistīti mazaizsargāti satiksmes dalībnieki.	Vidējas, VB, PB, ES fondi	SM, VPR, pašvaldības
3.. Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana	3.1.Nodrošināt izglītojošo pasākumu norisi izglītības iestādēs	Īstenoti izglītojošie pasākumi bērniem un jauniešiem.	Zemas, VB, PB, ES fondi	VPR, CSDD, pašvaldības
	3.2.Veikt informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību	Īstenotas tematiskās kampaņas.	Zemas, VB, PB, ES fondi	VPR, CSDD, pašvaldības

3. Telpiskās attīstības perspektīvas

Reģiona telpiskā attīstība un transporta sistēmas attīstība ir cieši saistītas. Teritoriju plānojumi iezīmē vajadzības pēc transporta savienojumiem, Reģionālās nozīmes attīstības centros un to tuvumā koncentrējas ekonomiskās aktivitātes, šīs teritorijas ir blīvāk padzīvotas, tādēļ ir svarīgi nodrošināt ātrus un ērtus savienojumus starp šiem centriem, un no tiem - uz TEN-T tīklu – autoceļiem, dzelzceļu, ostām, lidostu, lai izmantotu ES piedāvātās iespējas. No reģionālajiem attīstības centriem attālinātās apdzīvotās vietās un lauku teritorijās svarīgāka ir pieejamība un sasniedzamība, un dominējošais transporta veids šajās teritorijās ir privātā automašīna.

Transporta sistēmas telpiskās attīstības perspektīva ir balstīta uz esošās situācijas analīzi, demogrāfiskās un ekonomiskās attīstības tendencēm, VPR IAS 2030 un citiem nacionāla, reģionāla un vietēja līmeņa plānošanas dokumentiem.



5.attēls Transporta sistēmas telpiskās attīstības perspektīva

4. Secinājumi

Ērta transporta sistēma un mobilitātes iespējas ir svarīgi priekšnoteikumi Vidzemes reģiona ekonomiskajai izaugsmei, taču plānojot transporta sistēmas attīstību, ir nepieciešams ņemt vērā sociālekonomiskās attīstības tendences, lai saprastu, kam, kāpēc, kur un kādi būs nepieciešami transporta savienojumi nākotnē.

Reģionālās nozīmes attīstības centros un to tuvumā koncentrējas ekonomiskās aktivitātes, šīs teritorijas ir blīvāk padzīvotas, tādēļ ir svarīgi nodrošināt ātrus un ērtus savienojumus starp šiem centriem, un no tiem - uz TEN-T tīklu – autoceļiem, dzelzceļu, ostām, lidostu, lai izmantotu ES piedāvātās iespējas.

No reģionālajiem attīstības centriem attālinātās apdzīvotās vietās un lauku teritorijās svarīgāka ir pieejamība un sasniedzamība, un dominējošais transporta veids šajās teritorijās saglabāsies privātā automašīna.

Atbilstoši lietotāju vajadzībām sakārtota un labā tehniskā stāvoklī uzturēta transporta infrastruktūra ir pamatelements mobilitātes nodrošināšanai. Ir nepieciešams saglabāt esošo autoceļu un dzelzceļa pamattīklu, uzlabot valsts autoceļu stāvokli, sakārtot pašvaldību ceļus un ielas, uzlabot tiltu tehnisko stāvokli un dzelzceļa infrastruktūru. Tāpat ir svarīgi veikt ikdienas uzturēšanas darbus, kā arī savlaicīgi ieplānot periodiskās uzturēšanas darbus, lai pagarinātu infrastruktūras kalpošanas laiku.

Autoceļu kvalitāte un sasaiste ar industriālajām teritorijām un dzelzceļa pārkraušanas stacijām ir nozīmīgākā īstermiņa problēma un ilgtermiņa drauds uzņēmējdarbības attīstībai un konkurētspējas veicināšanai reģionā.

Vidzemes reģionā ir virkne transporta mezglu dzelzceļa līniju tuvumā (Ieriķi, Madona, Mārciena), kuru atjaunošanai varētu būt nozīmīga loma gan reģiona, gan visas Latvijas tautsaimniecības attīstībā, kas tiktu panākta galvenokārt ar vietējās ekonomikas (lauksaimniecība, mežsaimniecība, pārstrādes rūpniecība) produktu transportēšana uz eksporta tirgiem ar konkurētspējīgākām transportēšanas izmaksām.

Lai gan privātai automašīnai kā pārvietošanās veidam ir liela nozīme un dominējošā loma, it īpaši lauku apvidos, un sagaidāms, ka arī nākotnē māsaimniecības, kurās ir vieglā automašīna, primāri izvēlēties šo transportlīdzekli mobilitātes vajadzībām, līdztekus ir svarīgi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Ņemot vērā demogrāfiskās un ekonomiskās attīstības tendences, ir nepieciešama dažādu veidu sabiedriskā transporta pakalpojumu kombinācija, lai uzlabotu sasniedzamību no mazapdzīvotiem lauku apvidiem un lai pielāgotos reģiona iedzīvotāju vajadzībām.

Pieaugot iedzīvotāju labklājībai un vienlaikus samazinoties iedzīvotāju skaitam reģionā, samazināsies pieprasījums pēc vietējās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem lauku teritorijās. Šādā situācijā ieteicams vietējos pasažieru pārvadājumus organizēt pašvaldības līmenī, kas ļautu efektīvāk izmantot pieejamos resursus.

Lai uzlabotu gājēju un velosipēdistu ērtības un drošību un veicinātu veselībai un videi draudzīgu pārvietošanos, ir nepieciešamas daudzpusīgas darbības dažādos sektoros – infrastruktūras uzlabošana, satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi, teritorijas plānošana, satiksmes dalībnieku izglītošana, uzvedības paradumu maiņa.

Satiksmes drošības uzlabojumi jāveic prioritāri TEN-T tīklā uz valsts autoceļiem LVC noteiktajos “melnajos punktos” un apdzīvotās vietās - satiksmes dalībnieku konfliktpunktos: krustojumos un gājēju pārejās, kurās ir paaugstināts satiksmes negadījumu risks (nepārskatāms krustojums, grūti uztverams plānojums, nav organizētas gājēju pārejas un velosatiksmē u.tml.).

Lai īstenotu mobilitātes plānā ietvertos uzdevumus, ir nepieciešama daudzu transporta sistēmas darbībā iesaistīto pušu un atbildīgo institūciju sekmīga sadarbība.

Pielikumi

1. Pielikums

Ieteikumi valsts autoceļu sakārtošanas programmai

Valsts galvenie autoceļi

Nr. p.k.	Autoceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darba veids	Izmaksas, miljoni EUR
1	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	77,9	88,1	10,2	autoceļa segas pastiprināšana	9,180
2	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	88,1	95,2	7,1	autoceļa segas pastiprināšana	6,390
3	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	102,7	126,3	23,6	autoceļa segas pastiprināšana	21,240
4	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	130,1	141,4	11,3	autoceļa segas pastiprināšana	10,170
5	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	150,2	156,2	6,0	autoceļa segas pastiprināšana	5,400
6	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	158,5	160,8	2,3	autoceļa segas pastiprināšana	2,070
7	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	162,1	165,2	3,1	autoceļa segas pastiprināšana	2,790
8	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	166,6	169,8	3,2	autoceļa segas pastiprināšana	2,880
9	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	182,2	183,6	1,4	autoceļa segas pastiprināšana	1,260
10	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	188,5	194,7	6,2	autoceļa segas pastiprināšana	5,580
11	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	26,9	32,1	5,2	autoceļa segas pastiprināšana	4,716
12	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	60,2	79,5	19,3	autoceļa segas pastiprināšana	17,325
13	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	92,7	100,9	8,2	autoceļa segas pastiprināšana	7,380
14	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	113,5	116,9	3,4	autoceļa segas pastiprināšana	3,060

Valsts reģionālie autoceļi

Nr. p.k.	Autoceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darba veids	Izmaksas, miljoni EUR
23	P14	Umurga-Cēsis	39,7	42,7	3,0	asfaltbetona seguma atjaunošana	2,700
24	P14	Umurga-Cēsis	21,9	34,9	13,0	asfaltbetona seguma pārbūve	11,700
25	P18	Valmiera-Smiltene	24,4	27,2	2,8	asfaltbetona seguma pārbūve	2,520
26	P17	Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža	2,5	12,2	9,7	autoceļa seguma atjaunošana	8,694
27	P17	Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža	12,2	24,7	12,5	autoceļa seguma atjaunošana	11,250
28	P20	Valmiera-Cēsis-Drabeši	29,6	39,7	10,1	asfaltbetona seguma pārbūve	9,090
29	P23	Valka-Vireši	7,6	7,9	0,3	asfaltbetona seguma pārbūve	0,270
30	P23	Valka-Vireši	32,5	34,4	1,9	asfaltbetona seguma pārbūve	1,710
31	P23	Valka-Vireši	45,1	47,6	2,5	asfaltbetona seguma pārbūve	2,250
32	P23	Valka-Vireši	42,1	43,4	1,3	asfaltbetona seguma pārbūve	1,170
33	P23	Valka-Vireši	7,9	32,5	24,6	grants seguma asfaltēšana	12,300
34	P23	Valka-Vireši	39,1	40,7	1,6	grants seguma asfaltēšana	0,800
35	P24	Smiltene-Valka	1,0	11,3	10,3	autoceļa pārbūve	9,270
36	P24	Smiltene-Valka	11,3	25,9	14,6	autoceļa pārbūve	13,140
37	P24	Smiltene-Valka	25,9	40,8	14,9	autoceļa pārbūve	13,410
38	P27	Smiltene-Gulbene	34,9	45,6	10,7	autoceļa seguma pārbūve	9,630
39	P28	Smiltene-Gulbene	45,5	52,2	6,7	autoceļa seguma pārbūve	6,030
40	P29	Rauna-Drusti-Jaunpiebalga	0,0	31,8	31,8	autoceļa pārbūve, grants segums, dubultā virsmas apstrāde	3,180
41	P30	Cēsis-Vecpiebalga-Madona	2,1	8,0	5,9	asfaltbetona seguma pārbūve	5,310
42	P30	Cēsis-Vecpiebalga-Madona	49,0	61,1	12,1	asfaltbetona seguma pārbūve	10,890
43	P30	Cēsis-Vecpiebalga-Madona	61,0	74,5	13,5	asfaltbetona seguma pārbūve	12,150
44	P31	Ērgļi-Drabeši	31,1	48,8	17,7	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	1,770
45	P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	0,0	1,1	1,1	asfaltbetona seguma pārbūve	0,990
46	P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	41,2	49,1	7,9	asfaltbetona seguma pārbūve	7,110
47	P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	55,6	56,7	1,1	asfaltbetona seguma pārbūve	0,990
48	P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	1,1	18,9	17,8	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas	1,780

Nr. p.k.	Autoceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darba veids	Izmaksas, miljoni EUR
						apstrāde	
49	P34	Sinole - Silakrogs	9,8	15,9	6,1	autoceļa seguma pārbūve	5,490
50	P34	Sinole - Silakrogs	28,0	34,5	6,5	autoceļa seguma pārbūve	5,805
51	P35	Gulbene-Balvi-Viļaka	2,1	12,6	10,5	autoceļa seguma pārbūve	9,450
52	P35	Gulbene-Balvi-Viļaka	17,6	32,4	14,8	autoceļa seguma pārbūve	13,320
53	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	7,3	14,2	6,9	autoceļa seguma pārbūve	6,210
54	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	14,2	38,8	24,6	autoceļa seguma pārbūve	22,140
55	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	42,6	60,1	17,5	autoceļa seguma pārbūve	15,786
56	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	60,1	71,5	11,4	autoceļa seguma pārbūve	10,224
57	P37	Pļaviņas - Madona - Gulbene	71,5	80,4	8,9	autoceļa seguma pārbūve	8,037
59	P38	Cesvaine-Velēna	2,3	5,8	3,5	autoceļa seguma pārbūve	3,150
60	P38	Cesvaine-Velēna	26,1	30,8	4,7	grants seguma asfaltēšana	2,350
61	P38	Cesvaine-Velēna	5,8	26,1	20,3	grants seguma dubultā virsmas apstrāde	2,030
62	P39	Alūksne-Ape	7,9	15,0	7,1	autoceļa seguma pārbūve	6,390
63	P4	Rīga-Ērgļi	98,3	99,4	1,1	asfaltbetona seguma atjaunošana	0,990
65	P41	Alūksne-Liepna	10,3	33,0	22,7	grants seguma atjaunošana (dubultā virsmas apstrāde)	1,476
66	P42	Viļaka - Zaiceva - Krievijas rob. (Pededze)	38,3	47,5	9,2	grants seguma asfaltēšana	0,598
67	P42	Viļaka - Zaiceva - Krievijas rob. (Pededze)	24,1	24,5	0,4	asfaltbetona seguma atjaunošana	0,360
68	P44	Ilzene-Līzespasts	0,0	16,0	16,0	grants seguma atjaunošana (Dubultā virsmas apstrāde)	1,040
69	P79	Koknese-Ērgļi	36,2	37,9	1,7	autoceļa seguma atjaunošana	1,530
70	P81	Bērzaune-Vestiena-Ērgļi	3,0	6,7	3,7	asfaltbetona seguma pārbūve	3,330
71	P81	Bērzaune-Vestiena-Ērgļi	19,2	26,3	7,1	asfaltbetona seguma pārbūve	6,390
72	P82	Jaunkalsnava-Lubāna	0,0	36,8	36,8	grants seguma atjaunošana (dubultā virsmas apstrāde)	3,680
73	P82	Jaunkalsnava-Lubāna	36,8	40,8	4,0	asfaltbetona seguma pārbūve	3,600
74	P83	Lubāna-Dzelzava	1,3	4,4	3,1	autoceļa seguma atjaunošana	2,790
75	P83	Lubāna-Dzelzava	7,0	11,1	4,1	autoceļa seguma atjaunošana	3,690
76	P84	Madona-Varakļāni	2,1	3,6	1,5	autoceļa seguma atjaunošana	1,350

Nr. p.k.	Autoceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darba veids	Izmaksas, miljoni EUR
77	P85	Madona-Varakļāni	10,0	11,5	1,5	autoceļa seguma atjaunošana	1,350
78	P86	Madona-Varakļāni	24,1	27,0	2,9	autoceļa seguma atjaunošana	2,610
79	P87	Madona-Varakļāni	29,0	32,8	3,8	autoceļa seguma atjaunošana	3,420
80	P88	Madona-Varakļāni	38,4	42,7	4,3	autoceļa seguma atjaunošana	3,870
KOPĀ							312,560

Valsts vietējie autoceļi

Nr. P.k.	Ceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darbu veids	Izmaksas, miljoni EUR
1	V128	Straupe-Lēdurga-Vidriži-Skulte	28,8	31,8	3,0	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,300
2	V166	Valmiera - Dikļi - Augstroze	7,000	21,300	14,3	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	1,430
3	V171	Krogzemji - Sēļi - Rūjiena	23,800	24,100	0,3	autoceļa seguma atjaunošana	0,150
4	V179	Naukšēni-Apsīte	0	5,4	5,4	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,540
5	V182	Cempi-Brenguļi-Trikāta-Vijciems	6,9	15,7	8,8	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,880
6	V186	Valmiera-Lidums	4	13,3	9,3	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,930
7	V188	Dūķere - Kocēni - Ķiene	5,300	7,000	1,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,170
8	V196	Valmiera - Brenguļi - Bikseja	20,354	20,833	0,5	autoceļa seguma atjaunošana	0,048
9	V213	Valmiera-Mujāni	4,2	8,1	3,9	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,390
10	V231	Rencēni-Burtņieki-Daksti-Veckārķi	16,000	16,800	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,080
11	V234	Smiltene-Rauna	4,653	13,295	8,6	autoceļa seguma atjaunošana	0,864
12	V234	Smiltene-Rauna	14,251	20,938	6,7	virsmas apstrāde	0,669
13	V236	Valka-Pedele-Ērgene	9,15	10,08	0,9	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,093
14	V237	Ērgeme - Turna - Daksti	4,694	5,776	1,1	virsmas apstrāde	0,108
15	V239	Sedas stacija - Strenči	2,144	2,908	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,076
16	V239	Strenči - Vijciems - Mežmuiža	10,400	13,400	3,0	virsmas apstrāde	0,300
17	V240	Strenči - Vijciems - Mežmuiža	13,941	14,553	0,6	autoceļa seguma atjaunošana	0,061
18	V241	Strenči - Vijciems - Mežmuiža	14,800	15,900	1,1	virsmas apstrāde	0,110

Nr. P.k.	Ceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darbu veids	Izmaksas, miljoni EUR
19	V241	Vadži-Trikāta	3,000	4,000	1,0	virsmas apstrāde	0,100
20	V244	Smiltene - Mēri - Lobērģi	12,600	14,100	1,5	virsmas apstrāde	0,150
21	V247	Mēri - Grundzāle - Vizla	13,172	14,033	0,9	virsmas apstrāde	0,086
22	V248	Cirgaļi - Palsmane - Ūdrupe	3,925	4,714	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,079
23	V248	Cirgaļi - Palsmane - Ūdrupe	26,675	27,375	0,7	autoceļa seguma atjaunošana, tilta pār Palsu atjaunošana	0,070
24	V250	Blome-Strante-Smiltene	10,74	11,82	1,1	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,108
25	V253	Menskas-Medņi	5,850	6,550	0,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,070
26	V261	Lipši-Spicrāmis	4,890	5,650	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,076
27	V262	Trikāta - Kaupi	0,028	0,745	0,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,072
28	V264	Jaunsmiltene - Garozīņa	2,155	3,665	1,5	virsmas apstrāde	0,151
29	V268	Ķeņģi - Variņi - Rudbārži	3,832	5,504	1,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,167
30	V293	Drabeši - Līvi	0,000	2,950	3,0	autoceļa seguma atjaunošana, virsmas apstrāde	0,295
31	V296	Lodes stacija-Jaunrauna-Veselava	9,869	14,096	4,2	autoceļa seguma atjaunošana, virsmas apstrāde	0,423
32	V299	Rauna - Taurene - Abrupe	15,304	18,103	2,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,280
33	V300	Drusti - Dzērbene - Skujene	9,900	13,106	3,2	autoceļa seguma atjaunošana	0,321
34	V323	Liepa - Smiltene	0,000	4,000	4,0	autoceļa seguma atjaunošana	0,400
35	V325	Dzērbene- Gaujmaļi	0,000	0,900	0,9	autoceļa seguma atjaunošana	0,090
36	V372	Gaujiena-Lejaskrogs	0,000	0,700	0,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,070
37	V381	Bārdaskrogs – Krabi	3,124	9,199	6,1	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,608
38	V386	Alūksne – Ziemeļi –Veclaicene	1,094	12,095	11,0	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	1,100
39	V386	Alūksne – Ziemeļi –Veclaicene	13,594	17,159	3,6	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,357
40	V390	Kolbergis – Ponkuļi	3,2	8	4,8	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,480
41	V396	Vētraīne – Maliēna – Kalncempji – Sprīvuļi	7,860	8,060	0,2	autoceļa seguma atjaunošana	0,020
42	V396	Vētraīne – Maliēna – Kalncempji – Sprīvuļi	12,510	13,280	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,077
43	V410	Gulbene -Zeltiņi	21,485	22,735	1,3	autoceļa seguma atjaunošana	0,125

Nr. P.k.	Ceļa Nr.	Nosaukums	No km	Līdz km	garums	Darbu veids	Izmaksas, miljoni EUR
44	V410	Gulbene- Zeltiņi	13,000	13,800	0,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,080
45	V411	Velēna - Vireši	23,417	30,603	7,2	autoceļa seguma atjaunošana	0,719
46	V414	Sinole-Mālmuiža	0,600	1,100	0,5	autoceļa seguma atjaunošana	0,050
47	V416	Ozolkalns-Lejasciems	0	1,9	1,9	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,190
48	V420	Stāmeriena-Pļavnieki-Zeltaleja	3,000	6,100	3,1	autoceļa seguma atjaunošana	0,310
49	V424	Gulbene-Jaungulbene	0,000	3,400	3,4	autoceļa seguma atjaunošana	0,340
50	V424	Gulbene-Jaungulbene	4,900	5,800	0,9	autoceļa seguma atjaunošana	0,090
51	V425	Pievedceļš Stāķiem	0,000	0,870	0,9	autoceļa seguma atjaunošana	0,087
52	V455	Viļaka – Žīguri - Liepna	26,980	28,220	1,2	autoceļa seguma atjaunošana	0,124
53	V839	Lautere - Jumurda	0,000	0,400	0,4	autoceļa seguma atjaunošana	0,040
54	V842	Lubāna-Upatnieki	0,5	2,2	1,7	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,170
55	V847	Ozoli-Liezēre-Tirza-Stāķi	44,400	47,230	2,8	autoceļa seguma atjaunošana	0,283
56	V847	Ozoli-Liezēre-Tirza-Stāķi	48,900	51,850	3,0	autoceļa seguma atjaunošana	0,295
57	V847	Ozoli-Liezēre-Tirza-Stāķi	54,880	56,560	1,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,168
58	V862	Dzelzava -Padoms	0,100	2,800	2,7	autoceļa seguma atjaunošana	0,270
59	V868	Meirāni- Degumnieki-Zvidziena	0,000	0,575	0,6	autoceļa seguma atjaunošana	0,058
60	V876	Ļaudona - Mārciena - Sauleskalns - Bērzaune	13,800	15,960	2,2	autoceļa seguma atjaunošana	0,216
61	V884	Madona - Zalgauška - Viesiena - Vestiena	23,500	24,000	0,5	autoceļa seguma atjaunošana	0,050
62	V884	Madona-Zelgauska-Viesiena	1,29	5,6	4,3	grants seguma atjaunošana, dubultā virsmas apstrāde	0,431
				KOPĀ	168.2		16.943

2. Pielikums

“Melnie punkti” uz valsts autoceļiem, kuros nepieciešami satiksmes drošības uzlabojumi

Nr. p.k.	Autoceļa Nr.	Nosaukums	km	Darba veids
1	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	56,0	satiksmes drošības uzlabošana
2	A2;P32	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	64,0	satiksmes drošības uzlabošana - brauktuves šķērsošana, apgaismojuma ierīkošana
3	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	93,0	satiksmes drošības uzlabošana
4	A2, P30	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	94,1	satiksmes drošības uzlabošana
5	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	56,6	satiksmes drošības uzlabošana - brauktuves šķērsošana uz autobusa pieturvietu, apgaismojuma ierīkošana
6	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	34,0	satiksmes drošības uzlabošana
7	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	39,0	satiksmes drošības uzlabošana
8	A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	66,0	satiksmes drošības uzlabošana
9	P4	Rīga-Ērgļi	99,7-101,3	satiksmes drošības uzlabošana
10	P15	Umurga-Cēsis	Krustojums ar a/c V195	satiksmes drošības uzlabošana krustojumā, pagrieziens uz Rozulu