Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

2.pielikums

Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi

**Saturs**

[**Saturs** 2](#_Toc69397685)

[IEVADS 4](#_Toc69397686)

[Covid-19 ietekme uz transporta nozari 5](#_Toc69397687)

[1. Autoceļi 7](#_Toc69397688)

[1.1. Statistika 7](#_Toc69397689)

[1.2. Institucionālā pārvaldība 9](#_Toc69397690)

[1.3. Tiesiskais ietvars 9](#_Toc69397691)

[2. Mikromobilitāte 11](#_Toc69397692)

[2.1. Infrastruktūra 11](#_Toc69397693)

[2.2. Institucionālā pārvaldība 12](#_Toc69397694)

[2.3. Tiesiskais ietvars 12](#_Toc69397695)

[3. Autotransports 13](#_Toc69397696)

[3.1. Statistika 13](#_Toc69397697)

[3.2. Kravu pārvadājumi 14](#_Toc69397698)

[3.3. Institucionālā pārvaldība 16](#_Toc69397699)

[3.4. Tiesiskais ietvars 17](#_Toc69397700)

[4. Dzelzceļš 18](#_Toc69397701)

[4.1. Statistika 18](#_Toc69397702)

[4.1.1. Dzelzceļa infrastruktūra 18](#_Toc69397703)

[4.1.2. Kravu pārvadājumi 23](#_Toc69397704)

[4.2. Institucionālā pārvaldība 24](#_Toc69397705)

[4.3. Tiesiskais ietvars 25](#_Toc69397706)

[5. Pasažieru pārvadājumi 26](#_Toc69397707)

[5.1. Statistika 26](#_Toc69397708)

[5.2. Institucionālā pārvaldība 28](#_Toc69397709)

[5.3. Tiesiskais ietvars 29](#_Toc69397710)

[6. Satiksmes drošība 30](#_Toc69397711)

[6.1. Statistika 31](#_Toc69397712)

[6.2. Institucionālā pārvaldība 34](#_Toc69397713)

[6.3. Tiesiskais ietvars 35](#_Toc69397714)

[7. Aviācija 36](#_Toc69397715)

[7.1. Statistika 36](#_Toc69397716)

[7.2. Institucionālā pārvaldība 39](#_Toc69397717)

[7.3. Tiesiskais ietvars 40](#_Toc69397718)

[8. Jūrniecība 41](#_Toc69397719)

[8.1. Statistika un apraksts 41](#_Toc69397720)

[8.1.1. Jūrnieki, jūrniecības izglītība 41](#_Toc69397721)

[8.1.2. Kuģi 44](#_Toc69397722)

[8.2. Institucionālā pārvaldība 45](#_Toc69397723)

[8.3. Tiesiskais ietvars 45](#_Toc69397724)

[9. Ostas 47](#_Toc69397725)

[9.1. Statistika 48](#_Toc69397726)

[9.2. Pasažieru pārvadājumi 51](#_Toc69397727)

[9.3. Kravu pārvadājumi 52](#_Toc69397728)

[9.4. Institucionālā pārvaldība 53](#_Toc69397729)

[9.5. Tiesiskais ietvars 54](#_Toc69397730)

[10. Galvenie izaicinājumi 55](#_Toc69397731)

# IEVADS

Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi ir Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam pielikums, kuru izstrādā saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 2.dembra noteikumu Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 19.punktu[[1]](#footnote-1).

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem šajā dokumentā ir izvērsts visaptverošs esošās situācijas apraksts par transporta nozari un tās apakšnozarēm, ietverot galvenos statistikas datus, aprakstu par institucionālo pārvaldību, tiesisko ietvaru, kā arī izklāstu par galvenajiem nākamā plānošanas perioda izaicinājumiem horizontālā griezumā.

Esošās situācijas apraksts sastāv no 10 nodaļām, ietverot nodaļas par autoceļiem, mikromobilitāti, autosatiksmi, dzelzceļu, pasažieru pārvadājumiem, satiksmes drošību, aviāciju, jūrniecību un ostām. Esošās situācijas apraksta struktūra ir sakārtota loģiskā secībā. Nodaļas par horizontālajām transporta nozares jomām (pasažieru pārvadājumi un satiksmes drošība) ir novietotas pēc atbilstošajām transporta nozares apakšnozarēm (autoceļi, mikromobilitāte, autosatiksme, dzelzceļš), kuras skar šīs jomas.

# Covid-19 ietekme uz transporta nozari

Straujā Covid-19 vīrusa izplatība 2020. un 2021.gadā ir būtiski ietekmējusi ne tikai Latvijas ekonomikas lejupslīdi, bet kopumā veicinājusi globālās ekonomikas sabremzēšanos. Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes sniegtajiem datiem, Latvijas iekšzemes kopprodukts 2020.gadā ir samazinājies par 3,6% salīdzinājumā ar 2019.gadu.[[2]](#footnote-2)

Covid-19 ir ietekmējis arī transporta nozari. Pamatnostādņu izstrādes laikā vēl aizvien pastāv neskaidrības par vīrusa ietekmi uz transporta nozari un Latvijas ekonomiku kopumā, ņemot vērā vīrusa izplatības neprognozējamību pasaulē. Joprojām daļa sabiedrības turpina būt piesardzīgi attiecībā uz transporta nozares piedāvāto pakalpojumu izmantošanu. Ja Covid-19 ietekme saglabāsies ilgstoša, kā dēļ būtiski varētu mainīsies apstākļi, kas bijuši par pamatu konkrētu risinājumu ieviešanai pamatnostādnēs, pamatnostādnes varētu tikt aktualizētas. Transporta un uzglabāšanas nozares apjoms salīdzinājumā ar 2019.gadu ir samazinājies par 14,9%. Tas ir skaidrojams ar pasažieru apjoma kritumu transporta pārvadājumos, kur samazinājums salīdzinājumā ar gadu iepriekš ir 53,3%. Tāpat ir samazinājies uzglabāšanas un transporta palīgdarbībās, kā arī kravu pārvadājumos sniegto pakalpojumu apjoms, attiecīgi par 9,6 % un 3,3 %, savukārt pasta un kurjeru darbībās ir vērojams pieaugums par 0,1 %.[[3]](#footnote-3)

Lai gan Covid-19 pandēmijas laikā kravu pārvadājumi ar autotransportu netika pilnībā ierobežoti, 2020. gadā kravu apgrozījums ir samazinājies par 1 909 miljoniem tonnkilometru jeb par aptuveni 14%, salīdzinot ar 2019. gadu. Attiecīgi ir samazinājies arī izsniegto licences kartīšu, Eiropas Kopienas atļaujas kopiju, digitālā tahogrāfa karšu un starptautisko atļauju skaits. Dzelzceļa kravu apjomi ģeopolitisko apstākļu dēļ ir bijuši mainīgi sākot jau no 2012.gada, taču Covid-19 pandēmijas ierobežojumu ietekmē 2020.gadā kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies jau par 50%, salīdzinot ar 2019.gadu.

Lai gan pēdējo piecu gadu laikā ir vērojams ar vilcienu pārvadāto pasažieru apjoma pieaugums, 2019.gadā sasniedzot 18,6 miljonus pasažieru, Covid-19 pandēmijas ietekmes rezultātā 2020.gadā vilcienu satiksmē pārvadāto pasažieru apjoms ir samazinājies par 31%. Ir samazinājies arī ar regulārās satiksmes un arī pilsētu elektriskā transporta satiksmē pārvadāto pasažieru apjoms, attiecīgi, salīdzinot ar gadu iepriekš, samazinoties par 38% un 35%. Pārvadājumos ar regulārās satiksmes autobusiem pasažieru apgrozība 2020.gada 12 mēnešos salīdzinājumā ar 2019.gada 12 mēnešiem mazinājusies par 37%, bet vilcienu satiksmē par 36%.

Viena no visbūtiskāk Covid-19 skartajām transporta apakšnozarēm ir aviācija. 2020.gadā salīdzinājumā ar 2019.gadu par 74% procentiem ir samazinājusies pasažieru apgrozības lidostā “Rīga”. Turklāt situācija **pagaidām nav uzlabojusies arī 2021.gadā, janvārī apkalpojot par 90,4% mazāk pasažieru nekā 2020. gada attiecīgajā periodā.** Ir samazinājies arī apkalpoto kravu apjoms, bet šis samazinājums nav bijis tik ievērojams kā attiecībā uz pasažieriem, samazinoties par aptuveni 15%, kopumā apkalpojot 23 219 tonnas kravu. Attiecīgi ir samazinājies arī VAS “Latvijas gaisa satiksme” apkalpoto lidojumu skaits. Nacionālā pārvadātāja AS “Air Baltic Corporation” pārvadāto pasažieru skaits 2021.gadā samazinājās par 73%, turklāt Covid -19 pandēmijas rezultātā 2020.gadā regulāru lidojumu veikšana no lidostas “Liepāja” tika apturēta, attiecīgi 2020.gadā apkalpojot tikai 3834 pasažierus.

2020.gadā ievērojami ir samazinājusies pasažieru apgrozība arī ostās. Rīgas pasažieru ostā pasažieru apgrozība salīdzinājumā ar 2019.gadu ir samazinājusies par 68%, Ventspils ostā par 33%, bet Liepājas ostā par 21%. No Latvijas ostām 2020. gadā nosūtīja un ostās saņēma par 28% mazāk kravu nekā 2019.gadā. Rīgas ostā kravu apgrozība 2020.gadā, salīdzinot ar 2019.gadu, ir samazinājusies par 28%, Ventspils ostā par 37%, Liepājas ostā par 10%, bet mazajās ostās par 5%. Tas ir skaidrojams gan ar Covid-19 pandēmijas ietekmi, gan arī Krievijas ostu attīstību un kopējā Eiropas tirgus pieprasījuma pēc fosilajiem energoresursiem mazināšanos.

# 1. Autoceļi

Latvijā iekšējās sasniedzamības nodrošināšanā galvenā loma joprojām ir autoceļiem[[4]](#footnote-4). Latvijas autoceļu tīkls ir pietiekami blīvs, taču autoceļu kvalitāte ik gadu autoceļiem piešķirtā nepietiekamā finansējuma dēļ ir zemāka par vidējo līmeni Eiropā. Tas sadārdzina autotransporta ekspluatācijas izmaksas, palielinot brauciena ilgumu un degvielas patēriņu.

## Statistika

Latvijā 2019.gada 31.decembrī ir uzskaitīti 70 645 km ceļu (1.1.1. tabula). Ceļu tīkla vidējais blīvums ir 1,094 km uz 1 km2. Kopējais valsts autoceļu garums ir 20 061 km. Valsts autoceļu tīkla vidējais blīvums ir 0,311 km uz 1 km2.

1.1.1. tabula.

**Ceļu iedalījums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ceļu klasifikācija | Ceļu garums 31.12.2019., km | | | |
| Ar melno segumu | Ar šķembu un grants segumu | Bez seguma | Kopā |
| Valsts autoceļi, t.sk. | 9 304 | 10 757 | - | 20 061 |
| galvenie autoceļi | 1 673 | - | - | 1 673 |
| reģionālie autoceļi | 4 633 | 815 | - | 5 448 |
| vietējie autoceļi | 2 993 | 9 887 | - | 12 880 |
| blakusceļi | 5 | 55 | - | 60 |
| Pašvaldību autoceļi un ielas, t.sk. | 6 205 | 32 041 | - | 38 246 |
| autoceļi | 1 280 | 28 695 | - | 29 975 |
| ielas | 4 925 | 3 346 | - | 8 271 |
| Meža ceļi[[5]](#footnote-5) | 28 | 10 808 | 1 502 | 12 338 |
| Kopā ceļi un ielas | 15 537 | 53 606 | 1 502 | 70 645 |

**Avots:** VSIA “Latvijas Valsts ceļi” “Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019.”, 2020.

Autoceļu tīkla blīvums Latvijā ir vērtējams kā pietiekošs, jo apdzīvotajām teritorijām nodrošina pieejamību ar tuvākajiem attīstības centriem, savieno administratīvos centrus savā starpā un teritorijas ar valsts galvaspilsētu.

1.1.2.tabula.

**Valsts autoceļu ar melno segumu tehniskais stāvoklis**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tehniskais stāvoklis | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
| Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Ļoti labs | 1 348.6 | 14.8 | 1 526.0 | 16.6 | 2 012.6 | 21.5 | 2 382.6 | 26.6 |
| Labs | 1 986.0 | 21.8 | 2 093.6 | 22.7 | 1 996.9 | 21.3 | 2 339.4 | 25.1 |
| Apmierinošs | 1 881.6 | 20.6 | 1 971.5 | 21.4 | 1 892.2 | 20.2 | 1 7731.5 | 18.6 |
| Slikts | 1 753.4 | 19.2 | 1 622.2 | 17.6 | 1 715.9 | 18.3 | 1 410.2 | 15.1 |
| Ļoti slikts | 2 159.5 | 23.7 | 1 992.8 | 21.6 | 1 742.8 | 18.6 | 1 451.6 | 15.6 |
| Kopā | 9 129.0 | 100.0 | 9 206.1 | 100.0 | 9 360.3 | 100 | 9 315.3 | 100 |

**Avots:** VSIA “Latvijas Valsts ceļi”

LVC reizi gadā veic visu valsts autoceļu inventarizāciju un apkopo datus par to tehnisko stāvokli.

2020. gadā 15,6 procenti jeb 1 451,6 km valsts autoceļu ar melno segumu bija kvalificējami kā ļoti slikti un bija nepieciešama segas pārbūve (2017. gadā – 23,7 procenti, 2018.gadā – 21,6 procenti, 2019.gadā – 18,6 procenti). Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, valsts autoceļu ar melno segumu stāvoklis saskaņā ar ikgadējo vizuālo vērtējumu pamazām uzlabojas.

1.1.3.tabula.

**Valsts autoceļu ar grants segumu tehniskais stāvoklis**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tehniskais stāvoklis | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
| Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % | Autoceļu garums km | % |
| Labs | 1 018.6 | 9.2 | 675.2 | 6.2 | 672.6 | 6.2 | 707.3 | 6.7 |
| Apmierinošs | 5 356.2 | 48.4 | 5 192.3 | 47.4 | 4 596.8 | 42.6 | 3 966.6 | 37.4 |
| Slikts | 4 680.9 | 42.3 | 5 081.6 | 46.4 | 5 519.7 | 51.2 | 5 926.2 | 55.9 |
| Kopā | 11 055.6 | 100.0 | 10 949.1 | 100.0 | 10 789.2 | 100 | 10 600 | 100 |

**Avots:** VSIA “Latvijas Valsts ceļi”

2020.gadā 55,9 procenti jeb 5 519,7 km valsts autoceļu ar grants segumu bija kvalificējami kā ļoti slikti un ir nepieciešama segas pārbūve (2017. gadā – 42,3 procenti, 2018.gadā – 46,4 procenti, 2019.gadā – 51,2 procenti). Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, valsts autoceļu ar grants segumu stāvoklis saskaņā ar ikgadējo vizuālo vērtējumu turpina pasliktināties.

Nepietiekamā finansējuma dēļ, netiek veikta valsts autoceļu brauktuvju segumu atjaunošana un pārbūve nepieciešamajā apjomā. Lai nodrošinātu satiksmi pa sliktā tehniskā stāvoklī esošajiem valsts autoceļu posmiem, tiek veikta bedru aizpildīšana melnajos segumos un valsts autoceļu ar sliktā stāvoklī esošu grants segumu papildus planēšana un iesēdumu un bedru aizpildīšana. Šādi remontdarbi ilgtermiņā ir viens no dārgākajiem autoceļu uzturēšanas veidiem.

LVC pārziņā ir 961 tilts, no kuriem 895 ir dzelzsbetona, 15 – akmens, 48 – metāla un 3 – koka. Visu tiltu kopgarums ir 31 392 m.

1.1.4. tabula

**Tiltu tehniskais stāvoklis**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tehniskais stāvoklis | Tiltu skaits | Tajā skaitā | | | % |
| Uz galvenajiem autoceļiem | Uz reģionālajiem autoceļiem | Uz vietējiem autoceļiem |
| Labs | 302 | 92 | 142 | 68 | 31,4 |
| Apmierinošs | 262 | 63 | 97 | 102 | 27,2 |
| Slikts | 309 | 15 | 84 | 210 | 32,2 |
| Ļoti slikts | 88 | 7 | 25 | 56 | 9,2 |
| Kopā | 961 | 177 | 348 | 436 | 100 |

**Avots:** VSIA “Latvijas Valsts ceļi”

41,4 % no valsts autoceļu tīklā esošajiem tiltiem ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī. Savukārt uz valsts vietējiem autoceļiem 61% tiltu ir sliktā un ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.

## Institucionālā pārvaldība

Valsts politiku autoceļu jomā izstrādā Satiksmes ministrija, savukārt LVC Satiksmes ministrija ir deleģējusi valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu un ar to saistīto darba programmu vadību un izpildes kontroli, kā arī iepirkumu organizēšanu valsts vajadzībām, valsts autoceļu būvniecības programmu vadību, būvniecības uzraudzību un ceļu satiksmes organizācijas uzraudzību.

VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (turpmāk - LAU) saskaņā ar likuma “Par autoceļiem” 7.panta trešās prim daļas deleģējumu un deleģēšanas līgumu (18.12.2013. nr.SM2013/-59) ir atbildīga par valsts autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu plānošanu un veikšanu visā Latvijas Republikas teritorijā atbilstoši tās darbību regulējošiem normatīvajiem aktiem. Saskaņā ar Ministru kabineta 2020.gada 26.augusta rīkojumu Nr. 477 (prot. Nr. 50 26. §) ir atbalstīts konceptuālajā ziņojumā “Par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršanu no 2021. gada” ietvertais risinājums, kas paredz pilnībā atvērt valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgu no 2021. gada 1. oktobra un pretendentus valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai izvēlēties atklātā konkursā.

## Tiesiskais ietvars

* Likums „Par autoceļiem”;
* Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 „Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība”;
* Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumi Nr. 242 „Satiksmes ministrijas nolikums”;
* Ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr. 683 (prot. Nr. 67 100.§) apstiprinātās Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam. Grozītas ar MK rīkojumu Nr. 73, 27.02.2018.;
* Ministru kabineta 2010.gada 9.marta noteikumi Nr.224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli”;
* Ministru kabineta 2013.gada 17.decembra noteikumi Nr.1528 “Valsts akciju sabiedrības "Latvijas autoceļu uzturētājs" sniegto publisko pakalpojumu saraksts un to cenu noteikšanas metodika”;
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-3.

# Mikromobilitāte

Mainoties cilvēku paradumiem, arvien pieaugoša tendence ir personīgā autotransporta vietā izvēlēties citus, videi draudzīgākus pārvietošanās līdzekļus. Blakus ierastajai iešanai ar kājām un braukšanai ar velosipēdu arvien pieaug arī citu mikromobilitātes pārvietošanās rīku izmantošana satiksmē, piemēram, skrejriteņu. Līdz ar “Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā”[[6]](#footnote-6) (turpmāk – Pētījums par velosatiksmi), tika secināts, ka velobraukšana ir būtisks pārvietošanās veids multimodālā transporta sistēmā. Nākamajam periodam galvenā prioritāte ir nodrošināt gan valsts pārziņā esošās, gan arī pašvaldību pārziņā esošās mikromobilitātes infrastruktūras pilnveidošanu.

Mikromobilitāte ir būtiska ilgtspējīgas un multimodālas transporta sistēmas sastāvdaļa, nodrošinot plašākas iedzīvotāju mobilitātes iespējas, īpaši īsos (līdz 10 km) attālumos. Kā galvenās mikromobilitātes priekšrocības ir minama pozitīvā ietekme uz vidi - netiek patērēta degviela, tādējādi netiek radītas CO2 emisijas, netiek radīti trokšņi un gaisa piesārņojums, kā arī netiek radīti sastrēgumi. Tāpat ir minama iešanas kājām un braukšanas ar velosipēdu pozitīvā ietekme uz sabiedrības veselību un finanšu līdzekļu ietaupījumu.

Pētījums par velosatiksmi, kas veikts atbilstoši “Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam”[[7]](#footnote-7) iekļautajam rīcības virzienam, citu starpā veikts arī ar mērķi iegūt datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā un vides dimensijās.

Kā norādīts pētījumā, svarīgākie dati, kas raksturo velosatiksmi ir:

* velosipēdistu procentuālais īpatsvars no valsts iedzīvotāju kopējā skaita;
* vidēji ar velosipēdu veiktā distance;
* ar velosipēdu veiktā distance dienā;
* valstī esošās veloinfrastruktūras apkopojums.

## Infrastruktūra

Saskaņā ar pašvaldību un LVC sniegto informāciju 2019.gadā Latvijā kopumā ir 727 km velosatiksmes infrastruktūras, no kuriem 701 km atrodas pašvaldību pārvaldībā, savukārt 26 km atrodas LVC pārziņā.[[8]](#footnote-8) Apjoma ziņā visgarākie velosipēdu ceļi, velojoslas, kopējie gājēju un velosipēdistu ceļi Latvijā ir Rīgā (68,2 km), Ventspilī (65,3 km), Jūrmalā (61,7 km), Liepājā (50,9 km), Jelgavā (25,6 km), Siguldas novadā (23,4 km), Ogres novadā (23,3 km), Valmierā (18,5 km), Daugavpilī (17,8 km) un Tukuma novadā (17,4 km). Būtiski ir atzīmēt, ka situācija nav viendabīga visā Latvijas teritorijā un saskaņā ar Pētījumu par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā no 2019. gadā aptaujātajām 119 pašvaldībām 43 pašvaldības jeb mazliet vairāk kā viena trešdaļa pašvaldību ir norādījušas, ka tajās nav velosatiksmes infrastruktūras. 2019. gadā 41 pašvaldībā velosipēdu ceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu kopējais garums ir līdz 5 km, 28 pašvaldībās- 5-20 km, un tikai 7 pašvaldībās to garums pārsniedz 20 km.[[9]](#footnote-9)

## Institucionālā pārvaldība

Valsts politiku mikromobilitātes jomā izstrādā Satiksmes ministrija, bet politikas īstenošanā galvenā loma ir LVC un pašvaldībām.

## Tiesiskais ietvars

* Likums „Par autoceļiem”;
* Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 „Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība”;
* Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumi Nr. 242 „Satiksmes ministrijas nolikums”;
* Ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr. 683 (prot. Nr. 67 100.§) apstiprinātās Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam. Grozītas ar MK rīkojumu Nr. 73, 27.02.2018.;
* Ministru kabineta 2010.gada 9.marta noteikumi Nr.224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli”;
* Ministru kabineta 2013.gada 17.decembra noteikumi Nr.1528 “Valsts akciju sabiedrības "Latvijas autoceļu uzturētājs" sniegto publisko pakalpojumu saraksts un to cenu noteikšanas metodika”;
* Ar Ministru kabineta 2018. gada 14. augusta rīkojumu Nr. 389 (prot. Nr. 38 46. §) apstiprinātais Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020. gadam;
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-3.

# Autotransports

Uz 2021.gada 1.janvāri Latvijā kopumā ir reģistrēti 982127 transportlīdzekļi, no kuriem 4105 ir autobusi, 92499 ir kravas un 739124 ir vieglie transportlīdzekļi, 29561 motocikli un tricikli, 80571 piekabes un puspiekabes, kā arī 1047 kvadricikli un 34860 mopēdi. [[10]](#footnote-10) Vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums uz 2021.gada 1.janvāri bija 14,19 gadi.[[11]](#footnote-11) Kravu pārvadājumi ar autotransportu iekšzemes transportā ir dominējošais kravu pārvadāšanas veids, ņemot vērā salīdzinoši nelielos pārvadāšanas attālumus.

## Statistika

* + 1. tabula.

**Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc degvielas veida uz 01.01.2021.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Degvielas | Kravas | | Vieglais | | Autobuss | | **Kopā** | |
| veids | skaits | % | skaits | % | skaits | % | **skaits** | **%** |
| Dīzeļdegviela | 88219 | 95,4% | 468130 | 63,3% | 4066 | 99,0% | **560415** | **67,0571%** |
| Benzīns | 2694 | 2,9% | 223989 | 30,3% | 18 | 0,4% | **226701** | **27,1262%** |
| Benzīns un gāze | 804 | 0,9% | 23852 | 3,2% | 4 | 0,1% | **24660** | **2,9507%** |
| Benzīns un naftas gāze | 583 | 0,6% | 21375 | 2,9% | 2 | 0,0% | **21960** | **2,6276%** |
| Elektrība | 35 | 0,0% | 1205 | 0,2% | 8 | 0,2% | **1248** | **0,1493%** |
| Benzīns un dabas gāze | 16 | 0,0% | 193 | 0,0% | 0 | 0,0% | **209** | **0,0250%** |
| Dabas gāze | 88 | 0,1% | 101 | 0,0% | 7 | 0,2% | **196** | **0,0235%** |
| Elektrība un benzīns | 0 | 0,0% | 194 | 0,0% | 0 | 0,0% | **194** | **0,0232%** |
| Elektrība un dīzeļdegviela | 0 | 0,0% | 50 | 0,0% | 0 | 0,0% | **50** | **0,0060%** |
| Dabas gāze un naftas gāze | 15 | 0,0% | 14 | 0,0% | 0 | 0,0% | **29** | **0,0035%** |
| Naftas gāze | 16 | 0,0% | 11 | 0,0% | 0 | 0,0% | **27** | **0,0032%** |
| Gāze | 8 | 0,0% | 6 | 0,0% | 0 | 0,0% | **14** | **0,0017%** |
| Dīzeļdegviela un gāze | 9 | 0,0% | 3 | 0,0% | 0 | 0,0% | **12** | **0,0014%** |
| Dīzeļdegviela un naftas gāze | 10 | 0,0% | 1 | 0,0% | 0 | 0,0% | **11** | **0,0013%** |
| Dīzeļdegviela un dabas gāze | 2 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | **2** | **0,0002%** |
| **Kopā** | **92499** | **100,0%** | **739124** | **100,0%** | **4105** | **100,0%** | **835728** | **100,0%** |

**Avots:** VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

Ar 2016. gada 1. janvāri VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk- CSDD) veic transportlīdzekļu detalizētu uzskaiti pēc to izmantotās degvielas veida, jo iepriekš netika atsevišķi izdalīts, ar kāda veida gāzes degvielu tiek darbināts transportlīdzeklis. Statistikas dati liecina, ka uz 01.01.2021. vairāk nekā 94% no Latvijas autoparka veido ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi transportlīdzekļi, no tiem 67 % ir ar dīzeļdegvielu darbināmie transportlīdzekļi. Saskaņā ar CSDD datiem, elektrisko transportlīdzekļu skaits uz 01.01.2021. Latvijā sastādīja 0,1% no kopējā reģistrēto transportlīdzekļu skaita. Papildus jāmin, ka 2021.gada 1.janvārī Latvijā uzskaitē ir 33 kvadracikli, 23 motocikli un 515 mopēdi[[12]](#footnote-12), kas kā degvielu izmanto elektrību.

**Avots:** VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

3.1.1.attēls. **Elektrisko transportlīdzekļu (kravas, vieglie un autobusi) skaita dinamika**

Vērtējot elektrisko transportlīdzekļu skaita izmaiņas laika periodā no 01.01.2019. līdz 01.01.2021., secināms, ka elektrisko transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis no 680 līdz 1248, kas ir 84% pieaugums gada laikā.[[13]](#footnote-13)

## Kravu pārvadājumi

**Avots:** VSIA "Autotransporta direkcija"

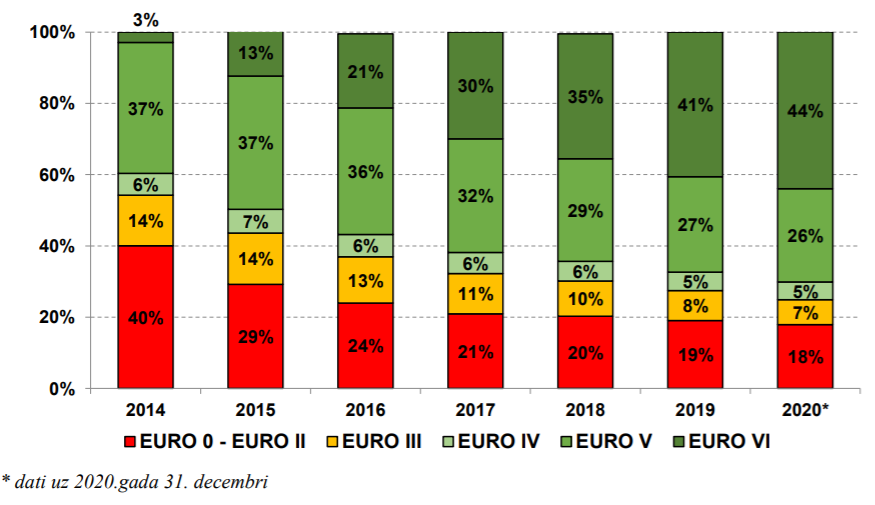
3.2.1.attēls. **Licencēto kravas pārvadātāju skaits Latvijā**

Statistikas dati liecina, ka pārvadātāju skaits starptautiskajos kravu pārvadājumos sākot no 2016.gada ir pakāpeniski pieaudzis, 2020.gadā sasniedzot 4683 pārvadātāju skaitu, kas ir par 734 vairāk nekā 2014.gadā. Savukārt pārvadātāju skaits iekšzemes kravu pārvadājumos norādītajā periodā ir pakāpeniski samazinājies, 2017.gadā sasniedzot 262 pārvadātājus, kas ir par 70 mazāk nekā 2014.gadā. Salīdzinot ar 2017.gadu, 2020.gadā pārvadātāju skaits iekšzemes kravu pārvadājumos ir palielinājies par 7.

**Avots:** VSIA “Autotransporta direkcija”

3.2.2.attēls. **Kravas transportlīdzekļi, kam izsniegtas licences kartītes vai Kopienas atļaujas kopijas**

Kravas transportlīdzekļu skaits, kam ir izsniegtas licences kartītes vai Kopienas atļaujas kopijas, periodā no 2014. līdz 2019.gadam ir pakāpeniski palielinājies, skaitam samazinoties tikai 2020.gadā. Salīdzinot ar 2014.gadu, 2020.gadā kravas transportlīdzekļu skaits starptautiskajos pārvadājumos un iekšzemes pārvadājumos ir palielinājies attiecīgi par 1619 un 582. Latvijas pārvadātāju konkurētspēja un tirgus daļa ES pakāpeniski un stabili pieaug, kas ir acīmredzami pozitīvs rādītājs tautsaimniecībai.



**Avots:**VSIA “Autotransporta direkcija”3.2.3. attēls*.* **Starptautiskajos pārvadājumos (ar tiesībām veikt iekšzemes pārvadājumus) izmantojamo kravas TL sadalījums pa ekoloģiskajām klasēm**

ATD statistikas dati liecina, ka starptautiskie kravu autopārvadātāji regulāri atjauno savus autoparkus un arvien vairāk iegādājas videi draudzīgākus un drošākus transportlīdzekļus. Veidot zaļāku un modernāku autoparku autopārvadātājus motivē iespēja kļūt par Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējo kravu pārvadājumu atļauju sistēmas dalībnieku un saņemt pieeju starptautiskajam kravu autopārvadājumu tirgum uz 42 valstīm.

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

3.2.4.attēls. **Kravu apgrozība Latvijas pārvadātāju veiktajos komercpārvadājumos**

Statistikas dati liecina, ka kravu apgrozība Latvijas pārvadātāju veiktajos komercpārvadājumos laika posmā no 2014. gada līdz 2019. gadam ir bijusi svārstīga, apgrozībai augstāko punktu sasniedzot 2019. gadā, kad tika veikti 14092 tonnkilometri, kas ir par 1367 tonnkilometriem vairāk nekā 2014. gadā. Latvijas pārvadātāji ir spējuši saglabāt tirgus daļu un pārorientējuši savu darbību mainīgajos apstākļos, ko izraisījušas ģeopolitiskās pārmaiņas (Krievijas embargo un ES noteiktās sankcijas). Tai pašā laikā Covid-19 pandēmijas dēļ 2020. gadā kravu apgrozījums ir samazinājies salīdzinot ar 2019. gadu. Starptautiskie kravu pārvadājumi nevienā valstī pandēmijas laikā pilnībā ierobežoti netika, tomēr ir ievērojami palielinājusies autopārvadājumu veikšanas izmaksu sadaļa, jo ir jānodrošina personīgie aizsarglīdzekļi, jāievēro dažādi papildu ierobežojumi un kontroles procedūras, kas palielina pārvadājuma ilgumu un izmaksas. Ir samazinājies arī izsniegto licences kartīšu, Eiropas Kopienas atļaujas kopiju, digitālā tahogrāfa karšu un starptautisko atļauju skaits. 2020. gada 20.augustā arī stājās spēkā neviennozīmīgi vērtētā Mobilitātes pakotne[[14]](#footnote-14), kas, no vienas puses, transportlīdzekļa vadītājam piešķir lielāku elastību attiecībā uz darba un atpūtas laika uzskaiti, bet, no otras puses, autopārvadātājiem tiek uzlikti jauni pienākumi, kas rada administratīvo slogu un papildu izmaksas.

## Institucionālā pārvaldība

Valsts politiku un pārvaldi autopārvadājumu jomā īsteno Satiksmes ministrija, savukārt ATD ir vienotas valsts politikas realizētāja starptautisko pārvadājumu jomā un autotransporta komercpārvadājumu uzņēmējdarbības licencēšanā.

Satiksmes ministrija, īstenojot starpvaldību nolīgumos noteikto kompetenci, nodrošina starptautisko kravu un pasažieru autopārvadājumu atļauju kvotu saskaņošanu ar ārvalstīm un savstarpēju atļauju apmaiņu.

ATD darbības galvenais mērķis ir sekmēt pārvadājumu attīstību un pārvadātāju konkurētspējas palielināšanos. Tā nodrošina valsts pārvaldes funkciju administrēšanu autopārvadājumu jomā valstī.

ATD uztur un attīsta kvalitatīvu un juridiski pamatotu pakalpojumu kompleksu (sistēmu) pasažieru un kravu autopārvadājumu jomā atbilstoši valsts, sabiedrības un pārvadātāju interesēm godīgas un vienlīdzīgas pārvadātāju konkurences nodrošināšanai, vienlaicīgi aizsargājot Latvijas pārvadātāju intereses atbilstoši starptautiskajām un Eiropas Savienības tiesību normām.

ATD galvenie darbības uzdevumi kravu pārvadājumu jomā ir:

* veikt Eiropas Kopienas atļauju (to kopiju) un speciālo atļauju (licenču) un licences kartīšu izsniegšanu kravu, starptautisko un iekšzemes pārvadājumu veikšanai;
* veikt vienreizējo un daudzkārtējo atļauju izsniegšanu starptautisko pārvadājumu veikšanai;
* veikt pašpārvadājumu sertifikātu izsniegšanu iekšzemes kravas pašpārvadājumiem;
* veikt transportlīdzekļa vadītāja darba un atpūtas laika uzskaites digitālās kontrolierīces (tahogrāfa) karšu izsniegšanu;
* pārvadājumu vadītāja profesionālās kompetences sertifikātu izsniegšanu;
* autopārvadātāju informatīvās datu bāzes veidošanu un administrēšanu;
* piedalīties autopārvadājumus reglamentējošās juridiski tiesiskās bāzes pilnveidošanā.

Kontroles funkcijas kravu autopārvadājumu jomā nodrošina pašvaldības un Valsts policija, pašvaldības kontroles dienests, pārvadātāju kontroles dienesti, Valsts robežsardze, kā arī Valsts ieņēmumu dienesta muitas iestādes. Plašāks kontrolējošo iestāžu saraksts un to funkciju apraksts ir pieejams 2011. gada 24. maija noteikumos Nr. 411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība”[[15]](#footnote-15).

CSDD nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu un vadītāja apliecību izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu tehniskās apskates vietās un tehniskās kontroles nodrošināšanu uz ceļiem, veic ceļu drošības auditu un vispārēju pārraudzību, kā arī veido un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru, informē un izglīto ceļu satiksmes dalībniekus.

## Tiesiskais ietvars

* Autopārvadājumu likums;
* Bīstamo kravu aprites likums;
* Ceļu satiksmes likums;
* Autoceļu lietošanas nodevas likums;
* Administratīvās atbildības likums;
* Administratīvā procesa likums;
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt

https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-3.

# 

# 4. Dzelzceļš

Dzelzceļa transports ir viens no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan drošības, gan ekoloģiskajā ziņā. 2018. gadā dzelzceļa transports radīja tikai 5,6% no kopējām SEG emisijām transporta sektorā, savukārt ceļu transports aptuveni 93,6%. No kopējā transportā izmantotā energoresursu apjoma dzelzceļa transports 2019. gadā veidoja 4%, kas ir ievērojami mazāk kā autotransports (83,5 %) un vairāk kā divas reizes mazāk kā starptautiskais gaisa transports (11,9%).

## Statistika

### Dzelzceļa infrastruktūra

Valsts dzelzceļa tīkla ekspluatācijas garums ir 1 860 km. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) kopējais sliežu ceļu garums ir 1781 km, no tiem:

1. Attiecībā uz sliežu skaitu iecirkņos:

* Vienceļa iecirkņi – 1423 km;
* Divceļu iecirkņi – 350 km;
* Daudzceļu iecirkņi – 8 km.

1. Attiecībā uz sliežu ceļu platumu:

* Pamata platuma – 1748 km;
* Šausrsliežu platuma – 33 km.

Sliežu ceļu platums LDz infrastruktūrā ir 1520 mm, izņemot līniju Gulbene – Alūksne, kuras sliežu ceļu platums ir 750 mm.

1. Attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar kontakttīklu:

* Sliežu ceļi aprīkoti ar kontakttīklu – 250 km (šobrīd ar 3,3 kV līdzstrāvas kontakttīklu elektrificēto sliežu ceļu izvērstais garums – 507 km);
* Sliežu ceļi nav aprīkoti ar kontakttīklu – 1531 km.

1. Attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar bloķēšanas sistēmu:

* Sliežu ceļi aprīkoti ar dispičercentralizācijas sistēmām – 1150 km;
* Sliežu ceļi aprīkoti ar autobloķēšanas sistēmām – 204 km;
* Sliežu ceļi aprīkoti ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmām – 367 km;
* Kustība organizēta ar dispečeru rīkojumiem vai ar manevru sastāviem – 60 km.

LDz pārvaldībā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa tīkla infrastruktūrā ir:

* pasažieru stacijas: 141;
* pieturas punkti: 128 (no kuriem iekonservēti ir 61 pieturas punkti).
* 

**Avots:** VAS “Latvijas dzelzceļš”

4.1.1.1. attēls. **Dzelzceļa infrastruktūra Latvijā**

Šobrīd notiek darbs pie jaunās Eiropas sliežu platuma (1435 mm) dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* attīstības. *Rail Baltica* ir Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas būtisks elements – pašreiz iztrūkstošais koridora starprobežu savienojums. TEN-T politikas mērķis ir izveidot transporta infrastruktūru un savienojumus, kas stiprina vienotu tirgu, nodrošinot preču un cilvēku netraucētu plūsmu, veicina izaugsmi, jaunu darbavietu rašanos un ES konkurētspēju. *Rail Baltica* nodrošinās ātrus, drošus un videi draudzīgus dzelzceļa pakalpojumus gan pasažieru (līdz 249 km/h), gan kravu (līdz 120km/h) pārvadājumiem.

*Rail Baltica* projekta ietvaros Latvijā notiek visu sešu (6) trases posmu projektēšana 265 km garumā :

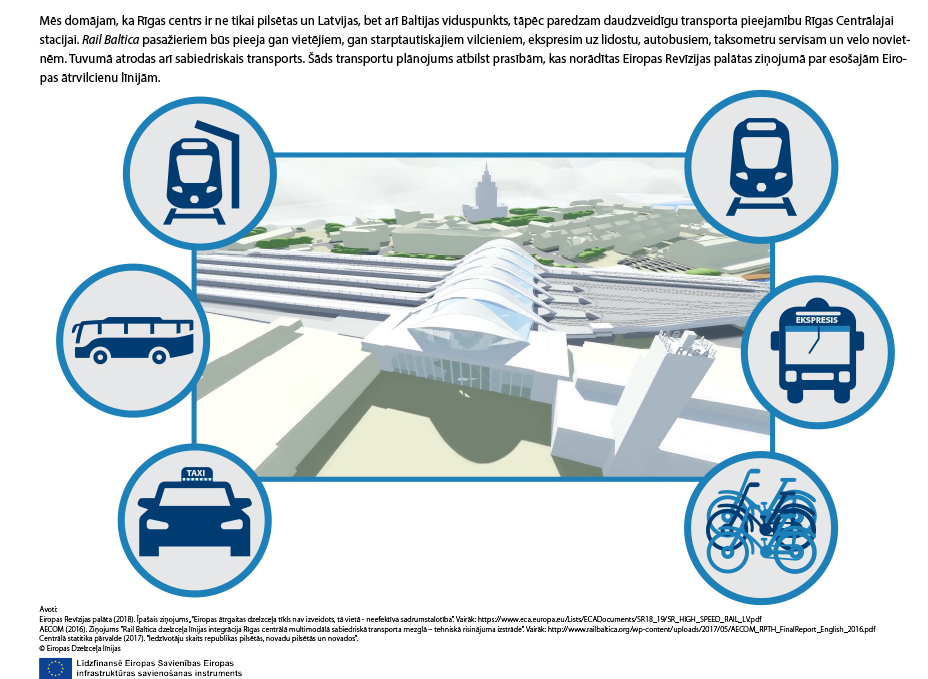
* Igaunijas/Latvijas robeža -Vangaži;
* Vangaži -Salaspils -Misa;
* Upeslejas -Rīga -Misa ( pamata trase caur Rīgu)
* Rīgas Centrālais multimodālais transporta mezgls
* *Rail Baltica* savienojums ar starptautisko lidostu Rīga.

Projektēšanas fāzi kopumā Latvijā plānots noslēgt līdz 2023. gadam, bet jau 2020. gada nogalē ir uzsākta būvniecības fāze Rīgas Centrālajā dzelzceļa mezglā. 2021. gadā plānots uzsākt dzelzceļa līnijas Rail Baltica stacijas būvniecību starptautiskajā lidostā “ Rīga”, kam sekos visas *Rail Baltica* līnijas izbūve. Vienlaikus tiek attīstīti punktveida objekti –multimodālais kravu mezgls Salaspils teritorijā, infrastruktūras apkopes punkti Skultē un Iecavā, kā arī ritošā sastāva depo Jaunmārupē.

Nodrošinot ātru vilcienu satiksmi starp Baltijas galvaspilsētām – no Rīgas uz Tallinu un Viļņu nepilnās 2h, no Tallinas līdz Viļņai – nepilnās 4h, *Rail Baltica* mainīs cilvēku ceļošanas paradumus, padarot tos videi draudzīgākus.

Rīgas Centrālā mezgla projektēšanas darbu rezultātā ir izstrādāti risinājumi, kas veicina dažādu transporta veidu integrāciju un transporta tīklu savietojamību vienā digitāli pārvaldāmā pakalpojumā, veidojot sasaisti starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, starptautisko lidostu Rīga, reģionālo autoostu un reģionālo 1520 mm dzelzceļa tīklu, tādejādi veidojot multimodālu pasažieru pārsēšanās mezglu, kā rezultātā tiek nodrošināta ērta un ātra reģionu sasniedzamība.

Projekta risinājumos ir paredzēta vieta arī reģionālajai satiksmei – plānots izbūvēt līdz 15 reģionālās stacijas un pieturvietas Latvijā. *Rail Baltica* projekta ietvaros ir izstrādāts *Rail Baltica* vilcienu kustības plāns 2026.-2056.gadam un Rīgas Centrālā mezgla optimizācijas plāns, kā rezultātā 1435mm un 1520mm dzelzceļa līnijas veidos sinerģiju.



**Avots:** SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” publicitātes materiāls, 2019.

4.1.1.2. attēls. **Rīgas Centrālais multimodālais transporta mezgls**

AS “Pasažieru vilciens” pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu veic 5 neelektrificētās un 4 elektrificētās līnijās. Maršrutu kopējais garums ir 1023 kilometri, no kuriem 249 kilometri ir elektrificētās līnijas. Visi maršruti ir iekšzemes dzelzceļa pārvadājumi, izņemot maršrutu Lugaži – Valga.

Elektrificētās līnijas/maršruti:

* Rīga–Olaine–Jelgava;
* Rīga–Ogre–Lielvārde–Aizkraukle;
* Rīga–Dubulti–Sloka–Ķemeri–Tukums 2;
* Rīga–Vecāķi–Carnikava–Saulkrasti–Skulte.

Neelektrificētās līnijas/maršruti:

* Rīga–Sigulda–Cēsis–Valmiera–Lugaži–Valga;
* Rīga–Rēzekne–Zilupe;
* Rīga–Krustpils–Daugavpils-Krāslava;
* Rīga–Dobele–Liepāja;
* Rīga–Madona–Gulbene.

**Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija**

Jaunbūvējot un modernizējot dzelzceļa pasažieru infrastruktūru, VAS “Latvijas dzelzceļš” pašreiz ir modernizējis 25 dzelzceļa pasažieru stacijas un pieturas punktus un ir organizēts publiskais iepirkums vēl 48 dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizācijai un izbūvei, ko plānots realizēt projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” ietvaros, piesaistot publisko finansējumu Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.–2020.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietvaros. Projekta mērķis ir izbūvēt stacijās paaugstinātās pasažieru platformas, uzlabojot pasažieru un vilcienu kustības drošību, pasažieru apkalpošanas kvalitāti un komfortu, kā arī samazinot ietekmi uz vidi. Kopumā plānots modernizēt dzelzceļa pasažieru infrastruktūru līnijās : Rīga – Jelgava, Rīga – Tukums II, Rīga - Krustpils un Zemitāni – Skulte.

Arī Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietvaros plānots turpināt dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju, veicot vēl 40 dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizāciju līnijās: Rīga – Lugaži, Krustpils – Indra un Krustpils – Zilupe.

**Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu ātruma paaugstināšanai**

Šobrīd maksimālais pieļaujamais pasažieru vilcienu ātrums pa dzelzceļa infrastruktūru ir līdz 120 km/h, bet kravas vilcieniem – līdz 90 km/h. LDz dzelzceļa infrastruktūras vilcienu kustības ātruma ierobežojumi noteikti 20.06.2017. rīkojumā Nr.D-1.14./128-2017 “Par vilcienu kustības ātrumu noteikšanu” (ar grozījumiem).

Blīvi apdzīvoto centru sasniegšanai, mobilitātes veicināšanai ir būtiski nodrošināt vilcienu ātruma paaugstināšanu. Visefektīvāk šādus ieguldījumus ir veikt tajos dzelzceļa posmos, kuros ir lielāks attālums starp stacijām un vilciena gaitai ir iespējams paātrināties. Ir identificētas divas dzelzceļa līnijas, kurās būtu nepieciešams palielināt vilciena ātrumu, ņemot vērā lielo pasažieru plūsmas apgrozījumu.

* Dzelzceļa līnija Rīga – Cēsis:

Divceļa līnijā no Rīgas līdz Cēsīm ir nepāra ceļš, kura garums ir 95 km un pāra ceļš – 52 km. Šobrīd maksimālais pieļaujamais pasažieru vilcienu ātrums Rīga - Cēsis pa LDz dzelzceļa infrastruktūru ir līdz 120 km/h un vilciens šo attālumu veic aptuveni 70 minūtēs. Veicot infrastruktūras modernizāciju iespējams vilcienu kustības ātrumu paaugstināt līdz 140 km/h un samazināt ekspreša vilcienu braukšanas laiku par aptuveni 10-15 minūtēm.

* Dzelzceļa līnija Krustpils-Rēzekne:

Vienceļa dzelzceļa līnija Krustpils - Rēzekne ir 95 km gara. Šobrīd maksimālais pieļaujamais pasažieru vilcienu ātrums Krustpils - Rēzekne pa LDz dzelzceļa infrastruktūru ir līdz 120 km/h un vilciens šo attālumu veic aptuveni 60 minūtēs. Veicot infrastruktūras modernizāciju iespējams vilcienu kustības ātrumu paaugstināt līdz 140 km/h un samazināt ekspreša vilciena braukšanas laiku par aptuveni 10 minūtēm.

**Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas centrs**

Lai nodrošinātu operatīvu visas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzraudzību un vilcienu kustības vadības lēmumu pieņemšanu, paredzēts izveidot vienoto vilcienu kustības plānošanas un vadības centru. Centra darbība ļautu palielināt iecirkņu caurvedes spēju, uzlabojot vilcienu kustības grafiku, paaugstinot vilcienu satiksmes drošības līmeni un efektīvu ārkārtas situāciju risināšanu, kā arī radīt priekšnosacījumus konkurētspējīgu un kvalitatīvu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu sniegšanai. Ieviešot jaunu vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmu, visā publiskās lietošanas dzelzceļa tīklā palielināsies publiskās lietošanas dzelzceļa caurlaides spēja, un līdz ar to arī Latvijas transporta koridoru starptautiskā konkurētspēja. Vienlaikus, automatizējot operācijas vilcienu kustības vadības procesos, samazināsies drošības riski, kā arī samazināsies ar informācijas aprites procesu saistītās izmaksas un lēmumu pieņemšanas laiks.

**Dzelzceļa tīkla elektrifikācija**

Dzelzceļa tīkls ir būtisks pasažieru un kravu pārvadājumu veikšanai. Pasažieru pārvadājumi, izmantojot elektrovilcienus, tiek veikti iecirkņos − Rīgas Pasažieru stacija – Jelgava; Torņakalns – Tukums II; Rīgas Pasažieru stacija –Zemitāni – Skulte; Rīgas Pasažieru stacija – Aizkraukle; Zemitāni – Šķirotava, bet ārpus Rīgas un Pierīgas pasažieru pārvadājumi tiek veikti ar dīzeļvilcieniem. Savukārt, kravu pārvadājumi šobrīd tiek veikti tikai ar dīzeļvilcieniem.

Sākot ar 2012.gadu dzelzceļa kravu apjomi ir bijuši ļoti svārstīgi ģeopolitisku apstākļu dēļ, taču 2020.gadā ir piedzīvots kravu pārvadājumu apjoma samazinājums jau par 50%, salīdzinot ar 2019.gadā pārvadāto kravu apjomu. Savukārt, pasažieru segmentā pēdējo piecu gadu laikā ir vērojams lēns, bet stabils pieaugums. 2015.gadā tika pārvadāti 17 milj. pasažieru, bet 2019. gadā 18 milj. pasažieru. Diemžēl Covid-19 pandēmijas rezultātā 2020.gadā dzelzceļu pasažieru pārvadājumos bija vērojams kritums, sasniedzot tikai 12 milj. pārvadāto pasažieru skaitu. Tomēr nākotnē paredzams, ka pieaugs pasažieru pārvadājumu nozīmība, īpaši pēc jauno elektrovilcienu iegādes un intervālu kustības grafika uzsākšanas.

Mūsdienās dzelzceļa satiksme spēj nodrošināt pārvietošanās ātrumu un precizitāti, kas pasažieriem atvieglo laika plānošanu, jo nav jāparedz situācijas, kad transports varētu nokļūt sastrēgumā. Tāpat pieaug pieprasījums pēc multimodāliem transporta nodrošinājumiem. Tā kā dzelzceļš ir viegli kombinējams ar citiem transporta veidiem, attīstoties dzelzceļa infrastruktūrai un maršrutu piedāvājumam, paredzams, ka tuvākajā nākotnē dzelzceļš kļūs par mugurkaulu pasažieru pārvadājumos. Ņemot vērā mobilitātes attīstības tendences, ir būtiski nodrošināt mūsdienām atbilstošu dzelzceļa infrastruktūru, kas spētu apmierināt esošās un nākotnē nepieciešamās pasažieru un kravu pārvadājumu vajadzības.

Viens no būtiskiem priekšnosacījumiem ir dzelzceļa tīkla elektrificēto līniju kapacitāte un iespējas to paplašināt. Esošo dzelzceļa elektrificēto līniju infrastruktūra (kontakttīkls, apakšstacijas, kontakttīklu balsti) ir tehniski novecojusi un to dzīves cikls pārsniedz 40 gadus. Lai modernizētu esošo dzelzceļa elektrificēto līniju infrastruktūru, kā arī, lai nodrošinātu elektrificētās zonas palielināšanu, plānots veikt esošās 3.3kV sistēmas nomaiņu uz 25kV sistēmu un elektrificēt jaunus dzelzceļa posmus, ņemot vērā publiskā finansējuma pieejamību. Pāreja uz 25 kV sistēmu sniedz vairākas priekšrocības, tostarp samazina energoapgādes iekārtu izmaksas, uzlabo efektivitāti, kā arī stabilizē strāvas padeves efektivitāti līnijās.

Ņemot vērā, pasažieru un kravu kustības organizāciju, kā arī projekta *Rail Baltica* plānotos būvdarbus Rīgas mezglā, un sinerģiju ar citiem dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektiem, dzelzceļa tīkla elektrifikācija ir realizējama pa posmiem, veicot ieguldījumus pakāpeniski. Atkarībā no publiskā finansējuma pieejamības Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.–2027.gada plānošanas perioda Darbības programmas ietvaros, kā arī Atveseļošanas un noturības mehānisma ietvaros, plānots modernizēt esošos elektrificētos iecirkņus Rīgas mezglā, Rīgas – Tukums līnijā, Torņakalns – Jelgava līnijā, Rīga – Aizkraukle līnijā, kā arī paplašināt elektrificēto zonu Zasulauks – Bolderāja un Aizkraukle – Krustpils līnijās.

**Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija**

1991. gadā no Baltijas dzelzceļa pārvaldes pārņemot dzelzceļa infrastruktūru, VAS “Latvijas dzelzceļš” īpašumā nonāca infrastruktūras objekti, kuros tika identificēts ļoti augsts augsnes un gruntsūdens piesārņojums. Piesārņojuma rašanās iemesli ir dažādi – tehnoloģiskie pasākumi stacijās, atvērta tipa naftas produktu noliešana un uzglabāšana tvertnēs, avārijas, ritošā sastāva kvalitāte, u.c.

2018. gadā apzinātas LDz īpašumā esošās piesārņotās un vēsturiski piesārņotās vietas un piesārņojuma indikatīvais apjoms, kuru nepieciešams likvidēt, lai sasniegtu LR normatīvajos aktos noteikto pieļaujamo piesārņojuma robežlīmeni augsnē un gruntsūdenī.

Apsekošanas laikā identificēti objekti, kuros ne tikai vizuāli novērojams, bet arī detalizētas izpētes rezultāti uzrāda augstu grunts un gruntsūdens piesārņojuma pakāpi. Šiem objektiem ieteikts piešķirt prioritāru nozīmi sanācijas veikšanai: stacijas “Višķi” teritorijā esošā naftas produktu pārsūknēšanas stacija, stacijas “Skrunda” teritorijā esošā bitumena bāze, Vagonu parka teritorija, Šķirotavas stacijas teritorijā esošie divi objekti un Gulbenes stacijas teritorijā esošā degvielas bāze.

Sanācijas darbi augstāk minētajiem objektiem paredz kompleksus un finansiāli apjomīgus pasākumus naftas produktu piesārņojuma likvidēšanai no grunts un gruntsūdens, nosakot piemērotākās utilizācijas un attīrīšanas metodes, ņemot vērā objekta atrašanās vietu, piesārņojuma veidu un tā apjomu. Sanācijas darbu apjomi un to veikšana lielā mērā ir atkarīga no publiskā finansējuma pieejamības.

Likvidējot vēsturisko piesārņojumu LDz objektos, tiks uzlabota vides kvalitāte, mazināts piesārņojuma līmenis un negatīvās ietekmes risks uz cilvēka veselību un apkārtējo vidi un ekosistēmu, tiks novērsta piesārņojumu tālākā izplatīšanās un nonākšana pazemes un virszemes ūdens tilpēs, kā arī tiks radīta iespēja attīrīto teritoriju izmantot esošo dzelzceļa infrastruktūras objektu rekonstrukcijai un paplašināšanai vai jaunu objektu izbūvei.

### Kravu pārvadājumi

No valsts kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars 2020.gadā sastādīja 24 %. Dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūrā 90% ir starptautiskie dzelzceļa kravu pārvadājumi, galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (Austrumu–Rietumu tranzīta koridors), iekšzemes pārvadājumi tikai 10 %, kas izskaidrojams ar salīdzinoši īsajiem pārvadājumu attālumiem. Arvien nozīmīgāku lomu tuvākajā nākotnē ieņems arī pārvadājumi Ziemeļu–Dienvidu virzienā.

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

4.1.2.1. attēls. **Kravu pārvadājumi dzelzceļa transportā**

2019. gadā sākās strauja tranzīta kravu plūsmas samazināšanās Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridorā, kas 2020.gadā ir turpinājusies. 2020.gadā starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos pārvadāto kravu apjoms samazinājās par 17.7 milj. tonnu jeb 45%. Dzelzceļa transporta kravu pārvadājumi 2020.gadā uz un no Latvijas ostām samazinājās par 51.6%, to īpatsvars starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos bija 69.4%.

2020.gadā dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs sastādīja 24.1 milj.tonnu, kas ir par 42% mazāk salīdzinot ar 2019.gadu. Tranzīta kravu apmērs bija 3.7 milj.tonnu, kas ir kritums par 18% salīdzinājumā ar 2019.gadu, importa kravu apmērs bija 16.3 milj.tonnu, kas ir par 50% mazāk, bet eksporta kravu – 2.02 milj.tonnu, kas ir kritums par 11%. Kravu pārvadājumu apjoma samazināšanos transporta un tranzīta nozarē veicināja gan fosilo izejvielu (akmeņogles, nafta un naftas produkti) cenu kritums globālajos tirgos, gan arī ģeopolitiskā situācija.

Analizējot kravu pārvadājumu struktūru, redzams, ka lielāko pārvadājumu daļu jeb 26.6% veido naftas un naftas produktu pārvadājumi (6.4 milj.tonnu). Otru lielāko īpatsvaru pārvadājumos veido graudi un graudu produkti - 18.1% (4.36 mij.tonnu), un salīdzinot ar 2019.gadu pārvadājumu apjoms ir palielinājies par 6.5%. Trešā lielāko pārvadāto kravu grupu veidoja akmeņogle, lai gan šajos pārvadājumos vērojams arī lielākais pārvadāto kravu kritums - par 77% (4,04 milj.tonnu) salīdzinot ar 2019.gadu. Pārvadājumus apjoms 2020.gadā palielinājies tādos kravu segmentos kā kokmateriālu pārvadājumi (palielinājies par 4.2% salīdzinājumā ar 2019.gadu, sasniedzot 2,06 milj.tonnu un to īpatsvaram veidojot 8.6% no kopējiem kravu pārvadājumiem) un minērālvielu pārvadājumi (palielinājums par 28.1%, sasniedzot 542 tonnu jeb 2.2% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma).

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

4.1.2.2. attēls. **Kravu apgrozība dzelzceļa transportā**

Tāpat no 2014.gada vērojams kravu apgrozības samazinājums dzelzceļa transportā: 2014.gadā tas sastādīja 19440.7 milj. t/km, 2015.gadā – 18905.9 milj. t/km, 2016.gadā – 15872.8 milj. t/km, 2017.gadā – 15013.7 milj. t/km, 2018.gadā – 17858.8 milj. t/km, 2019.gadā- 15018.8 milj. t/km, 2020.gadā- 7979,4 milj. t/km, kas ir par 47% mazāk nekā gadu iepriekš.

Vilcienu nobraukto kilometru skaits 2020. gadā kravu pārvadājumos ir samazinājies par 43%, salīdzinot ar 2019. gadu, bet pasažieru pārvadājumos - palielinājies par 0,8%. 2020. gadā dzelzceļa infrastruktūra tika izmantota, lai pārvadātu 24,1 miljonus tonnu kravu, veicot 4,65 miljonus vilcienu kilometru, savukārt, pārvadājot 12,7 miljonus pasažieru, ir veikti 5,8 miljoni vilcienu kilometru.

## Institucionālā pārvaldība

Valsts politiku dzelzceļa transporta jomā īsteno Satiksmes ministrija atbilstoši politikas plānošanas dokumentiem. Valsts dzelzceļa administrācija (turpmāk- VDzA) saskaņā ar Dzelzceļa likuma 30.pantu īsteno valsts pārvaldi dzelzceļa transporta nozarē. VDzA veic dzelzceļa nozares regulatīvās iestādes funkcijas, tajā skaitā, uzrauga dzelzceļa jomu reglamentējošo Eiropas Savienības tiesību aktu prasību izpildi. Papildus VDzA veic arī neregulatīvās funkcijas tādas kā pārvadātāju licencēšanu, dzelzceļā reģistru uzturēšanu, kā arī īsteno vides politiku.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija (turpmāk- VDzTI) saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.pantu īsteno valsts pārvaldes funkciju dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzībā un kontrolē, lai nodrošinātu minēto jomu regulējošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un izpildi, atbilstoši Dzelzceļa likuma 33., 33.3, 33.4, 34 1, 35.1-35.2, 36.1, 36.5, 36.6, 37.1., 43.1- 438 pantā noteiktajam.

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – TNGIIB) atbilstoši starptautisko un Latvijas tiesību aktu prasībām organizē, veic un kontrolē dzelzceļa negadījumu un incidentu izmeklēšanu.

Izstrādājot nozares politiku un normatīvos aktus dzelzceļa apakašnozarē, Satiksmes ministrija sadarbojas ar LDz, kas saskaņā ar Dzelzceļa likuma 6., 10.-13.pantu veic valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas, kā arī ar AS „Pasažieru vilciens”, kas nodrošina dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. Satiksmes ministrija ir noslēgusi deleģēšanas līgumu 28.12.2018 Nr. SM 2018/-56, grozījumi 07.01.2020 ar SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” (turpmāk - EDzL), saskaņā ar kuru EDzL tiek deleģēts uzdevums organizēt darbus *Rail Baltica* valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei saskaņā ar CEF Finansēšanas līgumiem. Atbilstoši Satiksmes ministrijas mērķim koncentrēt atbildību par *Rail Baltica* projekta Latvijas aktivitāšu ieviešanu vienā uzņēmumā un Ministru Kabineta 08.09.2020. Protokollēmuma Nr.53 34.§, Satiksmes ministrija pārskata EDzL un RB Rail AS deleģētās funkcijas *Rail Baltica* aktivitāšu ieviešanā, vairākas EDzL deleģētās funkcijas no 2021.gada nododot RB Rail AS.

## Tiesiskais ietvars

* Dzelzceļa likums;
* Dzelzceļa pārvadājumu likums;
* Bīstamo kravu aprites likums;
* Likums “Par Igaunijas Republikas valdības, Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līgumu par Rail Baltic/Rail Baltica dzelzceļa savienojuma izveidi”;
* Pašreiz Latvijas Republikā starptautiskos dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumus regulē šādi starptautiskie tiesību akti:
* Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF);
* Nolīgums par pasažieru starptautisko satiksmi (SMPS);
* Nolīgums par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS).
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt

https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-1.

# Pasažieru pārvadājumi

Latvijā sabiedriskā transporta pakalpojumi pilda sociālu funkciju, nodrošinot iedzīvotāju tiesības uz brīvu pārvietošanos un iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību un pieprasījuma pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem apmierināšanu. Tas ir būtisks instruments ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā. Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums garantē, ka iedzīvotājiem tiek nodrošināta iespēja nokļūt uz izglītības iestādēm, ārstniecības iestādēm, darbavietām un valsts un pašvaldību institūcijām to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Sabiedriskais transports ir arī alternatīva privātā transporta izmantošanai, tādēļ ir nepieciešams nodrošināt konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu, tā vienlaikus veicinot ietekmes uz vidi mazināšanu.

Lai nodrošinātu pēc iespējas racionālāku, optimālu un izmaksu efektīvu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kurā tiek nodrošināti visiem pieejami un noteikta apjoma valsts garantēti sabiedriskā transporta pakalpojumi, maršrutu tīklu pilsētas nozīmes maršrutos pārzina republikas pilsētas, savukārt reģionālajos pārvadājumos, atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes uzdevumam pārzin un organizē ATD.

## Statistika

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

5.1.1..attēls. **Pasažieru pārvadājumi (milj. cilvēku)**

Sākot no 2015.gada ir vērojams pasažieru skaita pieaugums dzelzceļa transportā, 2019.gadā sasniedzot 18,6 miljonus pasažieru, savukārt tajā pašā laikā pilsētas elektriskajā transportā ir vērojams pasažieru skaita samazinājums. Pēdējos gados ir novērojams ar vilcieniem pārvadāto pasažieru skaita pieaugums. Kopumā braucienu skaits laikā no 2016.gada līdz 2019.gadam ir ar nelielu pieaugošu tendenci. Pasažieru skaita pieaugums 2019,gadā bija vērojams gandrīz visās vilcienu līnijās gan elektrovilcienu, gan dīzeļvilcienu maršrutos, savukārt 2020.gadā Covid-19 pandēmijas ietekmes rezultātā visās vilcienu līnijās bija vērojams pasažieru skaita kritums. Elektroniski iegādāto biļešu skaita īpatsvars no 2018.gada decembra līdz 2020.gada decembrim ir pieaudzis par 18%. Minēto pieaugumu ir nodrošinājusi ieviestā lojalitātes programma, kura kopš 2019.gada augusta piemēro 5% un no 2020.gada janvāra līdz pat 10% atlaidi visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS “Pasažieru vilciens” elektroniskajām biļetēm.

Ievērojot ar Ministru kabineta rīkojumu Nr.103 “Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu” izsludināto ārkārtējās situācijas stāvokli no 2020. gada 12. marta līdz 9.jūnijam, ar Ministru kabineta rīkojumu Nr.655 “Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu” izsludināto atkārtoto ārkārtējās situācijas stāvokli no 2020.gada 9.novembra un ārkārtējās situācijas laikā noteiktos ierobežojošos pasākumus vīrusa infekcijas Covid-19 izplatības ierobežošanai, salīdzinot 2020.gada 12 mēnešu rezultātus ar tādu pašu periodu pērn, vērojams būtisks pasažieru skaita samazinājums. Vilcienu satiksmē pasažieru skaits 2020.gada 12 mēnešos salīdzinājumā ar 2019.gada 12 mēnešiem mazinājies par 31%, pārvadājumos ar regulārās satiksmes autobusiem par 38%, bet pilsētu elektriskā transporta satiksmē par 35%. Pārvadājumos ar regulārās satiksmes autobusiem pasažieru apgrozība 2020.gada 12 mēnešos salīdzinājumā ar 2019.gada 12 mēnešiem mazinājusies par 37%, bet vilcienu satiksmē par 36%.

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

5.1.2..attēls**. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā**

Lai veicinātu iedzīvotājus izvēlēties sabiedrisko transportu, ATD kopā ar Satiksmes ministriju izstrādāja, un Latvijas valdība 2019.gadā atbalstīja Sabiedriskā transporta attīstības koncepciju 2021.-2030.gadam[[16]](#footnote-16). Saskaņā ar koncepciju dzelzceļš noteikts kā transporta sistēmas mugurkauls – maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu pārvadājumi tiks nodrošināti ar dzelzceļa transportu, autobusi veiks pasažieru nogādāšanu līdz vilcienam. Pārvadājumi ar autobusiem tāpat tiks veikti vietās, kur vilciens nekursē. Sākot ar 2022. gada otro pusgadu, līdz ar jauno elektrovilcienu iegādi, tiks ieviests regulārā intervāla grafiks, kas ne tikai palielinās vilcienu pieejamību, bet arī sniegs vispārēju priekšstatu, kad (vai pēc cik ilga laika) gaidāms vilciens, nemeklējot kustības sarakstu. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, kas tiks veikti paralēli dzelzceļa maršrutiem, Pierīgas savienojumos Rīga–Ogre, Rīga – Salaspils, Rīga-Jelgava, Rīga- Olaine, Rīga- Jaunķemeri, Rīga- Sloka, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils, ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, pārvadājumi tiks nodrošināti uz komerciālajiem principiem, kuri ir iekļauti informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam” un ir ietverti likumprojektā “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” (687/Lp13), kas stājās spēkā 2020.gada 30.decembrī.

Tāpat no 2021.gada tiks veidota vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma (VBNIS), kuras izstrādei ATD jau ir pabeigusi iepirkumu procedūru un uzsākusi informācijas sistēmas izstrādi. Izmantojot šo sistēmu tiks nodrošināta biļešu tirdzniecība reģionālās nozīmes maršrutos braucieniem ar vilcienu un autobusu, ieviesta vienotā biļete braucienam ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā. Šo noliktavas sistēmu izmantos pārvadātāji, autoostas, komercsabiedrības (tostarp tīmekļvietnes un mobilās lietotnes). Sistēmas uzdevums ir sakārtot biļešu tirdzniecības organizēšanas jautājumus un efektivizēt valsts budžeta līdzekļu kontroli, nodrošinot vienotas sabiedriskā transporta biļešu noliktavas funkcijas gan biļešu tirdzniecības nodrošināšanā, gan pārdoto biļešu uzskaitē.

Automātiskā piekļuve šai sistēmai tiks nodrošināta pārvadātājiem, kuriem ir piešķirtas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos, biļešu tirdzniecībai transportlīdzekļos, reģistrētām autoostām, kurām autoostā obligāti sniedzamo pakalpojumu klāstā ir noteikta biļešu tirdzniecība, un dzelzceļa stacijās esošajām biļešu tirdzniecības kasēm, kurās tiek nodrošināta biļešu tirdzniecība tikai uz iekšzemes dzelzceļa maršrutiem.

Lai uzlabotu un attīstītu integrēta sabiedriskā transporta sistēmu Latvijā, nodrošinot ērtu piekļuvi pakalpojumiem un iestādēm visā valstī, Satiksmes ministrija iesniegusi pieteikumu Eiropas komisijas plānotajiem analītiskajam pētījumiem Eiropas strukturālo reformu atbalsta programmā, īstenojot vispārēju rīcības plānu ar ieteikumiem, kā pilsētas un starppilsētu sabiedrisko transportu integrēt vienā sabiedriskā transporta vadības sistēmā un lai veicinātu efektīvāku pāreju uz tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu parku Latvijā, Eiropas komisija plāno veikt analītisku pētījumu par nepieciešamajām efektīvajām izmaiņām transportlīdzekļu parka struktūrā.

Tāpat ATD saskaņā ar Centrālās finanšu līgumu aģentūras un VARAM 2019.gada 26. jūlija noslēgto vienošanos par projekta Nr.2.2.1.1/19/I/002 “Publiskās pārvaldes informācijas un komunikāciju tehnoloģiju arhitektūras pārvaldības sistēma - 2.kārta” (turpmāk – Projekts) īstenošanu, ir noslēgusi sadarbības līgumu Nr. IKT/7/2021 ar VARAM. Atbilstoši Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijas pienākumos ietilpst nepieciešamā integrācijas risinājuma izveide starp Autotransporta direkcijas pārziņā esošo valsts informācijas sistēmu “Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju uzskaites informācijas sistēma” (BMA) un Projekta ietvaros izveidojamo braukšanas maksas atvieglojumu sistēmu (AVIS). Saskaņā ar noslēgtā Līguma nosacījumiem Autotransporta direkcijai BMA sistēmas integrēšanā ar AVIS jānodrošina šādu datu saņemšana no BMA sistēmas par atvieglojumu klasifikatoriem: personām - atvieglojuma saņēmējiem, piešķirto atvieglojumu reģistru – personu sasaisti ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem un atvieglojuma darījuma datiem – dati no valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu pakalpojumu sniedzējiem (pārvadātājiem) par personas reģistrētajiem braucieniem.

## Institucionālā pārvaldība

Valsts pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē, saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu, Autopārvadājumu likumu un citiem saistošajiem normatīvajiem aktiem, atbilstoši savai kompetencei īsteno:

* Satiksmes ministrija, izstrādājot nozares attīstības politiku;
* Sabiedriskā transporta padome;
* ATD:
* sadarbībā ar attiecīgajām plānošanas reģionu institūcijām izstrādā un plāno maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutus, sniedz priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei attiecībā uz maršrutu tīkla pārzināšanu;
* sabiedriskā transporta padomes uzdevumā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos;
* nodrošina sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu Ministru kabineta noteiktajā kārtībā;
* sagatavo priekšlikumus sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu un to izmaiņu noteikšanai, kā arī citos jautājumos Sabiedriskā transporta padomes uzdevumā;
* organizē ar sabiedrisko transportu saistītos pakalpojumus;
* uztur vienotu sabiedriskā transporta pakalpojumu datubāzi un uzskaites sistēmu;
* sadarbojas ar līniju būvju īpašniekiem un infrastruktūras pārvaldītājiem;
* izveido un uztur braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju informācijas sistēmu, kurā veic informācijas apstrādi par pasažieriem, kuriem ir tiesības izmantot normatīvajos aktos noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus.
* uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē;
* veic autoostu reģistrāciju un autoostu darbības uzraudzību;
* izsniedz speciālās atļaujas (licences) un licences kartītes pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglajiem automobiļiem;
* veic taksometru vadītāju reģistrāciju;
* veic tīmekļvietnes vai mobilās lietotnes pakalpojuma sniedzēju pasažieru komercpārvadājumos ar taksometriem un vieglajiem automobiļiem reģistrāciju un darbības uzraudzību.
* plānošanas reģioni pašvaldību interesēs pārzina sabiedrisko transportu maršrutu tīkla reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos;
* republikas pilsētu pašvaldības pārzina maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savas pilsētas administratīvajā teritorijā;
* republikas pilsētu pašvaldību un plānošanas reģionu kompetencē ir taksometru pārvadājumu licencēšana savā administratīvajā teritorijā.

Kontroles funkcijas pasažieru autopārvadājumos un pārvadājumos pa dzelzceļu nodrošina pašvaldības un Valsts policija, pašvaldības kontroles dienests, pārvadātāju kontroles dienesti, Valsts robežsardze, Valsts ieņēmumu dienesta muitas iestādes, kā arī Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs. Plašāks kontrolējošo iestāžu saraksts un to funkciju apraksts ir pieejams 2011. gada 24. maija noteikumos Nr. 411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība”[[17]](#footnote-17) un arī likumā “Dzelzceļa likums”[[18]](#footnote-18).

## Tiesiskais ietvars

* Autopārvadājumu likums;
* [Dzelzceļa pārvadājumu likums](http://www.likumi.lv/doc.php?id=1192);
* Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums;
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt

https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti.

# Satiksmes drošība

2018.gada 17.maijā Eiropas Komisija nāca klajā ar Stratēģisko rīcības plānu ceļu satiksmes drošībai un 2019.gada 19.jūnijā - Ceļu satiksmes drošības politikas pamatnostādnēm 2021.- 2030.gadam, kurā norādīta nepieciešamība pēc Ceļu satiksmes drošības rādītāju (*Key performance indicators (KPIs) for road safety*) datu ieviešanu un ziņošanu. Ceļu satiksmes drošības rādītāji ir neatņemama turpmākas ceļu satiksmes drošības politikas ieviešanas sastāvdaļa, kas ir pamatā Eiropas Komisijas Ceļu satiksmes drošības politikas pamatnostādnēm nākamajam desmit gadu plānošanas periodam, lai iegūtu skaidrāku izpratni par dažādiem jautājumiem, kas ietekmē kopumā esošās ceļu satiksmes drošības politikas īstenošanu un efektivitāti. Tādējādi Eiropas Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstu ekspertiem ir izstrādājusi galvenos Ceļu satiksmes drošības rādītājus (KPI).

2020.gada 4.martā Eiropas Komisija publicēja informāciju par uzsaukumu projektam “Atbalsts dalībvalstīm ceļu satiksmes drošības indikatoru statistikas noteikšanas ieviešanā” (*Programme Support Action (PSA) to support Member States in collecting Key Performance Indictors (KPIs) for road safety”*), kura mērķis ir palīdzēt dalībvalstu iestādēm apkopot ceļu satiksmes drošības galvenos darbības rādītājus un izstrādāt kopēju metodoloģiju ceļu satiksmes drošības infrastruktūras novērtēšanai visā tīklā. Ievērojot nepieciešamību izpildīt Latvijas Republikas saistības, tā pievienojusies konsorcija projektam datu vākšanas īstenošanai, kurā koordinatora funkcijas pilda Beļģijā reģistrētais VIAS institūts, kurš sagatavojis dalībvalstu kopīgo pieteikumu un kas arī apstiprināts no Eiropas Komisijas puses. Projekta ietvaros koordinators izstrādās datu vākšanas metodikas vadlīnijas, uz kuru pamata katra dalībvalsts sagatavos savu datu vākšanas metodiku un veiks nepieciešamās procedūras datu savākšanai, tostarp, iepirkumu procedūras. Ceļu satiksmes drošības rādītāji turpmāk dalībvalstīm būs jāiesniedz katru gadu.

Ceļu satiksmes drošības rādītāji ietver tādus rādītājus, kas raksturo ceļu satiksmes dalībnieku uzvedību, transportlīdzekli un infrastruktūru:

6.1.tabula

**Ceļu satiksmes drošības rādītāji**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Indikators | Paskaidrojums |
| 1 | Ātrums | Transportlīdzekļu skaits (%), kuri neievēro atļautā ātruma ierobežojumus |
| 2 | Drošības jostas | Transportlīdzekļu pasažieru skaits (%), kuri nelieto drošības jostas vai nelieto bērnu sēdeklīšus |
| 3 | Drošības aprīkojums | Motociklu un mopēdu vadītāju un pasažieru skaits (%), kuri nelieto drošības ķiveres |
| 4 | Alkohola lietošana | Transportlīdzekļu vadītāju skaits (%), kuri piedalās ceļu satiksmē virs pieļaujamā alkohola daudzuma asinīs |
| 5 | Uzmanības novēršana | Transportlīdzekļu vadītāju skaits (%), kuri transportlīdzekļa vadīšanas laikā izmanto mobilās viedierīces |
| 6 | Transportlīdzekļu drošība | Jaunu transportlīdzekļu skaits (%), kuri atbilst augstākajai satiksmes drošības klasei |
| 7 | Infrastruktūras drošība | Kopējais autoceļu garums (%), kuri atbilst augstākajām satiksmes drošības prasībām |
| 8 | CSNg seku likvidācija | Laiks (minūtes un sekundes), kāds nepieciešams, lai pēc CSNg un izsaukuma zvana glābējiem, glābēji ierodas CSNg vietā |

**Avots:** Eiropas Komisija “ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz “nulles vīziju” ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz “nulles vīziju””, 2019.

## Statistika

**Avots:** VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.1. attēls. **Ceļu satiksmes negadījumu ar cietušajiem skaita dinamika Latvijā**

Statistikas dati rāda, ka 2020.gadā ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk- CSNg) skaits, kuros ir cietušie, salīdzinājumā ar 2019.gadu ir samazinājies par 326 jeb par 9% un tas ir turpinājis samazināties kopš 2018.gada. Daļēji to varētu skaidrot ar autoceļu infrastruktūras uzlabošanas pasākumiem, kas primāri ir orientēti uz ceļa posmiem, kuros bieži notiek CSNg. Pārskata periodā ir panākts šādu ceļa posmu samazinājums uz pusi. Tāpat arī stacionāro foto radaru ieviešana kopā ar citām preventīvajām darbībām ātruma pārsniegšanas pārkāpumu samazināšanā ir attaisnojusies un arī vidējā ātruma kameru tests ir bijis veiksmīgs, jo ātrums arvien mazāk gadījumos ir CSNg iemesls.

**Avots:** VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.2. attēls. **Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušie un bojā gājušie 2014-2020**

Bojāgājušo skaita samazinājuma veiksmīgos rādītājus no 2017.gada līdz 2019.gadam ir nodrošinājuši tādi faktori kā drošības jostu un sistēmu lietošana automašīnās, vadītāja uzvedības maiņa, automašīnu konstrukcijas un drošības sistēmu kvalitāte un pēc CSNg izsaukumu reakcijas ātrums un glābšanas darbu kvalitāte. 2020.gadā smagi ievainoto un bojā gājušo satiksmes dalībnieku skaits ir pieaudzis, salīdzinot ar 2019.gadu pieaugot par attiecīgi par 30 un 7. Pārskata periodā smagi ievainoto skaita dinamika kopumā uzrāda pieaugošas tendences. Minētās tendences ir izskaidrojamas ar satiksmes intensitātes palielinājumu, kas tieši seko ekonomikas izaugsmei. Ceļu satiksmes drošības pasākumi ir primāri orientēti uz bojāgājušo skaita mazināšanu tie arī samazina iespējamību, ka notiks CSNg ar smagi cietušajiem, taču kopējā CSNg skaita pieauguma dēļ tomēr nesamazinās kopējais CSNg ar smagi ievainotajiem skaits. Pārskata periodā bojā gājušo skaits ir pakāpeniski samazinājies, izņemot pieaugumu 2014., 2018. un 2020. gadā:

* 2014. gadā tika pārtraukta fotoradaru izmantošana uz Latvijas ceļiem. Jaunus stacionāros fotoradarus sāka uzstādīt 2014. gada decembrī (kopumā uzstādīti 100 stacionārie fotoradari) un kopš tā laika konsekventi ir samazinājies vidējais kustības ātrums uz Latvijas ceļiem.
* 2018. gadā savukārt bija vairāk CSNg ar vairākiem cietušajiem vienā CSNg un, ņemot vērā nelielo CSNg ar bojāgājušajiem skaitu, šie daži gadījumi ir pasliktinājuši statistikas rādītāju.
* 2019. gada rādītāji attiecībā pret iepriekšējiem gadiem ir vairāku plānveidīgu aktivitāšu rezultāts – gan 2018. gadā pabeigtais stacionāro fotoradaru projekts, gan informatīvās kampaņas, kas galvenokārt orientētas uz smagi ievainoto gājēju (12,4% samazinājums pret 2018. gadu), velosipēdistu (36,8%) un bojāgājušo gājēju (22%) un mototransporta vadītāju un pasažieru (55,6%) skaita samazināšanu.

Izvērtējot dažādu faktoru ietekmi uz bojāgājušo skaita izmaiņām jāsecina, ka šādi faktori ir veicinājuši bojā gājušo skaita samazinājumu:

* Drošības jostu vadītājiem lietošana pieaugusi no aptuveni 60% 1992. gadā līdz aptuveni 97% 2019. gadā. Strauji pieaugusi jostu lietošana blakussēdētājiem, kā arī aizmugures sēdekļos.
* Preventīvās informatīvās kampaņas, kas maina ceļu satiksmes dalībnieku uzvedību, un pamatā balstītas uz CSNg bojāgājušo skaita samazinājumu (piemēram, tiek pastiprināta drošības aprīkojuma lietošana, samazināts apreibinošo vielu lietošanas gadījumu skaits un gājēju skaits, kuri nelieto atstarotājus diennakts tumšajā laikā).
* Kopējais autoparka vecums pakāpeniski tiek atjaunots un attiecīgi tā kopējais drošības līmenis pamazām pieaug, lai arī autoparka vecums vēljoprojām ir zem ES vidējā līmeņa. 30 gadu laikā automašīnas kļuvušas drošākas, jo tajās jau standartā tiek uzstādīti gaisa drošības spilveni, veikti konstruktīvi un tehnoloģiski uzlabojumi.
* VUGD un NMPD reakcijas laika un aprīkojuma uzlabojumu dēļ arī sasniegts būtisks uzlabojums glābšanas darbu efektivitātē.

**Avots:** VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.3.attēls. **Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki 2014 - 2019**

**Avots:** VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.4.attēls. **Ceļu satiksmes negadījumos ievainoti mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki 2014 - 2019**

Bojāgājušo un smagi ievainoto skaita mazināšana mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku kategorijās uzrāda atšķirīgus rādītājus. Bojāgājušo gājēju un mototransporta (motocikli, mopēdi un kvadricikli) vadītāju un pasažieru rādītāji pārsniedz mērķa rādītāju (50% samazinājums 2020. gadā, salīdzinot ar 2010. gadu). Tajā pašā laikā bojāgājušo velosipēdistu rādītāji nesasniedz mērķa rādītāju. Taču jāņem vērā, ka absolūtajos skaitļos bojāgājušo rādītāji ir mazi, pārsvarā gadījumu ir zem 10 gadā un ir grūti pamanāmas sistēmiskas tendences.

**Avots:** Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija

6.1.5.attēls. **Kopējais nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits 2014-2019**

Attiecībā uz kopējo nopietnu dzelzceļa negadījumu skaitu laika posmā no 2014.gadam līdz 2019.gadam nav vērojamas izteiktas negadījumu palielināšanās tendences, negadījumu skaitam šajā laika posmā saglabājoties diapazonā no 18 negadījumiem 2016.gadā līdz 25 negadījumiem 2015.gadā.

Analizējot pēdējo gadu tendences, jānorāda, ka no nopietnu dzelzceļa negadījumu kopskaita lielāko īpatsvaru veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā (vidēji 75.92%). Tam seko negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm (18.98%). 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm izraisa personas, kuras šķērsojot sliežu ceļus, nav ievērojušas drošības prasības (gājēji, velosipēdisti). Būtiski samazinājies sadursmju ar transportlīdzekļiem negadījumu skaits (vidēji sasniedzot trīs sadursmes gadā jeb 7.7% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm). No 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamajām kravām, kam būtu bijusi nopietna ietekme uz drošību.

Drošības uzlabošanas nolūkos jāturpina darbs pie vienlīmeņa šķērsojumu samazināšanas pilsētās. Nākotnē ir paredzēta divu līmeņu šķērsojumu izbūve Rail Baltica projekta ietvaros. Divu līmeņu šķērsojumu izbūve paredz augstas būvniecības izmaksas, taču tas ir drošākais risinājums, kas pilnībā izslēgs gājēju kustību paaugstinātās bīstamības zonā. Tāpat gājēju pāreju aprīkošana ar gaismas un skaņas signalizācijām, automātiskajām aizsargbarjerām un videonovērošanas sistēmām ir efektīvs risinājums negadījumu risku samazināšanai uz gājēju pārējām. VAS “Latvijas dzelzceļš” vidējā termiņa investīciju plāna 2019.-2023.gadam ietvaros plāno aprīkot ar gaismas un skaņas signalizāciju līdz divām gājēju pārejām gadā. Būtu jāveic nožogojumu uzstādīšanu vietās, kur ir intensīva satiksme. Vienlaikus  jāturpina darbs pie sabiedrības izglītošanas un dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanas un  uzlabošanas atbilstoši drošības prasībām.

## Institucionālā pārvaldība

Ceļu satiksmes drošības padome, kas darbojas saskaņā ar Ministru kabineta 2019.gada 11.jūnija noteikumiem Nr. 245 ”Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums” ir konsultatīva institūcija, kuras darbības mērķis ir sekmēt vienotas valsts politikas izstrādi un īstenošanu ceļu satiksmes drošības jomā, lai paaugstinātu vispārējo ceļu satiksmes drošības līmeni valstī.

Ceļu Satiksmes drošības padome koordinē ceļu satiksmes drošības jomas politikas plānošanas dokumentu pilnveidošanu un īstenošanu, izskata priekšlikumus un lemj par pasākumiem, kas veicami, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, kā arī veic citus saistītos uzdevumus.

Ceļu satiksmes drošības padomē ir pārstāvēta Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Finanšu ministrija, Tieslietu ministrijas valsts sekretārs, Veselības ministrijas valsts sekretārs, kā arī šo ministriju padotības iestādes un valsts kapitālsabiedrības, tāpat padomē ir pārstāvētas vairākas nevalstiskās organizācijas un pašvaldības.

Valsts politiku dzelzceļa transporta nozarē īsteno Satiksmes ministrija atbilstoši transporta politikas plānošanas dokumentiem.

Valsts pārvaldi dzelzceļa transporta nozarē realizē VDzA. Riska novērtēšanas jomā VDzA funkcijās saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta pirmās daļas 11. apakšpunktu ietilpst apdraudējuma izvērtēšana, ko dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, un veic nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus.

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību Latvijā veic VDzTI. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta trešajā daļā noteikto, VDzTI:

* kontrolē dzelzceļa ekspluatācijas un tās drošības jautājumos pieņemtajos likumos un citos normatīvajos aktos noteikto prasību izpildi;
* uzrauga, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki veic dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un uzskaiti;
* izskata dzelzceļa infrastruktūras būvprojektus un pieņem lēmumus par tiem, izsniedz būvatļaujas un kontrolē, kā dzelzceļa infrastruktūras būvniecības dalībnieki ievēro Dzelzceļa likuma un citu būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības;
* izsniedz, atjauno, groza un atsauc vienotos drošības sertifikātus, drošības apliecības un sertifikātus par ritošo sastāvu atbildīgajām struktūrvienībām;
* izsniedz profesionālās kompetences sertifikātus reglamentētajās sfērās;
* izdod, atjauno, groza un atsauc atļauju ritekļa laišanai tirgū;
* veic drošības rādītāju uzskaiti un novērtē drošības līmeņus;
* uzrauga pārvadātājus, manevru darbu veicējus un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus un citas funkcijas.

Smagas dzelzceļa avārijas gadījumā izmeklēšanas darbības organizē, veic un kontrolē TNGIIB.

## Tiesiskais ietvars

* Ministru kabineta 2020.gada 2.jūnija noteikumi Nr. 334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”;
* Ministru kabineta 2019.gada 11.jūnija noteikumi Nr. 245 “Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums”;
* Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumi Nr.1240 “Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošību Eiropas ceļu tīklā”;

Ministru kabineta 2010.gada 26.janvāra noteikumi Nr.75 “Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi”;

* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-3 un https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-1.

# Aviācija

Latvijas gaisa transporta darbību pamatā nodrošina divi galvenie infrastruktūras uzņēmumi VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” (turpmāk – Lidosta ”Rīga”) un VAS “Latvijas gaisa satiksme” (turpmāk- LGS), kā arī nacionālais pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” (turpmāk - Airbaltic).

**VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””** ir lielākais starptautiskās aviācijas uzņēmums Baltijā un ir šī reģiona galvenais gaisa satiksmes centrs, kas apkalpo gandrīz pusi no Baltijas valstu lidostu kopējā apkalpoto pasažieru skaita.

## Statistika

**Avots:** VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””

7.1.1.attēls. **Pasažieru apgrozība Lidostā “Rīga”**

Lidosta “Rīga” 2018.gadā pirmo reizi apkalpoja vairāk nekā 7 milj. pasažieru, bet 2019.gadā jau 7 798 394 pasažierus, kas ir par 10,5% vairāk nekā 2018.gadā un par 16% vairāk nekā 2017. gadā, tādējādi nostiprinot Rīgas kā reģionālā gaisa satiksmes centra pozīcijas un veicinot lidostas “Rīga” kā nozīmīga Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centra attīstību.

2020.gadā pirmo reizi gaisa transporta darbības vēsturē Covid-19 pandēmijas un tās ierobežošanai ieviesto pasākumu ietekmē industrija piedzīvoja nebijušu apkalpoto pasažieru skaita kritumu. Tā smagi skāra arī lidostas “Rīga” darbību un ievērojami samazināja tās apkalpoto pasažieru skaitu.

**Pagaidām situācija nav uzlabojusies arī 2021.gadā. Vēl 2021.gada janvārī lidostā “Rīga” apkalpoti vien nedaudz vairāk kā 50 tūkstoši pasažieru, kas ir par 90,4% mazāk nekā 2020. gada attiecīgajā periodā.**

**Avots:** Lidosta “Rīga”

7.1.2. attēls. **Kravu apgrozība Lidostā “Rīga”**

Sākot no 2015.gada kravu apgrozība Lidostā “Rīga” ir pakāpeniski pieaugusi. Lai gan 2015.gadā samazinājās nosūtīto kravu apjoms, 2019.gadā lidostā tika apkalpotas 27 229 tonnas, kas ir par aptuveni 3% vairāk nekā 2018.gadā, par 8% pieaugot saņemto kravu apjomam, salīdzinot ar 2015.gadu. Ņemot vērā tautsaimniecības vajadzības, Covid-19 pandēmija mazāk skāra kravu apkalpošanas jomu. Lidosta “Rīga” 2020.gadā apkalpoto kravu apjoms samazinājās, bet ne tik būtiski kā pasažieru skaits, lidostai apkalpojot 23 219 tonnas kravu.

Lidosta “Rīga” 2019.gadā apkalpoja gandrīz pusi no Baltijas valstu lidostu apkalpoto kravu apjoma. Lidosta “Rīga” kā vienu no prioritātēm ir izvirzījusi kravu segmenta attīstību. Sakarā ar to, 2019.gadā tika uzsākta jauna kravu perona būvniecība, kas ļaus Lidostai "Rīga" dubultot kapacitāti kravu apkalpošanas jomā un padarīs to pievilcīgāku gaisa kravu pārvadātājiem. Tāpat 2019. gada nogalē Lidosta “Rīga” noslēdza līgumu ar starptautisko loģistikas kompāniju DHL, kas paredz Lidostā “Rīga” izbūvēt vienu no modernākajiem sūtījumu apstrādes un loģistikas centriem Eiropā. Sadarbībā ar investoriem un starptautiskās aviācijas loģistikas ekspertiem iecerēts arī attīstīt multifunkcionālu kravu loģistikas centru.

**VAS “Latvijas gaisa satiksme”**

LGS ir būtisks Eiropas vienotās gaisa telpā un Ziemeļvalstu funkcionālajā gaisa telpas blokā (NEFAB) integrēts elements. Gaisa satiksmes vadības galvenais uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvus un drošus aeronavigācijas pakalpojumus visiem gaisa telpas lietotājiem. Galvenais izaicinājums tuvākajos gados būs, saglabājot nemainīgi augstu pakalpojumu drošības līmeni, pakāpeniski samazināt pakalpojumu vienības maksu, kā to paredz Eiropas Savienības regulējums. 2020.gadā ir vērojams apkalpoto lidojumu skaita samazinājums, kas ir skaidrojams ar COVID-19 radīto ietekmi uz lidojumu ierobežojumiem.

**Avots:** VAS “Latvijas gaisa satiksme”

7.1.3. attēls. **VAS “Latvijas gaisa satiksme” apkalpotie lidojumi**

**AS” Air Baltic Corporation”**

Aviokompānija sekmīgi darbojas ne tikai Latvijā, bet arī Igaunijā un Lietuvā, nodrošinot lidojumus uz vairāk nekā 70 galamērķiem no Rīgas, Tallinas un Viļņas, piedāvājot ērtus savienojumus no Rīgas uz plašo galamērķu klāstu lidsabiedrības maršrutu tīklā Eiropā, Skandināvijā, NVS un Tuvajos Austrumos.

Būtiskākie izaicinājumi ir īstenot Airbaltic jaunajā biznesa plānā "Destination 2025" paredzētos pasākumus, tajā skaitā līdz 2024.gadam ieviest vienotu gaisa kuģu parku, ko veidos līdz pat 80 "Airbus A220-300" lidmašīnas, un tālāk paplašināt lidojumu tīklu.

**Avots:** AS “Air Baltic Corporation”

7.1.4. attēls. **AS “Air Baltic Corporation” pārvadāto pasažieru skaits**

2019.gadā Airbaltic pirmo reizi tās pastāvēšanas laikā apkalpoja vairāk nekā 5 miljonus pasažieru, kas ir par 22% vairāk nekā 2018.gadā. 2020.gadā Covid-19 ietekmē pārvadāto pasažieru skaits samazinājās par 73%.

Jāatzīmē nacionālā pārvadātāja Airbaltic nozīme un loma Latvijas iedzīvotāju (kā arī Lietuvas un Igaunijas iedzīvotāju, kurām nav nacionālo pārvadātāju), kad Covid-19 pandēmijas dēļ tika slēgtas pasaules valstu robežas, repatriācijas nodrošināšana un valstij nepieciešamo stratēģisko preču piegādē.

**Reģionālās lidostas**

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir noteikts, ka Latvijas reģionālās attīstības veicināšanai nepieciešams izmantot Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidostu potenciālu. Tām jākalpo kā Baltijas jūras reģiona mēroga gaisa satiksmes 65 mezgliem, nodrošinot gaisa satiksmi ar citām Baltijas jūras reģiona galvaspilsētām un lielākajām pilsētām, tāpēc nākotnē tās jāveido par nacionālas nozīmes lidostām. Nacionālo lidostu attīstība būs svarīga tūrisma un uzņēmējdarbības veicināšanai ne tikai reģionālā un nacionālā līmenī, bet arī transnacionālai sadarbībai.

Pašlaik regulāru lidojumu veikšanai sertificēta ir lidosta “Liepāja”, no kuras tiek veikti regulāri lidojumi maršrutā Liepāja -Rīga-Liepāja. Liepājas lidosta 2019.gadā ir apkalpojusi 14082 pasažierus, (tajā skaitā regulārajā satiksmē 13835 pasažierus, kas ir par 48,5% vairāk nekā 2018.gadā). Diemžēl Covid -19 pandēmijas rezultātā 2020.gadā regulāru lidojumu veikšana no lidostas “Liepāja” tika apturēta, attiecīgi 2020.gadā apkalpojot tikai 3834 pasažieri.

No 2018.gada ir ievērojami pieaudzis lidostas “Liepāja” apkalpotais lidojumu skaits. Tas ir saistīts SIA “Air Baltic Training” (Pilotu akadēmija) darbības uzsākšanu. Mācību lidojumu skaits 2020.gadā veidoja 93% no kopējā lidojumu skaita Liepājas lidlaukā.

Reģionālās lidostas „Daugavpils lidosta” attīstība var veicināt gan pilsētas, gan Latgales speciālās ekonomiskās zonas attīstību un sekmēt investoru piesaisti pilsētai un reģionam kopumā. Lidosta var kļūt par nozīmīgu Austrumeiropas biznesa loģistikas centru un tūrisma centru, ar augstu mobilitātes nodrošinājumu reģionālā, nacionālā un transnacionālā līmenī.

Lai gan Reģionālās attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam kā prioritāte nav iekļauta reģionālo lidostu attīstība, iespēju robežās būtu jāatbalsta to attīstība.

## Institucionālā pārvaldība

Valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības jomā īsteno Satiksmes ministrija. Satiksmes ministrija izstrādā normatīvo aktu un politikas plānošanas dokumentu projektus, koordinē starptautisko sadarbību aviācijas apakšnozarē, veic pasākumus lidojumu tīkla tālākai attīstībai, sniedz institucionālo atbalstu Latvijas gaisa pārvadātājiem, veic gaisa pārvadātāju licencēšanu un uzrauga minētajās licencēs ietverto nosacījumu izpildi, kā arī nodrošina valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu izpildes pārraudzību aviācijas apakšnozarē, tādējādi nodrošinot priekšnoteikumus drošu, efektīvu un starptautiskajām prasībām atbilstošu gaisa satiksmes pakalpojumu veikšanai.

Atbilstoši likuma “Par aviāciju” 5.panta pirmajai daļai un 6.panta otrajai, ceturtajai un piektajai daļai, VA "Civilās aviācijas aģentūra" (turpmāk — CAA) īsteno valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības jomā, veicot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību, veicot civilās aviācijas personāla sertificēšanu un uzraudzību, kā arī nodrošinot citu valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu izpildi atbilstoši likuma “Par aviāciju” 6.pantā un Ministru kabineta 2012. gada 11. decembra noteikumos Nr.842 “Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" nolikums” noteiktajām funkcijām un uzdevumiem.

Nodrošinot gaisa transporta jomas vienotu un saskanīgu darbību valsts attīstības interesēs, Satiksmes ministrija koordinē CAA, TNGIIB, Lidostas „Rīga”, reģionālo lidostu, LGS, AirBaltic un citu Latvijas Republikā licencēto gaisa pārvadātāju darbību gan Latvijā, gan aiz tās robežām.

## Tiesiskais ietvars

Gaisa transports tāpat kā citas transporta apakšnozares darbojas starptautiski regulētā tiesiskajā vidē. Latvija ir pievienojusies visām būtiskajām starptautiskajām konvencijām aviācijas jomā un nodrošina uzņemto saistību izpildi.

Ir sagatavoti un noslēgti starpvaldību līgumi par gaisa satiksmi, kas nepieciešami lidojumu maršrutu tīkla attīstībai.

Latvija ir pievienojusies **8** starptautiskām konvencijām un to protokoliem un **11** daudzpusējiem līgumiem aviācijas jomā, noslēgusi **39** divpusējos starpvaldību nolīgumus par gaisa satiksmi. Šobrīd darbojas **20** divpusējie starpvaldību nolīgumi par gaisa satiksmi, jo sakarā ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā **19** divpusējo starpvaldību nolīgumu par gaisa satiksmi darbība ir apturēta.

Latvija ir parafējusi **16** divpusējos starpvaldību gaisa satiksmes nolīgumus, kā arī ir nosūtījusi **23** valstīm piedāvājumus noslēgt divpusējus starpvaldību nolīgumus par gaisa satiksmi.

Aviācijas apakšnozares darbības tiesisko ietvaru nacionālā līmenī regulē likums “Par aviāciju” un MK noteikumi. Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-6 un https://www.caa.gov.lv/lv/normativie-akti.

# Jūrniecība

Latvijā ir labvēlīgi ģeogrāfiskie nosacījumi kuģošanas un ostu attīstībai – no Baltijas jūras 8000 kilometru garās krasta līnijas kopgaruma Latvijas krasta līnija ir 500 km. Šā faktora ietekmē Latvija ir kļuvusi par jūras valsti, un jūrniecības nozare arī mūsdienās dod pienesumu valsts ekonomiskajā izaugsmē.

Pasaulē jūras transports ir viens no galvenajiem transporta veidiem - ap 80% no pasaules tirdzniecības notiek, izmantojot jūras pārvadājumus[[19]](#footnote-19). Pieaugot kuģošanas kā transporta veida efektivitātei, kuģošanas industrijai tiek prognozētas labas izredzes tālākai izaugsmei.

Ņemot vērā jūras transporta starptautisko raksturu, jūrniecības nozares sekmīgas attīstības pamatā ir IMO[[20]](#footnote-20) ietvaros pieņemtā regulējuma un ES *acquis*, kā arī citu starptautisko prasību ievērošanas nodrošināšana.

IMO par vienu no savas darbības stratēģiskajiem uzdevumiem uzskata nepieciešamību ieguvumus no jaunajām, progresīvajām tehnoloģijām sabalansēt ar drošības *(safety)* un aizsardzības *(security)* apsvērumiem, kā arī ar to ietekmi uz vidi un nodarbināto personālu. Šādu pieeju ir svarīgi ņemt vērā arī Latvijā, izvirzot prioritātes jūrniecības jomā.

TAP2027 iekļautie pasākumi jūrniecības jomā ir vērsti uz starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un tā ievērošanas veicināšanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos, ko apliecinās Latvijas vietas saglabāšana PMoU Baltajā sarakstā un IMO audita Latvijā (IMSAS) secinājumos ietverto norādījumu izpilde, informācijas sagatavošanu par kuģu ceļiem un navigācijas karšu pārklājuma atjaunošanu, Latvijā pieprasītās jūrniecības izglītības pilnveidošanu, nodrošinot optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu un saglabājot autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu, kā arī izvērtējot jūrnieku sertifikātu digitalizēšanas iespējas.

## Statistika un apraksts

### Jūrnieki, jūrniecības izglītība

Jūras transporta jomā liela vērība tiek pievērsta cilvēka faktoram - jūrnieku profesionālismam un kompetencei. Tā nozīmīgumu apliecina arī IMO 2021.gadam izvēlētā pasaules jūrniecības tēma – “Jūrnieki – jūrniecības nākotnes pamats”, tā uzsverot nepieciešamību palielināt izpratni par jūrnieku būtisko nozīmi pasaules tirdzniecībā un veicināt jūrnieku profesijas atpazīstamību.

Latvijā jūrnieku profesijai ir senas tradīcijas, un arī mūsdienās to var uzskatīt par pieprasītu. Jūrnieku skaita ziņā pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu Latvija ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā[[21]](#footnote-21) un vienā no pirmajām vietām pasaulē[[22]](#footnote-22). Latvijā uz 100 ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem ir vismaz viens jūrnieks (2016)[[23]](#footnote-23). Uz 2021.gada 1.janvāri VSIA “Latvijas Jūras administrācija” (turpmāk – VSIA LJA) Jūrnieku reģistrā (turpmāk – Jūrnieku reģistrs) bija reģistrēti 11 760 jūrnieki[[24]](#footnote-24).

Atbilstoši Jūrnieku reģistra datiem 59% no Latvijas jūrniekiem strādā uz trešo valstu karoga kuģiem, 38% - uz kuģiem zem citas Eiropas Savienības valsts karoga, bet tikai 3% no jūrniekiem strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga[[25]](#footnote-25). Lielākā daļa no tirdzniecības flotes jūrniekiem iekārtojas darbā uz kuģiem, izmantojot Latvijā reģistrēto kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju (kruinga kompāniju) pakalpojumus. Šos pakalpojumus Latvijā sniedz aptuveni 57 licencētas kruinga kompānijas[[26]](#footnote-26). Puse no Latvijas jūrniekiem, ko darbā iekārto kruinga kompānijas, strādā uz naftas un ķīmijas tankkuģiem, kā arī salīdzinoši daudz jūrnieku strādā uz gāzes tankkuģiem (10%) un ro-ro pasažieru kuģiem (13%).

Pēdējo desmit gadu laikā jūrnieku skaits ir samazinājies par 12% - 2011. gadā Latvijā bija 13 344 aktīvo jūrnieku. Būtiskākais jūrnieku skaita samazinājums ir ierindas jūrnieku vidū, kuru skaits pēdējo 10 gadu laikā ir samazinājies par 23%, un uz 2021. gada sākumu reģistrēti 5083 ierindas jūrnieki, bet kuģa virsnieku skaits ir palicis salīdzinoši stabils - 2021. gada sākumā tas bija 5704[[27]](#footnote-27).

Saistībā ar jaunu tehnoloģiju un digitālo risinājumu ieviešanu jūras transportā palielinās pieprasījums pēc augsti kvalificēta darbaspēka. To apliecina tendences starptautiskajā darba tirgū. Atbilstoši Jūrnieku reģistra un kruinga kompāniju datiem, ir noturīgs pieprasījums pēc Latvijas kuģu virsniekiem, savukārt pieprasījums pēc ierindas jūrniekiem samazinās.

8.1.1. attēlā redzamajā grafikā ir attēlota kuģu virsnieku un ierindas jūrnieku skaita izmaiņu dinamika 2014.-2020.gadā. 2014. gadā Latvijas kuģu virsnieku īpatsvars bija 46%, 2016. gadā – 48%, bet sākot no 2018. gada, kad virsnieku skaits izlīdzinājās ar ierindas jūrnieku skaita, proporcija ir panākta labvēlīgāka kuģu virsniekiem, kas apliecina ierindas jūrnieku pārkvalifikācijas programmu efektivitāti. Kuģu virsnieku kopskaits pēdējo piecu gadu laikā ir saglabājies stabils, tāpēc var prognozēt, ka arī nākotnē tas nedaudz pārsniegs ierindas jūrnieku skaitu.

**Avots:** VSIA “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra sertificēšanas datu bāzes informācija uz norādītā gada 1. janvāri

8.1.1.1.attēls. **Kuģu virsnieku un ierindas jūrnieku skaita dinamika**

Latvijas jūrnieku sagatavošana lielā mērā ir Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu nopelns un atbildība. Latvijā var iegūt visu līmeņu jūrniecības profesionālo izglītību. Latvijas Jūras akadēmijā (turpmāk – Akadēmija) var iegūt Latvijas kvalifikāciju ietvarstruktūras (turpmāk - LKI) 6.līmenim atbilstošu profesionālo augstāko izglītību, Liepājas Jūrniecības koledžā un Novikontas Jūras koledžā var iegūt LKI 5.līmenim atbilstošu profesionālo izglītību. Akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža īsteno arī LKI 4.līmenim atbilstošas profesionālās vidējās izglītības programmas. Latvijā ir arī divas tālākizglītības iestādes, kas sagatavo matrožus un motoristus atbilstoši 3.LKI līmenim. Esošais jūrniecības profesionālās izglītības programmu piedāvājums ir optimāls, jo nodrošina visu līmeņu speciālistu sagatavošanu darbam uz kuģiem.

Saskaņā ar Jūrnieku reģistra apkopoto informāciju, 2020./2021. mācību gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu īstenotajās profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās uzņemti 521 topošais speciālists. Pēdējo gadu laikā augstākās izglītības programmās uzņemto studentu skaits ir nedaudz samazinājies (2017. gadā tika uzņemti 302 vidusskolu absolventi, 2020. gadā - 254), bet uzņemto audzēkņu skaits profesionālās vidējās izglītības programmās pieaudzis (2017. gadā tika uzņemti 200 jauniešu, bet 2020. gadā - 267). Latvijas Jūras akadēmijā 2020./2021. mācību gadā uzņemti 136 studenti.[[28]](#footnote-28)

Jūrniecības izglītības kvalitāte tiek starptautiski vērtēta – par tās atbilstību Starptautiskās Konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija) un Kodeksa prasībām tiek veiktas pārbaudes no Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*International Maritime Organization*) (turpmāk- IMO) puses, kā arī par attiecīgo ES prasību ieviešanu saistībā ar minētajiem IMO normatīviem notiek Eiropas Jūras drošības aģentūras (*European Maritime Safety Agency*) (turpmāk- EMSA) vizītes ES dalībvalstīs. Latvija ir iekļauta IMO “Baltajā sarakstā”, kas ir apliecinājums tam, ka visas Latvijai saistošās STCW konvencijas un Kodeksa prasības ir ieviestas un pilnā mērā tiek pildītas. 2017.gadā Latvijā notika EMSA vizīte par ES direktīvu īstenošanu praksē.

Lai nodrošinātu iespēju ierindas jūrniekiem iekļauties darba tirgū, atbilstoši TAP 2014-2020 plānotajam ir īstenoti vairāki ļoti nozīmīgi pasākumi - ieviestas nepilna laika neklātienes studiju programmas, kas tieši vērstas uz ierindas jūrnieku pārkvalifikāciju, kā arī mainīts jūrskolu programmu koncepts, proti, jūrskolās programmu apguves rezultātā piešķiramā kvalifikācija tika paaugstināta līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem. Paredzams, ka piešķiramās kvalifikācijas paaugstināšana ievērojami uzlabos jūrskolu programmu absolventu nodarbinātības iespējas, jo uz šādiem kuģiem strādā aptuveni 10% no nodarbinātajiem Latvijas jūrniekiem (2019). Tomēr jāņem vērā, ka jaunās programmas prasa ievērojamus materiāli tehniskās bāzes uzlabojumus un papildinājumus, kam nepieciešams rast papildus finansējumu.

Nozīmīgs faktors Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas procesa pilnveidošanai, nodrošinot tās ilgtspējīgu attīstību, ir arī atbilstošas analītiskās informācijas bāze un pētījumi.

Iespējamais finansējuma avots jūrniecības izglītības programmu īstenošanai un pētījumiem varētu būtu ES fondu finansējums un atbalsta programmas.

### Kuģi

VSIA LJA Latvijas Kuģu reģistrā (turpmāk – Kuģu reģistrs) uz 2021.gada 31.janvāri bija reģistrēti 347 kuģi, no tiem ar BT virs 500 - 66 kuģi. Neskatoties uz mainīgo statistiku, 2020.gada beigās un 2021 gada sākumā bija vērojams Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu daudzuma pieaugums.

Pēdējos 13 mēnešos (no 01.01.2020.) no jauna reģistrēti 17 kuģi. SOLAS konvencijas prasībām atbilstošu kuģu skaits pieaudzis no 28 (01.01.2020.) līdz 33 (31.01.2021.). Pateicoties 2021.gada janvārī reģistrētajiem SOLAS konvencijas prasībām atbilstošajiem 4 kravas kuģiem, kopējā reģistrēto kuģu kravnesība (DW) pieaugusi par 14.001 tonnām un sastāda kopējo DW 186912 (31.01.2021.)

8.1.2.1. tabula.

**Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi, to sadalījums pa kuģu tipiem (31.01.2021.)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kuģu tips (*Type*)** | **Kuģu skaits (*Quantity*)** | **Bruto tilpība (GT)** | **Neto tilpība (NT)** | **Kravnesība (DW)** |
| Dienesta (*State service*) | 18 | 350 | 107 | 160 |
| Kravas (*Cargo*) | 38 | 84441 | 41866 | 114911 |
| Ledlauži (*Icebreakers*) | 1 | 4121 | 1236 | 4968 |
| Palīgflote (*Auxiliary*) | 162 | 72451 | 8111 | 44879 |
| Pasažieru (*Passenger*) | 21 | 77065 | 45794 | 7413 |
| Velkoņi (*Tugs*) | 44 | 8192 | 2366 | 4322 |
| Zvejas (*Fishing*) | 63 | 24016 | 7242 | 10258 |
| **Kopā (Total):** | **347** | **270636** | **106722** | **186912** |

**Avots:** Kuģu reģistra dati

Atbilstoši iepriekšējo gadu statistikai Kuģu reģistrā uz 2015.gada 1.janvāri bija reģistrēti 372 kuģi, uz 2016.gada 1.janvāri – 365 kuģi, uz 2017.gada 1.janvāri - 354 kuģi, uz 2018.gada 1.janvāri - 355 kuģi, uz 2019.gada 1.janvāri – 341 kuģis, uz 2020.gada 1.janvāri - 330 kuģis.

**Avots:** Kuģu reģistra dati

8.1.2.1. attēls. **Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi 2015-31.01.2021.**

***Atpūtas kuģi***

Latvijā atpūtas peldlīdzekļus atkarībā no to izmēriem un pielietojuma var reģistrēt CSDD un VSIA LJA, pamatojoties uz Jūras kodeksā noteiktajām prasībām.

Pieaugot interesei par atpūtas kuģu reģistrāciju, Kuģu reģistrā laika posmā no 2009.gada līdz 2021.gada 31.janvārim reģistrēto atpūtas kuģu skaits ir palielinājies no 420 uz 685.

8.1.2.2. tabula.

**Kuģu reģistrā reģistrētie atpūtas kuģi (31.01.2021.)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | **Atpūtas kuģu tips (*Type*)** | **Atpūtas kuģu skaits (*Quantity*)** | | Motorjahtas (*Motoryachts*) | 131 | | Buru jahtas (*Yachts*) | 554 | | **Kopā (*Total*):** | **685** | |

**Avots:** Kuģu reģistra dati

## Institucionālā pārvaldība

Atbilstoši Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumam vispārējo valsts pārvaldi jūrlietās īsteno Satiksmes ministrija. Šā likuma 6.pantā paredzētās funkcijas veic VSIA LJA. Atsevišķas funkcijas jūrlietās atbilstoši savai kompetencei pilda Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku vienības, kas veic krasta apsardzes funkcijas (Krasta apsardze), Valsts vides dienests, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs, Valsts drošības dienests, Valsts robežsardze un ostu pārvaldes.

**VSIA LJA** veic kuģu un kuģu hipotēku reģistrāciju un izsniedz ar to saistītos dokumentus, uztur Kuģu reģistra datu bāzes, uzrauga Kuģu reģistrā iekļauto kuģu atbilstību drošības un vides aizsardzības prasībām, veic ostas valsts kontroli, kontrolē un veic dziļuma mērījumus, kā arī hidrogrāfiskos mērījumus un pētījumus Latvijas ūdeņos, saskaņo jūrnieku profesionālās izglītības programmu un mācību kursu programmu atbilstību starptautiskajiem tiesību aktiem un uzrauga šo programmu īstenošanu, organizē jūrnieku kvalifikācijas pārbaudes un izsniedz profesionālo kvalifikāciju apliecinošus dokumentus darbam uz kuģiem u.c. No 2019.gada VSIA LJA pilda arī Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) turētāja funkcijas.

**Krasta apsardze kontrolē**, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību. **Valsts vides dienests** kontrolē, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka jūras vides aizsardzību. **Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs** veic jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanu kuģošanas drošības jomā.

## Tiesiskais ietvars

Jūrlietās tiesisko ietvaru veido Latvijai saistošās starptautiskās konvencijas (ANO, IMO, ILO, IHO) un citi starptautiskie normatīvi, ES *acquis* un Latvijas normatīvie akti. Latvijas normatīvie akti ietver norādes uz Latvijai saistošajām starptautiskajām konvencijām un ES direktīvām un regulām.

Latvijas normatīvie akti:

* Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums;
* Jūras kodekss;
* Likums par ostām;
* Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumam pakārtotie Ministru kabineta noteikumi;
* Jūras kodeksam pakārtotie Ministru kabineta noteikumi.

Starptautiskie normatīvie akti, t.sk:

* ANO Jūras tiesību konvencija (UNCLOS);
* Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS);
* Konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL);
* Konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL);
* Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW);
* Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC);
* PMoU.

Informācija par būtiskākajiem normatīvajiem aktiem ir skatāma Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-4

# Ostas

Latvijas ostas ir nozīmīgi loģistikas mezgli Baltijas reģionā. Kopš neatkarības atjaunošanas tās ir attīstījušās un pielāgojušās tirgus apstākļiem. Vēsturiski Latvijas ostas izmantotas galvenokārt Krievijas enerģētisko kravu eksportam, transportējot tās gan pa dzelzceļu gan naftas un naftas produktu cauruļvadiem. 1996. gadā pa cauruļvadiem pārkrautais naftas un naftas produktu apjoms Ventspils ostā bija 18 miljoni tonnu. Ostās divas trešdaļas bija lejamkravas 24 miljoni tonnu. Kopš 2002. gada, kad tika pārtraukta naftas produktu piegāde pa cauruļvadu uz Ventspils ostu, lejamkravu apjomi Latvijas ostās samazinās un tika izvirzīts mērķis piesaistīt ar vien jaunas kravas un jaunus tirgus. Kā piemērs ir beramkravas, kuru apjoms pēdējo 20 gadu laikā ir palielinājies no 9.2 miljoniem tonnu līdz 34.9 miljoniem tonnu. Latvijas ostām sinerģijā ar pārējo transporta un loģistikas infrastruktūras un pakalpojumu kompleksu vienmēr ir augsts potenciāls apkalpot lielas tranzīta kravu plūsmas gan austrumu – rietumu virzienā, gan ziemeļu – dienvidu virzienā. Apjomīgu tranzīta kravu plūsmu piesaiste kāpina infrastruktūras izmantošanas efektivitāti gan ostās, gan dzelzceļā, un nodrošina Latvijas iedzīvotājus ar darba vietām, kāpina iekšzemes kopprodukta pieaugumu un nodokļu ieņēmumus. Neskatoties uz Krievijas izcelsmes energoresursu kravu kritumu, kas līdz šim veidoja būtisku daļu no Latvijas ostu un dzelzceļa apkalpoto kravu apjoma, Latvijas tranzīta koridoram, izmantojot savas ģeogrāfiskās priekšrocības, nākotnē ir iespēja piesaistīt pārējās kravu grupas, t.sk. arī energoresursu kravu nišas produktus no Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas, Melnās jūras reģiona, Centrālās Āzijas valstīm, Ķīnas, Japānas, Dienvidkorejas, Indijas, u.c. valstīm caur Eirāzijas sauszemes dzelzceļa koridoriem. Liels potenciāls ir Eirāzijas sauszemes konteineru kravu pārvadājumiem, kas katru gadu pieaug. Latvijas ostas ir savienotas ar vairākiem konteinervilcienu maršrutiem ar Krieviju, Baltkrieviju, Melnās jūras reģionu, Centrālo Āziju, izstrādāti un izmēģināti vairāki savienojumi ar Ķīnas pilsētām. Jaunas attīstības iespējas Latvijas ostām ir arī reģionālās prāmju satiksmes attīstība, kruīza tūrisma piesaiste, iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstība, Latvijas un Baltijas valstu eksports, kā arī industrializācijas attīstība un jaunu investīciju piesaiste plašākiem loģistikas pakalpojumiem un pievienotai vērtībai.

Latvijas ostas ir neatņemama sastāvdaļa no tautsaimniecībai ļoti nozīmīga plašāka transporta un loģistikas sektora. 2019.gadā Latvijas transporta un uzglabāšanas sektors sastādīja 8,2% no valsts IKP, kā arī 42% no valsts pakalpojuma eksporta, kas bija trešais lielākais rādītājs Eiropas Savienībā. Arī turpmāk valsts transporta un uzglabāšanas sektors un Latvijas ostas tajā spēlēs ļoti nozīmīgu lomu valsts pakalpojumu eksportā.

Vairāku gadu garumā ostas aktīvi strādā pie kravu ar augstāku pievienoto vērtību piesaistes. Pārvadāto konteineru skaits pēdējo 20 gadu laikā palielinājies no 90 tūkstošiem TEU (*twenty foot equivalent unit* –konteinerkuģu ietilpības mērvienība) līdz 470 tūkstošiem TEU. Prāmju satiksmē pārvadāto transporta vienību skaits pēdējo 20 gadu laikā ir palielinājies par 172 tūkstošiem vienību, sasniedzot 210 tūkstošus pārvadāto vienību. Nozīmīgi panākumi ir arī citos kravu segmentos – koksnes, škeldas, graudu produkcijas un ģenerālkravu segmentos, noliktavu un loģistikas pakalpojumu jomā. Šādu pakalpojumu sniegšana ostās nodrošina arvien plašāku potenciālo klientu loku un lielāku pievienoto vērtību, neskatoties uz to, ka kravu apjoms tonnās ir mazāks.

Mainoties enerģētikas politikai Eiropā, virzoties uz AER plašāku izmantošanu Eiropā un atsakoties no fosilo degvielu izmantošanas, attīstoties Krievijas ostām un palielinoties riskam, ka Krievijas enerģētiskās kravas varētu tikt pārvirzītas uz tām, liels uzsvars Latvijas ostās tiek likts uz alternatīvu meklēšanu, kravu un pakalpojumu diversifikāciju, investīciju piesaisti un jaunu darba vietu veidošanu. 2014. gadā ostu plānošanas dokumentos tika ieviesti jauni rezultatīvie rādītāji, kas ļauj novērtēt ostas darbību daudz plašāk, kā tikai pārkrauto kravas tonnu uzskaitē. Lai labāk un kvalitatīvāk varētu sekot un vērtēt ostu attīstību, atsevišķi tiek vērtēti arī termināļu un rūpniecisko/ ražošanas uzņēmumu rezultativitātes rādītāji.

Kravu diversifikācija ir ieguvusi augstu lomu ostu attīstībā. Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, ostu termināļi dažādo pakalpojumu klāstu un pielāgojas klientu prasībām, tādejādi ne tikai nodrošinot pārkrauto kravu apjomu, bet arī palielinot pievienoto vērtību sniegtajiem pakalpojumiem. Šobrīd termināļi nodrošina ne tikai kravu pārkraušanu, bet nodrošina to uzglabāšanu, sajaukšanu, attīrīšanu, analīžu veikšanu un citas kravu operācijas. Komersanti ostās veic ģenerālkravu komplektēšanu, konsolidāciju un distribūciju un citas darbības pēc klientu pasūtījuma.

Nozīmīga pēdējo gadu biznesa niša Latvijas ostām ar labu izaugsmes perspektīvu ir arī pasažieru prāmju pārvadājumu un kruīza tūrisma kuģu apkalpošana.

## Statistika

Lielajām Latvijas ostām ir īpaši norādītas teritorijas rūpniecisko un komerciālo aktivitāšu veikšanai, kas var gūt labumu no sasaistes ar ostu. Šo zonu mērķis ir jaunu darba vietu radīšana un ekonomiskās aktivitātes veicināšana apkārtējo pilsētu iedzīvotājiem. Pamatojoties uz Pasaules bankas 2013. gada pētījumu, lai labāk un kvalitatīvāk varētu sekot līdzi un novērtēt ostu darbības attīstību (sasniegtos darbības rezultātus), Latvijas ostu attīstības programmā 2014.-2020. gadam tika noteikti jauni ostu rezultativitātes rādītāji. Tādā veidā tika radīta iespēja sekot katras ostas un Latvijas ostu nozares attīstībai ilgtermiņā.

Katru gadu ostas apkopo šādus rādītājus:

* ostas kopējie rezultativitātes rādītāji (pārkrauto kravu apjoms, apkalpoto pasažieru skaits, kuģu vidējā bruto tonnāža, teritoriju izmantošanas vidējā intensitāte, darba vietu skaits ostas un rūpnieciskajos / ražošanas uzņēmumos);
* ostas pārvaldes rezultativitātes rādītāji (infrastruktūras rādītāji, no jauna piesaistīto nomnieku skaits, ostas pārvaldes ienākumu daļa novirzīta investīcijām, realizēto investīciju projektu skaits);
* termināļu rezultativitātes rādītāji (pārkrautais kravu apjoms un / vai pasažieru skaits, teritorijas izmantošanas intensitāte, apgrozījums, nomaksātie nodokļi, darba vietu skaits, kopējās veiktās investīcijas);
* rūpniecisko / ražošanas uzņēmumu rezultativitātes rādītāji (darba vietu skaits, apgrozījums, nomaksātie nodokļi, kopējās veiktās investīcijas);
* mazo ostu rezultativitātes rādītāji (uzņēmumu skaits pēc darbības veida, iznomātās un brīvās teritorijas, veiktās investīcijas, darba vietu skaits ostas uzņēmumos, apgrozījums, nomaksātie nodokļi, ienākošo kuģu skaits).

Ostu pārvaldēm ir jāveicina uzņēmējdarbības attīstība visā ostas teritorijā, radot labvēlīgus apstākļus un radot nepieciešamo infrastruktūru saimnieciskās darbības veikšanai, tostarp arī rūpnieciskajiem / ražošanas uzņēmumiem. Līdz ar to mūsdienās osta nav vairs tikai vieta, kur notiek kravu pārkraušana. Tai ir nozīmīga funkcija gan valsts, gan arī reģiona attīstībā.

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.1.1.attēls. **Apgrozījums lielo ostu termināļos un industriālajos ražošanas uzņēmumos**

Arvien vairāk ostās tiek attīstīta industrializācija. Ostu teritorijās ar brīvostu un Speciālo ekonomisko zonu statusu un nodokļu atvieglojumiem tiek būvēti arvien jauni starptautiski uzņēmumi, kas nodrošina jaunas darbavietas un veido ievērojamu pienesumu Latvijas tautsaimniecībā. Pēdējo sešu gadu laikā apgrozījums industriālajos ražošanas uzņēmumos ir palielinājies par 133 miljoniem, pārsniedzot apgrozījumu ostu termināļos.

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.1.2.attēls. **Darba vietu skaits rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos**

Liepājas un Ventspils ostās redzama aktīva rūpniecisko / ražošanas uzņēmumu attīstība, kur darba vietu skaits pēdējo sešu gadu laikā palielinājies attiecīgi par 269 un 334. 2019.gadā, salīdzinot ar gadu iepriekš, ir pieaudzis arī darba vietu skaits Rīgas ostas rupnieciskajos ražošanas uzņēmumos, pieaugot par 427.

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.1.3.attēls. **Darba vietu skaits ostas termināļos**

Statistikas dati rāda, ka pārkata periodā Latvijas ostu termināļos darba vietu skaits ir bijis svārstīgs. Pēdējo sešu gadu laikā Liepājas ostā darba vietu skaits ir palielinājies par 15, Ventspils ostā ir samazinājies par 560, bet Rīgas ostā samazinājies par 477.

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.1.4.attēls. **Investīcijas lielajās ostās**

Lai arī kopējais investīciju apjoms ostas termināļos un industriālajos ražošanas uzņēmumos ir mainīgs, tomēr tas norāda uz nozares attīstību un perspektīvu. Investīciju apmērs var būt mainīgs, jo viens projekts var tikt realizēts vairāku gadu garumā. Arī investīcijas ostas termināļos parasti ir lielākas, to specializācijas dēļ.

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.1.5.attēls. **Nomaksāto nodokļu apjoms Ventspils brīvostā un Rīgas brīvostā**

Nomaksāto nodokļu apmērs ostās ir ievērojams, turklāt industriālajos ražošanas uzņēmumos tas turpina ik gadu pieaugt, 2019. gadā sasniedzot 18.2 milj. EUR.

## Pasažieru pārvadājumi

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

9.2.1.attēls. **Pasažieru apgrozība ostās**

Lai gan Rīgas pasažieru ostā 2019.gadā salīdzinot ar iepriekšējo gadu pasažieru apgrozība ir samazinājusies, salīdzinot ar 2014.gadu tā ir palielinājusies par 15%. Pakāpeniska pasažieru apgrozības palielināšanās ir notikusi Ventspils ostā, 2019.gadā sasniedzot 233, 54 tūkstošus pasažieru. Savukārt Liepājas ostā pasažieru apgrozība 2019.gadā salīdzinot ar 2018.gadu ir samazinājusies par 13%. 2020.gadā COVID-19 ieviesto ierobežojumu ietekmē pasažieru apgrozība ir ievērojami samazinājusies visās trijās lielajās ostās.

## Kravu pārvadājumi

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

9.3.1.attēls. **Kravu apgrozība ostās**

No Latvijas ostām 2020. gadā nosūtīja un ostās saņēma 44,9 tūkst. tonnu kravu, kas ir par 28% mazāk nekā 2019.gadā. Rīgas ostā kravu apgrozība 2020.gadā, salīdzinot ar 2014.gadu, ir samazinājusies par 17393 tūkstošiem tonnu jeb par 42%. Savukārt, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, 2019.gadā kravu apgrozība Rīgas ostā ir samazinājusies par 9075 tūkstošiem tonnu jeb 28%. Ventspils ostā sākot no 2017.gada bija vērojams kravu apgrozības pieaugums, 2019.gadā sasniedzot 20456 tūkstošus tonnu, savukārt 2020.gadā kravu apgrozība ir kritusies par 37%, salīdzinot ar gadu iepriekš. No 2014. līdz 2018.gadam Liepājas ostā bija vērojams pakāpenisks kravu apgrozījuma pieaugums. Arī mazajās ostās kravu apgrozība ir pakāpeniski palielinājusies laika periodā no 2014. līdz 2018.gadam.

9.3.1.tabula

**Kravu apgrozība ostās (tūkst.tonnu)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Nosūtītas kravas | PAVISAM | 65 055 | 62 551 | 56 217 | 54 156 | 57 054 | 52 892 | 35 276 |
| Rīga | 35 867 | 35 952 | 32 891 | 28 995 | 31 151 | 27 084 | 18 199 |
| Ventspils | 23 496 | 20 808 | 16 860 | 17 921 | 17 620 | 17 690 | 9 889 |
| Liepāja | 4 324 | 4 681 | 5 109 | 5 818 | 6 603 | 6 428 | 5 600 |
| Mazās ostas | 1 367 | 1 110 | 1 357 | 1 422 | 1 680 | 1 690 | 1587 |
| Saņemtas kravas | PAVISAM | 9 121 | 7 018 | 6 899 | 7 721 | 9 121 | 9 488 | 9 652 |
| Rīga | 5 213 | 4 104 | 4 179 | 4 680 | 5 281 | 5 678 | 5 488 |
| Ventspils | 2 710 | 1 719 | 1 949 | 2 114 | 2 706 | 2 767 | 3 013 |
| Liepāja | 976 | 930 | 571 | 771 | 935 | 907 | 1 003 |
| Mazās ostas | 223 | 265 | 200 | 156 | 199 | 136 | 148 |
| KRAVU APGROZĪBA KOPĀ | PAVISAM | 74 176 | 69 569 | 63 116 | 61 877 | 66 175 | 62 379 | 44 928 |
| Rīga | 41 080 | 40 056 | 37 070 | 33 675 | 36 432 | 32 762 | 23 687 |
| Ventspils | 26 206 | 22 527 | 18 809 | 20 035 | 20 326 | 20 457 | 12 902 |
| Liepāja | 5300 | 5611 | 5680 | 6 589 | 7 538 | 7 334 | 6 603 |
| Mazās ostas | 1590 | 1375 | 1557 | 1 578 | 1 879 | 1 826 | 1 735 |

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

**Avots:** Satiksmes ministrija

9.3.2.attēls. **Konteinerkravu apgrozījums Latvijas ostās**

Lai gan 2020.gadā bija vērojams konteinerkravu apgrozījuma samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, kopumā laika periodā no 2014. līdz 2020.gadam konteinerkravu apgrozījums ir palielinājies par 66 761 TEU jeb 15%.

## Institucionālā pārvaldība

Satiksmes ministrija koordinē un veicina tranzīta, loģistikas un ostu jomas attīstību Latvijā, kā arī nodrošina SKLOIS darbību un attīstību.

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome koordinē valsts politiku ostu attīstībā un ostu darbību. Padome sniedz iespēju nozares vadošiem dalībniekiem Ministru prezidenta vadībā risināt būtiskākos jautājumus nozares konkurētspējas stiprināšanai un vienoties par attīstības prioritātēm.

Ostu pārvaldes ir atbildīgas par:

* Infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, t.sk. piestātņu dziļumu un pievedceļiem;
* Navigācijas drošību;
* Uzņēmējdarbības attīstību ostu teritorijās;
* Dabas aizsardzības prasību ievērošanu;
* Ostu mārketinga aktivitātēm;
* Pasažieru pārvadājumu servisa nodrošināšanu un attīstību, t.sk. jahtu tūrisma attīstību.

Saskaņā ar Ministru kabineta 15.05.2012. noteikumu Nr. 339 “Noteikumi par ostu formalitātēm” 18.punktu ostas formalitāšu ievērošanu atbilstoši kompetencei kontrolē Nacionālie bruņotie spēki, Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests, Valsts robežsardze, Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvalde, Pārtikas un veterinārais dienests, VSIA “Latvijas Jūras administrācija”, Valsts vides dienests, Slimību profilakses un kontroles centrs, kā arī ostu pārvaldes.

## Tiesiskais ietvars

* Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likums;
* Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES)2017/352 ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību;
* Likums par ostām;
* Rīgas brīvostas likums;
* Ventspils brīvostas likums;
* Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums;
* Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās;
* Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-0 un https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-4.

# Galvenie izaicinājumi

Transporta nozare ir viena no svarīgākajām tautsaimniecības nozarēm, kuras attīstība un konkurētspēja ne tikai nacionālā, bet arī starptautiskā līmenī ir būtisks priekšnoteikums valsts ekonomiskās stabilitātes un kopējās attīstības nodrošināšanā. Visās nozarēs, t.sk. transportā pieaug nozīme jaunajām tehnoloģijām, inovācijām un digitalizācijai, vides (klimata pārmaiņu) aspektiem, ņemot vērā transporta sektora radītās emisijas. Tāpat būtiski, lai transporta pakalpojumi ir ne tikai efektīvi, bet arī pieejami un piekļūstami visām iedzīvotāju grupām. Latvijas transporta un loģistikas sistēma ir efektīvi jāizmanto valsts tautsaimniecības interesēs, nodrošinot pakalpojumu eksportu tranzīta kravu apstrādē un dziļākā integrācijā starptautiskās piegāžu ķēdēs. Līdzās jau esošajiem infrastruktūras un drošības nodrošināšanas izaicinājumiem, tie kļūst par būtiskiem nākamā plānošanas perioda izaicinājumiem transporta nozarē.

Turpmāk apskatīti sagaidāmie transporta nozares izaicinājumi, kas, izvērtējot esošo situāciju, ņemti vērā nosakot TAP2027 iekļaujamos uzdevumus un pasākumus nozares attīstībai.

**Vides mērķu sasniegšana un ilgtspējīga mobilitāte**

* *Transporta radīto SEG un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšana*
* *Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība un infrastruktūras pieejamības un piekļūstamības uzlabošana, to nodrošinot kā konkurētspējīgu alternatīvu privāto automobiļu izmantošanai*
* *Fosilo degvielu izmantošanas samazināšana, attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību un atbalsts autoparka struktūras izmaiņām*
* *Gājēju un veloceļu infrastruktūras attīstība, nodrošinot drošu mikromobilitāti*
* *Transporta nozares iesaiste vides trokšņa regulējuma attīstībā, ņemot vērā sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības intereses*

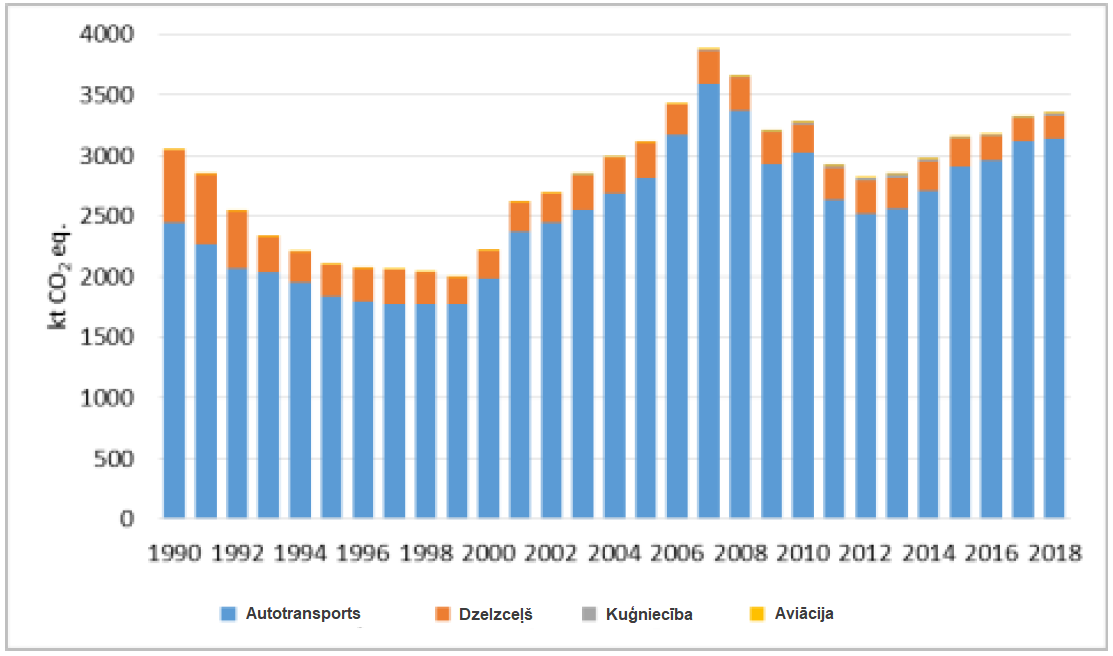
Transporta sektors ir lielākais energoresursu patērētājs. 2019. gadā transports patērēja 31% no kopējā enerģijas galapatēriņa un patēriņam ir tendence pieaugt. Savukārt no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma 2019.gadā 83,5% veidoja energoresursu patēriņš autotransportā, 12,2% starptautiskais gaisa transports un 4% dzelzceļa transports, 0,25% ūdens transports, bet atlikušos - iekšzemes gaisa transportā un cauruļvadu transportā izmantotā enerģija.Dīzeļdegviela bija galvenais transportā izmantotais energoresurss, un tās īpatsvars 2019. gadā bija 64.9%.[[29]](#footnote-29)

**Avots:** Centrālā statistikas pārvalde

10.1.attēls. **Transporta sektora kopējais energoresursu galapatēriņš**

SEG emisiju samazināšana visos tautsaimniecības sektoros, t.sk. transportā, ir viens no Latvijas stratēģijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam stratēģiskajiem mērķiem un vienlaikus tas atbilst *Eiropas zaļā kursa* uzstādījumiem. Alternatīvo degvielu plašāka izmantošana, dzelzceļa potenciāla lielāka izmantošana, jo īpaši kravu pārvadājumos, kā arī kuģniecības un aviācijas nozares lielāka iesaiste klimata jautājumu risināšanā ir izaicinājumi, kas būs pamats pārmaiņām transporta nozarei Eiropā un Latvijā.

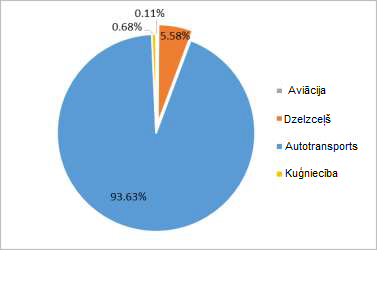
Lielākās SEG emisijas Latvijā rada enerģētikas nozare – 2018.gadā tie bija 65,8 %, no kurām transports emitēja 43,8 %. 2018. gadā kopējās SEG emisijas transporta nozarē (ietverot visas iekšzemes transporta nozares: aviāciju, autotransportu, dzelzceļus un kuģniecību), ir palielinājušās par 11,3%, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, un par 1,8% salīdzinājumā ar 2017. gadu.



**Avots:** Latvia’s National Inventory Report 1990-2018

10.2.attēls. **Transporta sektora radītās SEG emisijas laika periodā no 1990. līdz 2018. gadam (kt CO2 ekv.)**

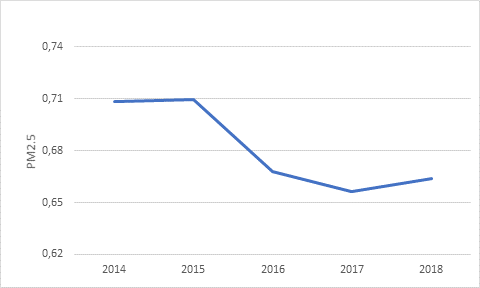
Autotransports veido pārliecinošu vairākumu no kopējām SEG emisijām transporta nozarē. 2018. gadā tas deva aptuveni 93,6% no kopējām emisijām (*10.3.attēls*) un nozīmīga loma šeit piešķirama dīzeļdegvielas patēriņa pieaugumam, kas 4,1 reizi pārsniedza benzīna patēriņu.[[30]](#footnote-30)



**Avots:** Latvia’s National Inventory Report 1990-2018

10.3.attēls. **SEG emisijas iekšzemes transporta apakšnozarēs 2018.gadā (%)**

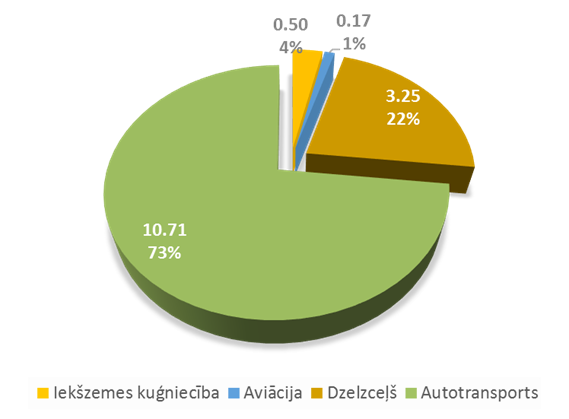
No transporta sektora radītajām PM2,5 emisijām lielāko daļu sastāda autotransports – 2018.gadā aptuveni 88% no kopējām transporta sektora radītajām emisijām. Savukārt no autotransporta emisijām lielāko daļu veido pasažieru automašīnas, automobiļu riepu un bremžu nolietojums, autoceļu nodilums, kā arī smagās kravas mašīnas un vieglās kravas mašīnas[[31]](#footnote-31) Saskaņā ar LVĢMC ikgadējo emisiju ziņojumu par valsts kopējām emisijām, var secināt, ka no 2014. līdz 2017.gadam transporta sektorā PM2,5 daļiņām ir tendence samazināties, savukārt 2018.gadā ir vērojams neliels pieaugums. Tomēr jāņem vērā arī fakts, ka par galvenajiem daļiņu PM2,5 emisijas avotiem tiek uzskatīts mājsaimniecības un pakalpojumu sektors, enerģijas pārveidošanas sektors un rūpniecības sektors.



**Avots**:SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”[[32]](#footnote-32)

10.4*.* attēls.**Smalkās daļiņas PM2,5 transporta sektorā 2014.-2018.gadā (ietver autotransportu, dzelzceļu un iekšzemes kuģniecību)**

Lai arī izmaiņas normatīvajā regulējumā galvenokārt nosaka tādu gaisa piesārņojošo savienojumu kā NMGOS, SO2, CO, smalko daļiņu PM2,5 un Pb emisiju samazināšanos kopš 1990.gada, transporta sektors joprojām ir viens no lielākajiem gaisa piesārņojuma avotiem. 2018. gadā transporta sektors sastādīja 42,7 % no kopējā radītā slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju apjoma valstī, autotransports radīja 31,3% no kopējām NOx emisijām.[[33]](#footnote-33) NOx emisiju sadalījums transporta apakšnozarēs redzams 10.5.attēlā.

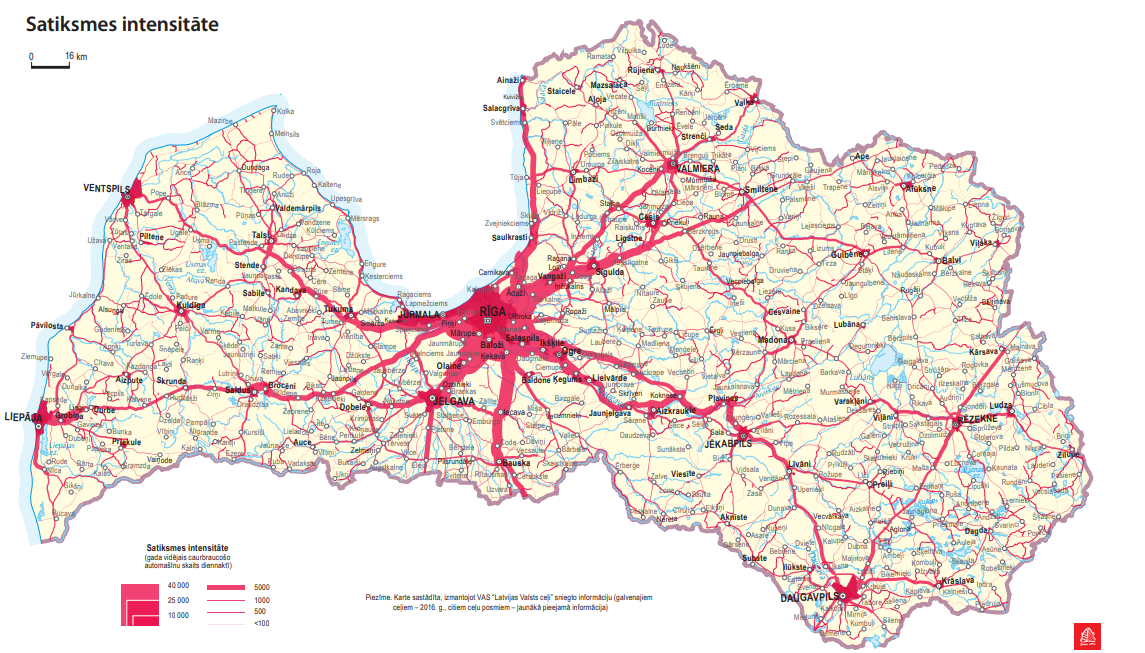


**Avots:** SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”

10.5.attēls. **NOx emisijas (kt) transporta apakšnozarēs**

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana ir viens no būtiskākajiem šī brīža transporta nozares izaicinājumiem. Ir nepieciešams ieviest tādus risinājumus kā mobilitātes punktus, pāriet uz bezizmešu/mazizmešu un energoefektīvākiem transporta veidiem, veicināt alternatīvo degvielu transportlīdzekļu īpatsvara un sabiedriskā transporta izmantotāju skaita pieaugumu, kā arī iedzīvotāju mikromobilitātes (pārvietošanās ar kājām, velosipēdu, elektroskrejriteni, skrituļdēli u.tml.) palielināšanos. TAP2027 ietvertās rīcības rada priekšnosacījumus un rāda virzienus, kā Latvija tuvosies ES mērķu sasniegšanai.

Ņemot vērā, ka Rīgas metropoles areālā koncentrējas 1,25 milj. jeb aptuveni 65 % Latvijas iedzīvotāju un tā teritorijā tiek radītas aptuveni 3/4 Latvijas ekonomisko vērtību,[[34]](#footnote-34) īpaši izceļama būtu mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā, vienlaikus risinot gan ar cilvēku pārvietošanos saistītus jautājumus, gan arī panākot vides kvalitātes uzlabošanos. Ievērojama daļa iedzīvotāju no Rīgas apkārtējām teritorijām ik dienas dodas uz Rīgas pilsētu kā uz darba vai mācību vietu. Rīgas un Pierīgas reģionā ir turpat 50 % no visiem Latvijā uz 2019.gada beigām reģistrētajiem vieglajiem transportlīdzekļiem.[[35]](#footnote-35) Pēdējos gados automašīnu skaits uz ielām un autoceļiem pakāpeniski turpina palielināties. Līdz ar to veidojas arvien lielāki sastrēgumi, liekot iedzīvotājiem ik dienas vairāk laika pavadīt ceļā, kā arī atstājot negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti un klimata pārmaiņām. To apstiprina arī dati par satiksmes intensitāti (*10.6.attēls*).



**Avots:** SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta”

10.6.attēls. **Satiksmes intensitāte (gada vidējais caurbraucošo automašīnu skaits diennaktī konkrētajā ceļa posmā pēc LVC datiem par 2016.-2017.gadu)**

Balstoties uz iepriekš minēto, lai samazinātu transporta radīto izmešu daudzumu Rīgā, ir nepieciešams radīt priekšnosacījumus transporta plūsmu pārstrukturēšanai Rīgā un Pierīgā, tādējādi mainot satiksmes dalībnieku paradumus. Solis šī jautājuma risināšanā būs transporta reforma ANM plāna ietvaros, kas vērsta uz sabiedriskā transporta konkurētspējas attīstību Rīgas metropoles areālā un paredz integrētu un koordinētu pieeju pasažieru pārvadājumu plānošanai, pasūtīšanai un organizācijai, kā arī vienotas sistēmas izveidi biļešu tirdzniecībai (vienotā biļete) un pasažieru informēšanai (t.sk. reāllaikā). Tāpat reformas rezultātā plānots uzlabot pārvaldības institucionālo modeli. Pilnībā reformu paredzēts realizēt līdz 2030.gadam, paredzot pārejas periodu sākot no 2023.gada, kad atsevišķi reformas rezultāti/elementi sāk darboties. Līdz 2022.gada beigām paredzēts izstrādāt un līdz 2023.gada vidum apstiprināt integrētu Rīgas metropoles areāla sabiedriskā transporta plānu, kas sevī ietvers maršruta tīkla attīstības plānu, biļešu cenu un atlaižu politiku, integrētu stratēģisko kustības grafiku, plānotos pārvadājumu apjomus, u.c. Tāpat līdz 2023.gada beigām paredzēts iespējot vienoto biļeti multimodālam ceļojumam biļešu tirdzniecības vietās un vismaz vienā mobilajā aplikācijā, kā arī iespējot reāllaika pasažieru informācijas sistēmas. Savukārt uzlaboto institucionālās pārvaldības modeli paredzēts iespējot, sākot ar 2026.gadu. Reformas īstenošanas viens no galvenajiem elementiem būs integrēts Rīgas pilsētas un Latvijas reģionālo pārvadājumu maršrutu tīkls un kustības grafiks, pamatojoties uz apstiprināto sabiedriskā transporta plānu. Jaunais maršrutu tīkls un kustības grafiks palīdzēs palielināt sabiedriskā transporta lomu kopējā motorizētajā mobilitātē, tajā skaitā uzsvaru liekot uz sliežu transporta (dzelzceļš un tramvajs) lomas palielināšanu Rīgas pilsētā un pārējā Rīgas metropoles areālā.

Būtisks instruments ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā ir sabiedriskais transports. Valstij jārada priekšnosacījumi, lai iedzīvotāji, it īpaši pilsētās, būtu ieinteresēti pārsēsties no privātajām automašīnām uz sabiedrisko transportu, kā arī uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem. Svarīga loma ir arī pašvaldību iesaistei šo jautājumu risināšanā. Lai gan kopējais ar sauszemes pasažieru transportu pārvadāto pasažieru skaits 2018.gadā pieauga par 0,1% salīdzinājumā ar 2017.gadu, 2019.gadā pārvadāto pasažieru skaits samazinājās gan regulāras satiksmes autobusu pārvadājumos, gan ar trolejbusiem un autobusiem, izņemot dzelzceļu, kur salīdzinājumā ar 2018.gadu 2019.gadā pārvadāja par 2 % vairāk pasažieru. 2020.gadā pasažieru skaita samazināšanos visos transporta veidos noteica Covid-19 pandēmija un ar to saistītie pārvietošanās ierobežojumi. Tā piemēram, 2020. gada 2. ceturksnī pasažieru skaits samazinājās par 64 %.[[36]](#footnote-36) Raugoties nākotnē, pasažieru skaita saglabāšana un palielināšana sabiedriskajā transportā ir uzskatāma par būtisku transporta nozares izaicinājumu, kas būs pamats ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā. Tāpat, sadarbojoties dažādiem pārvadātājiem, ir nepieciešams veidot mobilitātes punktus un jumtorganizāciju to pārvaldībai. Ņemot vērā ATR rezultātā iecerētās izmaiņas administratīvi teritoriālajā iedalījumā, ko nosaka Saeimā 2020.gada 10.jūnijā pieņemtais Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums, sabiedriskā transporta maršruta tīkls tiks atbilstoši pielāgots pasažieru plūsmas datiem.

Lai arī pamazām notiek virzība uz attālinātu pakalpojumu saņemšanu, ir iedzīvotāju grupas, kurām sabiedriskā transporta izmantošana vēl aizvien ir būtiska. Samazinoties iedzīvotāju skaitam lauku reģionos, aktuāls ir jautājums par mobilitātes un pakalpojumu nodrošināšanu demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos, kur pasažieru pārvadāšana ar sabiedrisko transportu kļūst finansiāli neizdevīga, jo netiek nodrošināts pasažieru skaits. Tādējādi ir nepieciešams samazināt vai arī pilnībā slēgt noteiktus maršrutus, kas savukārt negatīvi ietekmē iedzīvotāju mobilitātes iespējas. Ir nepieciešams rast risinājumus šai situācijai, piemēram, attīstot pakalpojumu “transports pēc pieprasījuma”. Šī un citu pakalpojumu ieviešana sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošanai vērtēta informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”[[37]](#footnote-37). To, ka šāds alternatīvs risinājums sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai var būt noderīgs mobilitātes veicināšanai teritorijās, kur sabiedriskais transports kursē reti vai kur demogrāfisko izmaiņu dēļ nav ekonomiski pamatoti nodrošināt sabiedriskā transporta reisu ar autobusiem, apstiprina arī Vidzemes plānošanas reģiona veiktā pilotprojekta “Transports pēc pieprasījuma” pozitīvie rezultāti.

Svarīgi, lai tiktu uzlabota transporta infrastruktūras un pakalpojumu pieejamība un piekļūstamība visām sabiedrības grupām, piemēram, personām ar invaliditāti. Arī TAP2027 mērķī uzsvērta nepieciešamība attīstīt pieejamu (gan ērtības, gan izmaksu ziņā) un piekļūstamu (iespēja fiziski piekļūt un lietot, izmantojot vairākus sensoros (redze, dzirde, tauste) kanālus) transporta sistēmu. Attiecībā uz sabiedriskā transporta piekļūstamību, pieejamību, cenu pieņemamību un drošību vecāka gadagājuma cilvēkiem, sevišķi lauku un attālos apvidos pirmām kārtām ir jāapzina mērķgrupas vajadzības un atbilstoši vajadzībām pielāgot nepieciešamos pakalpojumus. Arī transporta digitalizācijas jomā svarīgi ņemt vērā ikvienas mērka grupas vajadzības, paturot prātā pensijas vecuma cilvēku un cilvēku ar funkcionālajiem traucējumiem funkcionēšanas un uztveres spēju ierobežojumus.

Modelēšanas rezultāti parāda, ka klimatneitralitātes scenārija īstenošanas ieteicamā trajektorija nosaka līdz 2030.gadam pilnā mērā īstenot NEKP2030 mērķa scenārijā ieplānotos pasākumus, kuri paredz kopējo, neieskaitot ZIZIMM (zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības) sektoru, SEG emisiju samazināšanu par apmēram 64% pret 1990.gadu. Turpinot klimatneitralitātes scenārija īstenošanas ieteicamo trajektoriju pēc 2030.gada, tā paredz, ka 2040.gadā SEG emisijas ir samazinātas vismaz par 75% pret 1990.gadu, bet 2050. gadā par vismaz 88% pret 1990. gadu. Enerģētikas sektorā, t.sk. transportā SEG emisijas 2050.gadā tiek samazinātas par apmēram 98% salīdzinot ar 1990.gadu.[[38]](#footnote-38) Saskaņā ar prognozēm sagaidāms, ka 2050. gadā emisijas transporta sektorā, attiecībā pret 2017. un 1990. gadu, kopumā samazināsies (attiecīgi par 53 % un 47 %).[[39]](#footnote-39)

SEG emisiju samazināšana panākama, popularizējot un veicinot ar alternatīvajām degvielām, to skaitā biometānu, darbināmu transportlīdzekļu un infrastruktūras to uzpildei/uzlādei pieejamību. Lai līdz minimumam samazinātu transporta atkarību no naftas un mazinātu transporta ietekmi uz vidi, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu paredz noteiktu vienotu pasākumu sistēmu alternatīvo degvielas veidu infrastruktūras izveidei ES un definē prasību minimumu alternatīvo degvielas veidu infrastruktūras attīstīšanai, kā arī kopējās tehniskās specifikācijas. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas[[40]](#footnote-40) rīcības plānā norādīts uz minētās direktīvas pārskatīšanu. Satiksmes ministrija sekos līdzi šīm iniciatīvām un rīkosies atbilstoši jaunajiem uzstādījumiem.

EK 2017.gada 8.novembrī nāca klajā ar Mobilitātes pakotni II, kurā iekļāva ar zemu emisiju mobilitāti saistītas iniciatīvas. Priekšlikumu vispārējais mērķis bija palielināt “tīro”, t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļu skaitu publiskajos iepirkumos, tā sniedzot ieguldījumu kopējo transporta radīto emisiju samazināšanā, konkurētspējas palielināšanā un transporta nozares izaugsmē. 2019.gada 12.jūlijā Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kā mērķis ir stimulēt pieprasījumu pēc tīriem transportlīdzekļiem, tādā veidā atbalstot tīro transportlīdzekļu tirgus (stimulējot pieprasījumu un piedāvājumu) veidošanos visā ES un kas dalībvalstīs ieviešama līdz 2021.gada 2.augustam.

Vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums uz 2021.gada 1.janvāri bija 14,19 gadi, vieglajiem transportlīdzekļiem – 14,44 gadi[[41]](#footnote-41), pārsniedzot Eiropas vidējo rādītāju (11,5 gadi[[42]](#footnote-42)). Ņemot vērā augstāk sniegto informāciju par autotransporta lomu SEG emisiju radīšanā, izmaiņām autoparka struktūrā būtu piešķirama nozīmīga loma Latvijas izvirzīto klimata mērķu sasniegšanā. Atbalsts izmaiņām autoparka struktūrā ir skatāms starpnozaru griezumā kopsakarā arī ar citu ministriju (VARAM, EM, FM) iniciatīvām un atbalsta mehānismiem, ievērojot sinerģiju un savstarpējo papildināmību ar Taisnīgas pārkārtošanās instrumentu un sniegtajiem priekšlikumiem atbalstam no Atveseļošanas un noturības mehānisma, kā arī Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – NEKP2030) un Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānā 2020.-2030.gadam- (GPSP2030) iekļautajiem atbalsta pasākumiem. Tāpat ņemot vērā valsts budžeta līdzekļu kapacitāti, nozīmīga loma būs privātā sektora iesaistīšanai atbalsta instrumentu sniegšanā un sava autoparka zaļināšanā, ņemot vērā topošos un gaidāmos regulējumus, piemēram, finanšu ilgtspējas jomā (taksonomijas regulējums[[43]](#footnote-43)) un infrastruktūras izveidē. Valsts pienākums ir radīt priekšnosacījumus un izvērst pamata infrastruktūru, ko tālāk regulē un attīsta tirgus. Jāņem vērā, ka arī atbilstoša nodokļu politika, kas papildina atbalsta programmas, var tikt uzskatīta par efektīvu instrumentu alternatīvo degvielu transportlīdzekļu tirgus segmenta, kā arī vispārīgu izmaiņu autoparkā stimulēšanai, t.sk. otrreizējo transportlīdzekļu importu no citām valstīm, vienlaikus sekmējot virzību uz klimatneitralitātes un vides mērķu sasniegšanu. Jau pašlaik NEKP2030 un GPSP2030 ietvarā ir jāstrādā pie vairākām iniciatīvām, kas vērstas klimata mērķu sasniegšanai, t.sk. transporta sektorā. Konspektīvs izklāsts par tām sniegts TAP2027 3.pielikumā, kur apskatīti dokumentos iekļautie mērķi un rīcības transporta sektoram. SEG emisiju un NOx samazinājuma mērķi (rezultatīvie rādītāji) TAP2027 noteikti atbilstoši prognozēm, kas tika gatavotas un iekļautas NEKP2030[[44]](#footnote-44) un atbilstoši 2019.gadā veiktajiem emisiju prognožu datiem[[45]](#footnote-45), ko valsts ir apņēmusies sasniegt. Saskaņā ar NEKP2030, reizi divos gados valstij EK būs jāiesniedz integrēts nacionālais enerģētikas un klimata progresa ziņojums, kurā citu starpā būs jāietver informācija arī par progresu virzībā uz NEKP2030 noteikto mērķu un devumu sasniegšanu un to finansēšanai un sasniegšanai vajadzīgo rīcībpolitiku un pasākumu īstenošanu. Tā kā arī TAP2027 tiks veikts starpposma ietekmes izvērtējums (MK plānots iesniegt līdz 01.10.2024.), tad TAP2027 izvirzītie SEG emisiju samazināšanas mērķi tiks pārskatīti un aktualizēti atbilstoši NEKP2030 progresa ziņojumam. Vienlaikus jāņem vērā, ka mērķu sasniegšanai, liela nozīme būs arī citu ministriju līdzdalībai, piemēram, enerģētikas, vides un nodokļu politikas jomā. Kā piemēru par citu ministriju iniciatīvām, var minēt TAP2027 izstrādes gaitā VARAM 2021.gada jūnijā prezentēto informāciju par plānoto atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, piesaistot līdzekļus no Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta.[[46]](#footnote-46) Mācoties no citu valstu pieredzes, jāņem vērā, ka liela nozīme ir pilsētu iniciatīvām un plāniem, piemēram, attīstot sabiedrisko transportu, veidojot zemu emisiju zonas, liedzot iebraukšanu pilsētas centrā transportlīdzekļiem ar zemu Eiro klasi vai, kas darbināmi ar dīzeļdzinēju, jaunu elektrouzlādes punktu izveidei (t.sk. elektrovelosipēdiem). Tāpat arī stimulējama cilvēku paradumu maiņa lai veicinātu izvēlēties videi draudzīgākus pārvietošanās līdzekļus. Jau tagad, daļēji Covid-19 pandēmijas ietekmē, vērojama velosatiksmes popularitātes pieaugums sabiedrībā un palielinās arī citu mikromobilitātes pārvietošanās rīku izmantošana satiksmē - skrejriteņu, skūteru, iešana ar kājām. Būtiska nozīme ir plānošanas reģionu un pašvaldību iesaistei, lai nodrošinātu, ka attiecīgie pasākumi tiktu līdzsvaroti integrēti valsts, plānošanas reģionu un pašvaldību attīstības plānos.

Attiecībā uz mērķi – 2020.gadā sasniegt 10% AER īpatsvaru kopējā enerģijas patēriņā transportā - kas noteikts vairākos politikas plānošanas dokumentos, jānorāda, ka tas nav ticis sasniegts (2019. gada beigās – 5.11 %[[47]](#footnote-47)). Galvenokārt līdz šim sasniegto nodrošinājusi biodegvielas obligātā piejaukuma prasība benzīnam un dīzeļdegvielai. Vidēji 1,6% no AER iegūtas enerģijas īpatsvara veido no AER iegūta elektroenerģija, kas galvenokārt tiek patērēta dzelzceļa transportā, tramvajos un trolejbusos.[[48]](#footnote-48) Dabasgāze, tostarp biometāna veidā transportlīdzekļos var kļūt par nozīmīgu degvielas veidu, jo tādējādi tiks uzlabota kopējā gaisa kvalitāte un samazinātas transporta radītās CO₂ emisijas. Biometāns, kas iegūts no organiskas izcelsmes produktiem, rada iespēju palielināt un pakāpeniski aizstāt fosilo dabasgāzi. Paredzams, ka plānotā CEN standarta pieņemšana attiecībā uz dabasgāzes un biometāna izmantošanai transportā un biometāna iespiešana dabasgāzes tīklā būs ļoti nozīmīgs solis plašai dabasgāzes, tostarp biometāna izmantošanai transporta sektorā. Dabasgāze un biometāns kā risinājums ir izmantojams ne tikai transportlīdzekļu iekšdedzes dzinējos, bet arī kā ūdeņraža ražošanas avots, ko ir iespējams izmantot transportlīdzekļos, kas kā enerģijas nesēju izmanto ūdeņradi (FCEV). Dabasgāzi var iegūt no fosilā kurināmā rezervēm, savukārt biometānu no AER. Veicot transportlīdzekļu pārbūvi vai iegādājoties jaunu rūpnīcā attiecīgi aprīkotu transporta līdzekli, dabasgāzi un biometānu var izmantot kā degvielu iekšdedzes dzinējos.

Saskaņā ar veikto pētījumu par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu scenārijiem autotransporta sektorā ūdeņraža izmantošanas alternatīvo scenāriju modelēšanas rezultāti parāda, ka līdzīgi kā elektrotransportlīdzekļi (ETL) ūdeņraža ETL izmantošana dod ievērojamu SEG emisiju samazināšanu autotransportā. Tomēr tiek secināts, ka 2020.- 2030. gadam ūdeņraža scenāriji rada papildus izmaksas, kā arī tas, ka ilgtermiņā gan no izmaksu, gan no SEG emisiju samazināšanas viedokļa izdevīgi ir tieši ETL scenāriji. Ūdeņraža papildu izmaksas galvenokārt saistītas ar infrastruktūras trūkumu, ūdeņraža ražošanas tehnoloģiju izmaksām, ko Eiropas Komisija plāno atrisināt tuvāko desmitgažu laikā. Ņemot vērā Eiropas Komisijas 2020.gada 8.jūlijā publicēto komunikācijas dokumentu “Ūdeņraža stratēģija klimatneitrālajai Eiropai”, kā arī gaidāmo Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšanu, kurā paredzams lielāks uzsvars tieši uz atjaunīgā ūdeņraža izmantošanas veicināšanu transporta sektorā, Latvijas mērogā nepieciešams veikt visaptverošu pētījumu par efektīvākajiem risinājumiem atjaunīgā ūdeņraža infrastruktūras veida izvēlē un šī degvielas veida izmantošanai transporta sektorā. Perspektīvā paredzams, ka līdz 2035.gadam Latvijā būs trīs ūdeņraža uzpildes stacijas.

Latvijā ir labi attīstīts ETL uzlādes tīkls pie galvenajiem autoceļiem – uz 2021.gada janvāri ir izveidotas 110 ETL uzlādes stacijas visā Latvijas teritorijā, un ETL izmantošanas veicināšanai ir ieviesti arī citi pasākumi, piemēram, bezmaksas autostāvvietas, sabiedriskā transporta joslu izmantošanas iespēja, u.c. Lai gan ETL skaits Latvijā turpina palielināties, tomēr to īpatsvars no visiem transportlīdzekļiem saglabājas zemā līmenī. Attiecīgi mobilitātes nodrošināšana ir jāskata kontekstā ar AER plašāku izmantošanu transporta jomā.

Pašlaik Eiropas līmenī tiek intensīvi strādāts pie Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas[[49]](#footnote-49) ieviešanas, kurā līdz 2023.gada vidum tiek plānots pārskatīt tiesisko regulējumu un stratēģijas, lai īstermiņā un ilgtermiņā nodrošinātu pasākumus transporta ietekmes uz vidi mazināšanai, tajā skaitā, lai tuvākajā laikā rastu risinājumu sintētiskās aviācijas degvielas ražošanai un tās pielietošanai. Satiksmes ministrija atbalsta Eiropas Komisijas mērķus, bet konkrētu pasākumu ietveršanu pamatnostādnēs tiek plānots īstenot, kad būs pieņemti iepriekšminētie tiesību akti, pabeigta stratēģijas izstrāde un gaisa transporta uzņēmumi sāks atkopties no krīzes, kurā tie ir iekļuvuši sakarā ar Covid-19 pandēmiju un tās apkarošanas pasākumiem. Jau pašlaik, lai mazinātu ietekmi uz vidi, kā ir norādīts esošās situācijas aprakstā, nacionālais gaisa pārvadātājs AS “Air Baltic Corporation” ir uzsācis un turpinās esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu uz šobrīd klusākiem un par 25% mazāk emisiju radošajiem gaisa kuģiem. Attiecīgi konkretizēt papildus pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai aviācijas apakšnozarē ir plānots aktualizēt pamatnostādņu starpposma izvērtējumā, līdz tam aktīvi iesaistoties ES iniciatīvās.

Neskatoties uz pandēmiju un tās ietekmi, jau pašlaik pamatnostādnēs ir ietverti un tiek īstenoti lidostas “Rīga” infrastruktūras projekti, kas paredz energoefektivitāti paaugstinošu, digitāli attīstītu un ietekmes uz vidi mazinošu pasākumu īstenošanu.

Klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanai 2020.gadā ir izstrādāts lidostas “Rīga” pirmais Oglekļa pārvaldības plāns 2020. – 2023.gadam. Galvenās no tajā ietvertajām aktivitātēm saistītas ar apgaismojuma nomaiņu uz LED, telpās, kur tiek izmantotas zemākas energoefektivitātes apgaismojums, tāpat plānota energoefektīvo transformatoru nomaiņa, lai samazinātu elektroenerģijas zudumus, iespēju robežās izvietot saules paneļus, lai iegūtu atjaunojamo enerģiju. Papildus plānots esošās tehnikas nomaiņas ietvaros izskatīt iespēju pārejai uz elektrotransportlīdzekļu tehniku. Minētā plāna īstenošanas termiņi ir saistīti ar gaisa transporta darbības atjaunošanos, kad uzņēmumam parādīsies nepieciešamie līdzekļi plāna īstenošanai. Tāpat ir plānota virkne citu pasākumu īstenošana, kas pašlaik ir apstājusies finansējuma trūkuma dēļ.

2017.gada dati liecina, ka no visiem pasažierkilometriem, kas veikti Latvijā, 16% bija izmantojot ilgtspējīgas pārvietošanās veidus. Kamēr lielākā daļa no tiem bija veikti ar sabiedrisko transportu, otrs biežākais ilgtspējīgas pārvietošanās veids bija iešana ar kājām, sasniedzot 22%. Attiecīgi 3. un 4. vietu ieņēma multimodālie transporta veidi (vieglais automobilis+ sabiedriskais transports un velosipēds + sabiedriskais transports) ar 7% un velosipēdi ar 6%.[[50]](#footnote-50)

Saskaņā ar 2019.gadā pašvaldību sniegto informāciju Latvijā kopumā ir 701,75 km veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu. Pašvaldības, kur ir visaugstākais velosatiksmes infrastruktūras īpatsvars km uz 1000 iedzīvotājiem (1,51 -2,00 km), ir Jaunpiebalgas novads, Ventspils pilsēta un Salacgrīvas novads.[[51]](#footnote-51) Attiecīgi pieaugot velosipēdistu skaitam ir pieaudzis arī ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros ir iesaistīti velosipēdi. Piemēram, 2016.gadā šādu negadījumu bija 584, savukārt 2018.gadā jau 670, attiecīgi 2018.gadā ievainoti 626, bojā gājuši- 9.[[52]](#footnote-52) Tādējādi jāatzīmē, ka pieaug ne tikai pārvietošanās ar kājām un velosipēdu lietošanas popularitāte, bet arī vajadzība pēc atbilstošas un drošas infrastruktūras. Jāņem vērā, ka strauji pieaug arī citu mikromobilitātes rīku, piemēram, elektroskrejriteņu popularitāte, kas liek infrastruktūras un drošības jautājumus šajā aspektā skatīt jau plašākā mērogā. Līdz ar to tirgū ienāk jauni pārvietošanās veidi, kas ir videi draudzīgi un, kas būtu jāintegrē kopējā satiksmes plūsmā, vienlaikus tie rada izaicinājumu un riskus ceļu satiksmes drošības jomā.

Lai gan TAP2027 mērķis nav vides aizsardzības politikas plānošana, tomēr transporta infrastruktūras objekti, kas ir vitāli svarīgi tautsaimniecības attīstībai, ir uzskatāmi par nozīmīgāko vides trokšņa avotu. Autotransports ir galvenais vides trokšņa avots Eiropā. Trokšņa līmenis uz autoceļiem, kas pārsniedz 55 dB Ldvn, Eiropā ietekmē aptuveni vienu no četriem cilvēkiem un arī Latvijā troksnis no valsts autoceļiem ietekmē visvairāk cilvēku (*10.7.attēls*).

**Avots:** Eiropas Vides aģentūra[[53]](#footnote-53)

10.7.attēls. **Trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits rādītājam Ldvn (pēc trokšņa avota)**

Sabalansētu risinājumu izvēle un ieviešana starp transporta infrastruktūras attīstību un sabiedrības veselības aizsardzību ir viena no vides trokšņa regulējuma pilnveidošanas aktualitātēm. Regulējuma pilnveidošana būtu arī turpmāk skatāma arī kontekstā ar regulējumu telpiskās plānošanas nozarē. Atjaunojoties aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc Covid – 19 radītās krīzes gadījumos, kad citi paņēmieni nav iespējami vai arī citu paņēmienu īstenošana nedod vēlamo rezultātu, vai arī to pielietojums ir saistīts ar ļoti ievērojamiem finansiālajiem ieguldījumiem, satiksmes nozarei būtu vērtējams izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas “Rīga” darbības radītā trokšņa ietekmi.

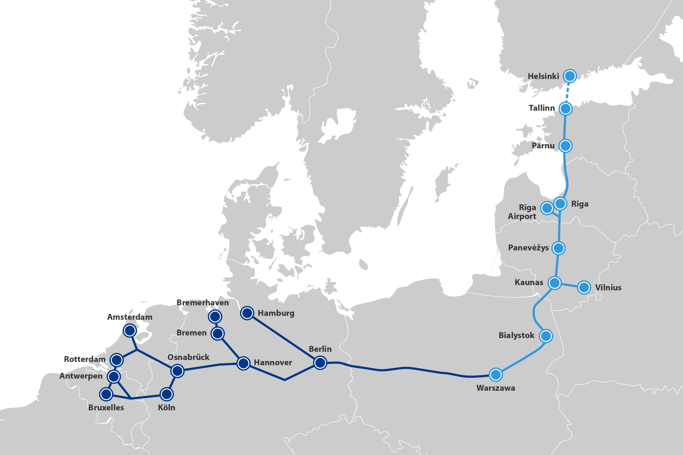
Virkne TAP2027 iekļauto pasākumu, kas saistīti ar transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu, potenciāli var radīt trokšņa piesārņojuma līmeņa pieaugumu to tuvumā, piemēram, jaunu autoceļu vai dzelzceļa līniju būvniecība. Īstenojot TAP2027 pasākumus ir savlaicīgi jāapzinās ar transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu saistītās trokšņa problēmas, plānojot risinājumus to mazināšanai un paredzot atbilstošu finansējumu pasākumu ieviešanai.

**Konkurētspējīga un ilgtspējīga infrastruktūra**

* *Transporta plūsmas “šauro vietu” (bottleneck) novēršana un trūkstošo savienojumu izbūves nodrošināšana, lai pilnvērtīgi integrētos TEN-T tīklā*
* *Dzelzceļa savienojuma neesamība ar Rietumeiropu*
* *Tehnoloģiskajām un pasažieru tiesību aizsardzības regulas prasībām neatbilstoša dzelzceļa infrastruktūra un ritošais sastāvs*
* *Mūsdienu tehnoloģiskām un drošības prasībām neatbilstošs autoceļu stāvoklis*
* *Klimatnoturīgas infrastruktūras attīstīšana, samazinot klimata pārmaiņu negatīvo ietekmi*
* *Pastāvīga jaunu tehnoloģiju ieviešana gaisa satiksmes vadības sistēmā*
* *Lidostas “Rīga” nepietiekoša infrastruktūras kapacitāte pieaugošas pasažieru plūsmas intensitātes apstākļos*
* *Latvijas kā tranzīta valsts konkurētspējas saglabāšana, nodrošinot turpmāku tranzīta kravu plūsmu diversifikāciju*
* *Industrializācijas attīstība Latvijas ostās, veicinot jaunu augstākās pievienotās vērtības ražošanas uzņēmumu veidošanu ostu teritorijās.*
* *Nevienlīdzīga konkurence starp dažādiem transporta veidiem iekšzemes pārvadājumos, ko rada atšķirīgas izmaksas par transporta infrastruktūras izmantošanu*
* *Ostu pakalpojumu klāsta modernizācija atbilstoši mūsdienu kuģniecības attīstības, drošības un vides aizsardzības prasībām*

Transporta nozares būtiskākie izaicinājumi, raugoties no infrastruktūras viedokļa, ir nodrošināt pilnvērtīgu integrēšanos TEN-T tīklā, kā arī Latvijas dzelzceļa telpas nošķirtība no Eiropas dzelzceļa tīkla, ko nākamajā periodā ir plānots risināt ar jauna dzelzceļa koridora *Rail Baltica* attīstību (*10.8.attēls*). *Rail Baltica* projekta īstenošanas rezultātā tiks izveidoti iztrūkstošie pārrobežu savienojumi, kā arī tiks veicināta dažādu transporta veidu integrācija un transporta tīklu savietojamība, piemēram, dzelzceļa līnijas sasaiste ar lidostu “Rīga”. Tik pat būtiska ir arī pārvadātāja/u piesaiste, kas nodrošinās dzelzceļa pārvadājumus pa *Rail Baltica* infrastruktūru, nodrošinot gan starptautiskos, gan reģionālos pasažieru un kravu pārvadājumus. Tādēļ nepieciešams veikt pasākumus, kas rosinātu pārvadātāju interesi darboties jaunajā dzelzceļa infrastruktūrā, kā arī pielāgot pasažieru sabiedrisko pakalpojumu sistēmu *Rail Baltica* pārvadājumu vajadzībām. Attiecībā uz *Rail Baltica* projekta īstenošanu, ir sagaidāmi vēl vairāki citi izaicinājumi un iespējas, kas ir saistīti ar līdz šim nepieredzēta būvniecības apjoma ietekmi uz būvniecības sektoru, *Rail Baltica* būvniecības materiālu piegāžu loģistika, kā arī iespējamais darbaspēka trūkums *Rail Baltica* būvniecībai. Nākamajā plānošanas periodā ir nepieciešams vērtēt arī *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli.

Būtiski ir norādīt, ka ar *Rail Baltica* projekta izbūvi tiks nodrošināta ne tikai savienojamība ar Eiropas vienoto dzelzceļa tīklu (SERA), bet arī integrācija ES vienotajā tirgū, tādējādi radot jaunu pārrobežu ekonomisko koridoru, kas palīdzēs stiprināt Latvijas tirdzniecības un ekonomikas konkurētspēju. Tas ir īpaši svarīgi šī brīža situācijā, kad COVID-19 ir būtiski ietekmējis ne tikai Latvijas transporta nozari, bet arī visu Latvijas tautsaimniecību. *Rail Baltica* projekts veicinās jaunu darba vietu nodrošināšanu un ekonomikas attīstību kopumā pēc COVID-19 pandēmijas, tajā skaitā mazinot ilgstošas recesijas riskus. Rail Baltica projekts radīs iespējas Latvijas uzņēmējdarbībai. Izmantojot šī projekta priekšrocības tiks stiprināta Latvijas uzņēmumu konkurētspēja. Tāpat, īstenojot *Rail Baltica* projektu, ir nepieciešams plānot un arī realizēt savstarpēji saskaņotus infrastruktūras attīstības projektus *Rail Baltica* koridorā.



**Avots:** *Rail Baltica* Globālā projekta tīmekļa vietne http://www.railbaltica.org/lv/par-projektu/kartes/

10.8.attēls. ***Rail Baltica* kā daļa no Ziemeļjūras-Baltijas transporta koridora**

Tāpat, pieaugot nepieciešamībai nodrošināt ilgtspējīgu mobilitāti, par būtisku izaicinājumu ir uzskatāms zemais Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas rādītājs. 2016. gadā elektrificēti bija tikai 14% no dzelzceļa līniju kopgaruma, ES vidēji tie ir 55%.[[54]](#footnote-54) Ir nepieciešams atjaunot arī elektrovilcienu un dīzeļvilcienu ritošo sastāvu.

Autoceļu jomā būtiskākais izaicinājums ir uzlabot autoceļu tehnisko stāvokli un atbilstību augstākajām ceļus satiksmes drošības prasībām. Pasaules Ekonomikas foruma Globālās konkurētspējas indeksa 2019.gada dati liecina, ka Latvijas transporta infrastruktūra pēc tās kvalitātes tiek ierindota 52. vietā no 141, savukārt ceļu infrastruktūra pēc tās kvalitātes tiek ierindota tikai 95. vietā no 141.[[55]](#footnote-55) Valsts autoceļu tīkla 2020. gada statistika liecina, ka melno segumu stāvoklis novērtēts kā ļoti labs un labs 50,7% jeb 4 722 km, bet 30,7 % jeb 2 861,8 km valsts autoceļu ar melno segumu tehniskais stāvoklis vērtējams kā slikts un ļoti slikts. Savukārt autoceļi ar grants vai šķembu segumu, kas sastāda 54 % no visiem valsts autoceļiem, attiecīgajā gadā 6,7% bija labā stāvoklī un 37,4% - apmierinošā.[[56]](#footnote-56)

Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums, kas spēkā stājies 2020. gada 23. jūnijā paredz, ka Latvijā pēc 2021.gada pašvaldību vēlēšanām būs 42 pašvaldības līdzšinējo 119 vietējo pašvaldību vietā. Ceļu tīkla attīstība un tā kvalitāte rada mobilitātes izaicinājumus saistībā ar administratīvi teritoriālās reformas sekmīgu īstenošanu, lai uzlabotu iedzīvotāju ikdienu, nodrošinot novadu administratīvo centru labāku sasniedzamību, sekmējot piekļuvi valsts un pašvaldību sniegtajiem pakalpojumiem un darbavietām. Valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu pārbūve un atjaunošana ATR kontekstā iekļauta Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam un arī TAP2027.

Mobilitāte ir būtisks faktors, kas ietekmē reģionālo attīstību, radot labvēlīgus priekšnosacījumus sociālai un ekonomiskajai aktivitātei pašvaldībās. Saskaņā ar Satiksmes ministrijas rīcībā esošajiem datiem, pašvaldību autoceļu un ielu tīkls kopā veido 38 453 km (autoceļi - 30 147 km, ielas - 8 306 km). Vienlaikus, pēc Latvijas Pašvaldību savienības aplēsēm, ap 50%  šo autoceļu un ielu ir sliktā stāvoklī. Iedzīvotāju mobilitātes sekmēšanai ir nepieciešams uzlabot pašvaldību autoceļu un ielu tīklu stāvokli, tādejādi radot apstākļus labākai un drošākai pašvaldības administratīvā centra, darba vietu un pakalpojumu sasniedzamībai, vienlaikus samazinot laika patēriņu iedzīvotājiem. Labā kvalitātē esošs pašvaldību ielu un ceļu tīkls ir arī labvēlīgs priekšnosacījums jaunu iedzīvotāju piesaistei un uzņēmējdarbības attīstībai. Lai uzlabotu sliktā kvalitātē esošos pašvaldību autoceļus un ielas, pašvaldību kopējais pieprasījums pēc investīcijām pašvaldību ceļos ir 1 622 144 345 euro. Vienlaikus būtiski, lai ieguldījumi pašvaldību autoceļos un ielās ir papildinoši valsts autoceļu ieguldījumiem. Papildus minētajam, ir nepieciešams uzlabot mobilitātes infrastruktūras plānošanu pašvaldībās, nodrošinot starp teritorijām koordinētus, inovatīvus un videi  draudzīgus mobilitātes risinājumus.

Saskaņā ar ES regulējumu par starptautiskajiem autopārvadājumiem, kā arī saskaņā ar ES Padomes 2010. gada 27. oktobra rezolūcijā noteiktajām prasībām ar kravas autopārvadājumiem saistītu noziegumu novēršanai un apkarošanai un drošu kravas automobiļu stāvlaukumu teritorijas garantēšanai ES dalībvalstīm ir pakāpeniski jāizstrādā drošs kravas transportlīdzekļu stāvlaukumu modelis. Šobrīd Latvijā ir tikai viens privāts stāvlaukums Ādažos, kas atbilst rezolūcijas 2. drošības un servisa pakalpojuma līmenim.

Būtiska nozīme ir arī klimatnoturīgas infrastruktūras attīstībai, lai mazinātu nozares ievainojamību pret klimata pārmaiņu radītajiem riskiem. Pielāgošanās risinājumi, t.sk. transporta nozarē, ir noteikti 2019.gadā pieņemtajā plānā par Latvijas pielāgošanos klimata pārmaiņām laika periodā līdz 2030.gadam. Bojājumi autoceļiem, dzelzceļa un ostu infrastruktūrai – ir galvenie riski, kas nākotnē var rasties klimata pārmaiņu dēļ. Arī TAP2027 Vides pārskatā norādīts, ka pasākumu īstenošanas ietvaros, izstrādājot autoceļu un dzelzceļu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķērsprofilā jāņem vērā plūdu faktorus, kā arī mainīgos plūdu ūdens līmeņus attiecīgās teritorijās, tāpat pārbūvējot un/vai atjaunojot infrastruktūru, izvēlēties tādu segumu un materiālus, kas ir piemēroti paredzamajiem sasalšanas-atkušanas un karstuma radītajiem riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes infrastruktūras objektu plānotajā dzīves cikla laikā. Īstenojot tiltu izbūves un pārbūves darbus, jāizvērtē ar plūdu laikā radīto tiltu balstu izskalojumu saistītie riski (ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un plūdu riskus) un jāīsteno pasākumi izskalojuma riska mazināšanai. Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, izvēlēties tādu segumu, kas ir piemērots paredzamajiem karstuma stresa riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes Latvijā autoceļu seguma plānotajā dzīves cikla laikā. Izbūvējot jaunus sliežu ceļus un veicot to nomaiņu, ņemt vērā nākotnes karstuma stresa radītos riskus un īstenot inženiertehniskos pasākumus tā mazināšanai. Attiecīgie adaptācijas pasākumi iestrādājami būvniecības dokumentācijā.

Neraugoties uz sasniegumiem ceļā uz labākas veiktspējas ES aeronavigācijas tīklu, sadarbības līmenis starp dalībvalstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem joprojām nav optimāls, kā arī to izmantotās tehnoloģijas bieži nav saskaņotas. Attiecīgi Eiropas vienotās gaisa telpas efektīva pārvaldīšana joprojām ir viens no būtiskākajiem izaicinājumiem ES dalībvalstīm, lai veicinātu gaisa satiksmes pārvaldības izmaksu samazināšanu, palielinātu gaisa telpas izmantotāju darbības efektivitāti, samazinot kavēšanos, degvielas patēriņu un lidojuma laiku un palielinot to jaudu, kā arī samazinot CO2 emisijas. Šajā kontekstā ir svarīgi laikus un saskaņotā veidā izvērst tehnoloģiskos risinājumus. Līdz ar to darbs pie īstas Eiropas vienotās gaisa telpas izveides, pastāvīga jaunu tehnoloģiju ieviešana gaisa satiksmes vadības sistēmā paliks kā viens no būtiskākajiem aviācijas nozares attīstības izaicinājumiem.

Gaisa transports vienmēr ir bijis spēcīgs ekonomikas izaugsmes, nodarbinātības, tirdzniecības un mobilitātes virzītājspēks, kas ātri un efektīvi nodrošina valsts ekonomikas attīstībai nozīmīgu pasaules valstu sasniedzamību. Savienojamība, gan iekšējā, gan ārējā (kas plašākā nozīmē saprotama kā gaisa transporta pakalpojumu starp diviem punktiem skaits, biežums un kvalitāte) - ir būtiska ceļotājiem un uzņēmumiem, kā arī ekonomikai kopumā. Pētījumi rāda — jo labāk pilsēta, reģions vai valsts pa gaisa ceļiem ir savienota ar citiem galamērķiem Eiropā un citās pasaules daļās, jo lielāku valsts izaugsmi var panākt. Līdz ar to arī turpmāk aktuāla būs valsts sasniedzamības nodrošināšana, īpaši ņemot vērā, ka Latvija ir ES ārējā robeža. Jāatzīmē, ka sakarā ar Covid-19 izplatību, gaisa pārvadājumu veikšana ir stipri ierobežota un pasaules gaisa transporta sistēmai ir nodarīti būtiski zaudējumi. Attiecīgi turpmākajos gados galvenais uzdevums ir pēc iespējas ātrāk atjaunot Lidostas ”Rīga” 2019.gadā apkalpoto pasažieru skaitu. Provizoriski, ja situācija stabilizēsies, to varētu panākt jau 2024.-2025.gadā. Sakarā ar to ir jāturpina veikt pasākumus, kas veicinās esošā lidojumu maršruta tīkla paplašināšanu un lidotas ”Rīga” infrastruktūras attīstību atbilstoši plānotajam pieaugošajam pasažieru skaitam, kā arī jāveic pasākumi kravu piesaistes veicināšanai.

TAP2027 pasākumi loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšanai ir vērsti uz ieguldījumiem infrastruktūras attīstībā ar mērķi iesaistīties valsts ekonomiskās izaugsmes nodrošināšanā. Svarīgi attīstīt Latvijas transporta un loģistikas pakalpojumu eksporta potenciālu. Lai novērtētu politikas mērķa sasniegšanu, ir izvēlēti rezultatīvie rādītāji, ar kuru palīdzību būs ne tikai iespējams novērtēt infrastruktūras un pakalpojumu attīstību, bet arī salīdzināt nozares izaugsmi starptautiskā mērogā.

Latvijas tranzīta un loģistikas nozarei turpmākajos gados gaidāmi vairāki izaicinājumi. Nozīmīgākais no tiem ir pielāgoties paredzamajam enerģētisko kravu apjoma kritumam. Ņemot vērā tendences pasaulē un īpaši ES, kur sabiedrība arvien vairāk tiecas sasniegt klimatneitralitāti, pieprasījums pēc fosilās degvielas samazinās. Ostām, dzelzceļa un citiem loģistikas nozares uzņēmējiem nepieciešams aktīvi piesaistīt jaunus klientus un paplašināt sniegto pakalpojumu klāstu, diversificējot kravu veidus un attīstot ar kravu apstrādi saistītus papildpakalpojumus. Svarīgi kāpināt apgrozījumu, investīcijas, radīt jaunas darbavietas ostās un ar tām saistītos uzņēmumos.

Latvijas ostu teritorijās, izmantojot labvēlīgo nodokļu režīmu ir nepieciešams piesaistīt aizvien jaunus uzņēmumus, kas var ražot augstas pievienotās vērtības produkciju visam Eiropas Savienības vienotam tirgum ar 450 miljonu patērētājiem, kā arī attīstīt saražoto preču distribūciju Baltijas jūras reģionā, izmantojot Latvijas ostu termināļu pakalpojumus. Veidot jaunus ražošanas uzņēmumus būtu nepieciešams arī apkārt topošajam *Rail Baltica* intermodālajam loģistikas centram Salaspilī. Apstrādājot ienākošās Austrumu-Rietumu kravu plūsmas Salaspils loģistikas centrā varētu saražot jaunu produkciju un izplatīt to gan reģionālā līmenī, gan arī visā Eiropas Savienībā, izmantojot dzelzceļa savienojumus ar Baltijas valstīm, Centrāleiropu un Rietumeiropu, Rīgas ostas jūras līniju savienojumus ar Ziemeļeiropas un Rietumeiropas ostām, Lidostas “Rīga” aviosavienojumus, kā arī autoceļu tīkla savienojumus Latvijā un Baltijas valstīs. Salaspils loģistikas centru būtu jāattīsta arī sinerģijā ar aviokravu pārvadājumu attīstību caur Lidostu “Rīga”, kur daļu no ražošanai nepieciešamās produkcijai varētu nodrošināt Lidostā “Rīga” ienākošās aviokravas.

Iekšzemes pārvadājumos ir jāveicina kravu pārnese no autotransporta uz dzelzceļu, ko iespējams īstenot, samazinot atšķirības infrastruktūras maksā starp kravas automobiļu un kravas vilcienu pārvadājumiem, tādejādi mazinot nevienlīdzīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem un nodrošinot autoceļu uzturēšanas izmaksu samazinājumu, veicinot reģionālo attīstību, kā arī nodrošinot videi draudzīgāku kravu transportēšanu. Potenciāls dzelzceļa iekšzemes kravu pārvadājumos ir tādos kravu segmentos kā koksne, labība, būvmateriāli, u.c. Pārnesei no autotransporta uz dzelzceļu ir svarīgi veicināt kombinētos kravu pārvadājumus, kad lielākā daļa no pārvadājuma tiek veikta izmantojot dzelzceļa transportu vai jūras transportu, savukārt autotransports tiek izmantots tikai, lai veiktu pārvadājuma pēdējo posmu. Šādi pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti, izmantojot kontreilera platformas, lai pārvadātu kravu piekabes (konteinerus, treilerus) bez vilcēja. Lielākais potenciāls šādu pārvadājumu attīstībai tiek saistīts ar *Rail Baltica* intermodālā loģistikas centra izveidi Salaspilī, kad tiks radīta konkurētspējīga infrastruktūra un priekšrocības vienotās Eiropas dzelzceļu telpas izmantošanai. Tomēr ir potenciāls attīstīt kontreileru pārvadājumus arī izmantojot esošo dzelzceļa infrastruktūru un savienojumus ar ostām. Šādus pārvadājumus varētu attīstīt ne tikai Latvijā, bet arī starp Latvijas ostām un pārējām Baltijas valstīm, kā arī NVS valstīm. 2020.gada augustā jau tika veikts izmēģinājuma kombinētais pārvadājums, kad ar kontreilera platformu tika nogādāta krava no Krievijas uz Liepājas ostu un tālāk tika transportēta pa jūru uz Vāciju.

2021.gada LDz ir uzsācis realizēt kontreilera vilcienu piltotprojektu, kura ietvaros tiek rast risinājums pārvadāt kravas auto puspiekabes uz dzelzceļa platformām, ar iespēju paredzēt arī pasažieru vagonu kravas auto šoferiem. Kontreilieru ieviešana nodrošina vairākas priekšrocības tautsaimniecībai:

* kravu nosūtītājiem ir garantijas, ka krava nokļūs galapunktā konkrētā laikā, turklāt pēc atpūtas laika šoferi var nekavējoties turpināt ceļu;
* tiek izmantota videi draudzīgāka un satiksmei drošāka infrastruktūra;
* samazinās sastrēgumi pilsētas un piepilsētas satiksmē, jo kontreileru vilciens vienlaikus var pārvadāt 30 kravas auto ar puspiekabēm;
* satiksmē ar trešajām valstīm samazinās slodze robežšķērsošanas punktos (uz autoceļiem) un šoferiem nav nepieciešamības pavadīt garas stundas uz robežas.

LDz aplēses liecina, ka nākotnē pieprasījums pēc jaunā pakalpojuma palielināsies. Šobrīd tiek sperti tikai pirmie soļi un projekts ir jāpilnveido, piemērām satiksmē ar trešajām valstīm šķēršļus var radīt muita. Svarīgi ir nodrošināt arī konkurētspējīgu tarifu, kuram būtisku sastāvdaļu veido maksas par infrastruktūras izmantošanu (šobrīd AS “LatRailNet to ir noteikusi tiešo izmaksu līmenī). Kontreilervilciens konkurē ar autoparvadājumiem, kur šāda infrastruktūras maksa par katru nobraukto kilometru nav paredzēta, kā arī ar citu valstu transporta koridoriem (piem., Lietuvā šobrīd tiek realizēts projekts *Nemunas*, kas savieno ar kontreiliervilcienu Klaipēdas ostu ar Baltkrieviju). Tāpat nepieciešams papildu tehniskais nodrošinājums, jo šobrīd LDz platformas nomā, kas paaugstina pakalpojuma pašizmaksu. Lai veicinātu kontreileru pārvadājumus ar dzelzceļu būtu nepieciešams piemērot esošo infrastruktūru, ritošo sastāvu, piedāvāt konkurētspējīgas tiešās izmaksas šādu pārvadājumu veikšanai, kā arī efektivizēt robežšķērsošanas un muitas tehnoloģiskās procedūras savienojumos ar trešajām valstīm.

AS “LatRailNet” 2017.gada 30. jūnijā ir apstiprinājis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras “Maksas aprēķināšanas shēma” un “Maksas iekasēšanas shēma” dokumentus, kuru piemērošana uzsākta no 2019. gada 1. jūlija. Nosakot infrastruktūras maksas, tiek nodrošināta infrastruktūras maksas diferencēšana, lai dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus, līdzīgos tirgus segmentos tiktu piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas infrastruktūras maksas. Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmenti tiek koriģēti atbilstoši tirgus pieprasījumam. Plānots, ka tieši dzelzceļa tirgus segmentēšana veicinās vietējo kravu pārvadājumus pa dzelzceļu. Vienlaikus jānorāda, ka daudzos tirgus segmentos AS “LatRailNet” noteiktā vai plānotā maksa par Minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksu nav līdzsvarā ar šiem tirgus segmentiem attiecinātām pilnām infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksām, tādēļ nepieciešams valsts budžeta līdzekļu finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un/vai infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Ostu infrastruktūra veidota un attīstīta atbilstoši tirgus tendencēm un starptautiskām prasībām, lai nodrošinātu drošu navigāciju ostās. Ņemot vērā tendences starptautiskā jūras pārvadājumu satiksmē, kur dominē ar vien lielāki kuģi, tiek ieviestas ar vien augstākas vides aizsardzības prasības, attīstīti un digitalizēti dokumenti, informācija un formalitātes, nepieciešams pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru, rast risinājumus un attīstīt ar vien jaunus projektus ostu konkurētspējas celšanai, klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai, AER izmantošanai un digitalizācijai. Nepieciešams veikt padziļināšanas darbus, modernizēt hidrotehniskās būves, risināt jautājumus par ostu un loģistikas pakalpojumu digitalizāciju un alternatīvo degvielu pieejamību ostās un elektrotīkla pieslēgumiem pie piestātnēm. Attiecībā uz ostu piestātņu elektrifikāciju, Eiropas Komisijas Strukturālā atbalsta mehānisma ietvarā TAP2027 sagatavošanas laikā tiek veikts pētījums “*Ensuring Sustainable mobility*” (*Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana*). Lai ievērotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – Direktīva 2014/94/ES) prasības, pētījuma ietvaros Satiksmes ministrija ir iekļāvusi izvērtējuma veikšanu par sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) uzpildes punktu un krasta elektropieslēgumu punktu izveides nepieciešamību un iespējām Latvijas ostās. Ar šo izvērtējumu paredzēts apzināt prasības, kādas jāievēro Latvijas ostās, apkopot citu ES dalībvalstu pieredzi un izstrādāt priekšlikumus par nepieciešamām rīcībām un iespējām, lai Direktīvas 2014/94/ES prasības Latvijā tiktu ieviestas. Galvenie jautājumi, kas tiks apskatīti saistībā ar LNG uzpildes punktu un elektropieslēgumu punktu izveidi Latvijas ostās ir esošās situācijas izvērtējums, attīstības tendenču un iespējamo projektu apzināšana, tehniski - ekonomiskā pamatojuma sagatavošana u.c.

**Digitalizācija**

* *Pamatinfrastruktūras neatbilstība digitalizācijas un viedo tehnoloģiju tālākai attīstīšanai*
* *Elektroniskās kravu pavadzīmes sistēmas (e-CMR) un kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas (eFTI) platformu ieviešana*

Digitalizācija un jauno tehnoloģiju izmantošanas palielināšanās transporta nozarē ir vērojama visā pasaulē, veicinot ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību. Latvijas transporta nozarei ir jāreaģē uz tehnoloģiskās vides izmaiņām, jo tādējādi tiek veicināta arī Latvijas transporta nozares konkurētspēja starptautiskā līmenī.

Digitalizācija un attīstības tendences mākslīgā intelekta, “lielo datu” un automatizācijas jomā arvien vairāk ietekmē arī jūras transportu, dodot iespēju paaugstināt kuģošanas drošību, jūras satiksmes efektivitāti un nodrošināt vides ilgtspēju. Digitālo risinājumu potenciāls tiek izmantots elektroniskajā saziņā, datu un informācijas sistēmās, sistēmu integrācijā, navigācijā, operatīvajos procesos, monitoringā un ostu loģistikā. Lai gan pieaug vienprātība jautājumā par digitalizācijas nepieciešamību kuģošanas industrijas transformācijai, kuģu īpašnieki norāda uz tādiem izaicinājumiem kā, piemēram, laikietilpīga ieviešana, finansējuma un pierādījumu trūkums ieguldījumu atdevei, kiberdrošība[[57]](#footnote-57).

Jūrniecībā nozīmīgs izaicinājums ir SKLOIS integrācija vienotā ES “vienloga sistēmā” jeb vienotā digitālajā vidē, lai celtu Eiropas un dalībvalstu jūras transporta nozares konkurētspēju un efektivitāti, samazinot administratīvo slogu, saskaņotu esošās valstu sistēmas un samazinātu papīra dokumentu apjomu. Jūrniecībā nozīmīgs izaicinājums ir SKLOIS integrācija vienotā ES “vienloga sistēmā” jeb vienotā digitālajā vidē, ko paredz Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 20. jūnija Regula (ES) Nr.2019/1239, ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES. Regulas mērķis ir celt ES un tās dalībvalstu jūras transporta nozares konkurētspēju un efektivitāti, samazinot administratīvo slogu, saskaņot esošās valstu sistēmas un samazināt papīra dokumentu apjomu kuģošanas jomā. Vienlaicīgi, SKLOIS attīstību nākotnē nepieciešams virzīt ne tikai kā jūras vienloga sistēmu, bet jau kā multimodālas loģistikas pakalpojumu platformas vienu no būtiskākajām informācijas sistēmām. Uzsākot šādu virzību, tiks nodrošināta jūrniecības datu, ostu un kuģošanas jomas pakalpojumu digitālā transformācija atbilstoši valsts digitālās attīstības transformācijas politikai.

Tāpat TAP 2027 plānots izvērtēt jūrnieku sertifikātu digitalizēšanas iespējas, kā arī veikt pasākumus jūrnieku sertificēšanas procesa optimizācijai - apzināt iespējas specializētas informatīvas platformas izveidei, lai nodrošinātu iespēju jūrniekiem saņemt informatīvus paziņojumus un sekot līdzi aktuālajai sertificēšanas informācijai, kā arī pilnveidot VSIA LJA Jūrnieku sertificēšanas datu bāzes funkcionalitāti, lai automatizētu datu ievadi un apstrādi. Svarīgi ir turpināt iesāktās iestrādnes jūras prakses grāmatu digitalizācijā, proti, pilnveidot izstrādātās lietotnes “Onboard Training” funkcionalitāti. Minētā lietotne ievērojami atvieglos prakses programmas izpildes dokumentēšanu un izpildes novērtēšanas procesu jūrniecības izglītības iestādēs.

Jūras satiksmes atvieglošanu un administratīvā sloga mazināšanu vecinās kuģu elektronisko sertifikātu ieviešana, atsakoties no tradicionālajiem papīra sertifikātiem. Pašreiz paredzēta attiecīgo pasākumu ieviešanas iespēju izpēte, lai laika posmā līdz 2027.gadam sertifikātu izsniegšana tiktu uzsākta elektroniski.

Sakaru nozares izaicinājums ir nodrošināt Eiropas Komisijas 2016. gada 14. septembra paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo Lietu komitejai un Reģionu komitejai “Konkurētspējīga digitālā vienotā tirgus savienojamība. Virzība uz Eiropas Gigabitu sabiedrību” noteikto mērķu izpildi līdz 2025.gadam - (1) gigabitu savienojamība visiem galvenajiem sociālekonomiskajiem virzītājspēkiem; 2) visām lielām pilsētām (vismaz 50 000 iedzīvotāju) ar tām pieguļošām pārvietošanās zonām un visām sauszemes transporta maģistrālēm ir nepārtraukts 5G pārklājums, 3) visām mājsaimniecībām ir pieejams interneta pieslēgums ar vismaz 100 Mb/s ātrumu, ko var uzlabot līdz gigabitu ātrumam. Ņemot to vērā, TAP2027 paredzēts nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājumu gar *VIA Baltica* (202,5 km) un *Rail Baltica* (265 km) transporta koridoriem, kopumā 467,5 km garumā.

Intelektisko transporta sistēmu (ITS) ieviešanu nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem. Līdz šim ITS ieviešanas pasākumi īstenoti bez specifiska finansējuma, taču to realizēšana sniegtu iespējas uzlabot drošību, komfortu, samazināt transporta radīto ietekmi uz vidi, kā arī nodrošināt transporta datu atkalizmantošanu. TAP2027 paredz Nacionālā piekļuves punkta izstrādi un ieviešanu.

Kravu autopārvadājumu jomā nozīmīgs izaicinājums ir elektroniskās kravu pavadzīmes sistēmas (e-CMR) izveide, kas aizstās ikdienā lietojamās papīra pavadzīmes starptautiskajos kravu pārvadājumos ar autotransportu. Elektroniskās kravu pavadzīmes ieviešana ievērojami (3-4 reizēm) samazinās administratīvās izmaksas kravu pārvadātājiem un ietaupīs laiku, papīra dokumentus aizstājot ar digitāliem. Latvijas pārvadātāju izmantotais CMR pavadzīmju skaits ir apmēram 2 miljoni CMR pavadzīmju gadā. Pēc aptuvenām aplēsēm Latvijas pārvadātāji gadā ietaupītu līdz 9 miljoniem eiro. Jāņem vērā digitālo resursu izmantošanas izmaksas, taču tās nav ievērojamas.

Latvija atrodas pie ārējās ES robežas, tādēļ e-CMR risinājumam ir jābūt tādam, kas nodrošinātu tā izmantošanu gan iekšējā ES tirgū, gan arī pārvadājumu veikšanai uz trešajām valstīm. Papīra formāta CMR pavadzīme sniedz daudz priekšrocību, tā saskaņo līgumiskos nosacījumus precēm, ko pārvadā pa autoceļiem un kopumā palīdz atvieglot preču pārvadāšanu, taču globāls e-CMR risinājums saglabās šos ieguvumus un padarīs sistēmu modernāku, noņemot dokumentācijas un apstrādes izmaksas. e-CMR var viegli integrēt arī ar citiem pakalpojumiem, kurus izmanto transporta uzņēmumi, piemēram, muitas deklarēšana vai transporta un autoparka pārvaldības pakalpojumi. Pārejot uz elektronisko formātu, visas preču pārvadājumā iesaistītās puses gūst labumu no paaugstinātas loģistikas efektivitātes, kā rezultātā palielinās ekonomiskā konkurētspēja. Elektroniskās pavadzīmes dod iespēju uzņēmumiem ievērojami efektīvāk pārvaldīt savu informāciju un piegādes ķēdi. Tas uzlabos datu kvalitāti kravas pārvadājumu procesā, samazinās atkārtotu kļūdu risku, kā arī būs iespēja apmainīties ar resursiem un integrēt darbības vienā informācijas sistēmu tīklā. Publiskajam sektoram un iestādēm tas samazinās laiku, kas nepieciešamas kravas automašīnu apturēšanai un to dokumentu pārbaudei. Tas arī samazinās pārkāpumu skaitu, kas saistīti ar izvairīšanos no nodokļu maksāšanas un transporta drošību. Mērķis ir ļaut kontrolējošajām institūcijām droši un uzticami pārbaudīt ārvalstu pārvadātāju dokumentu pieejamību.

2020.gada 15.jūlijā ir pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju, kas nosaka dalībvalstīm pienākumu nodrošināt, ka kravu pārvadājumu veikšanai nepieciešamās informācijas aprite tiek nodrošināta tikai elektroniskā veidā. Līdz 2024. gada 21. augustam dalībvalstīm jānodrošina, ka visas valsts institūcijas informāciju var pieņemt un sniegt arī elektroniskā (mašīnlasāmā) veidā. Regulas prasības attiecas uz visu kravas pārvadājumu jomām, lai kravas pārvadājumiem nepieciešamā informācija, neatkarīgi no pārvadājuma veida, tiktu nodrošināta elektroniskā veidā. Valsts institūcijām līdz ar Regulas piemērošanu būs jānodrošina datu pieņemšana elektroniskā formātā, kas prasīs sistēmu izstrādi vai pielāgošanu.

**Drošība/drošums**

* *Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšana*
* *ES aviācijas drošības un lidojumu drošuma standartu nodrošināšana*
* *Augstu kuģošanas drošības standartu nodrošināšana*

Nodrošinot cilvēku un kravu mobilitāti, kā arī transporta un loģistikas pakalpojumu attīstību, ir nepieciešams izpildīt transporta drošības un drošuma nosacījumus, samazinot negadījumu un cietušo skaitu. Pieaugoša loma drošības un drošuma nodrošināšanā transporta nozarē ir digitalizācijai un jaunajām tehnoloģijām. Tāpat pēdējie notikumi, kad pasauli skāra COVD-19 pandēmija, bija pamats arī transporta nozarei izstrādāt vadlīnijas un ierobežojumus, lai pasargātu transporta nozares darbinieku un pasažieru veselību, samazinot inficēšanās risku. Tai pat laikā ir jārod līdzsvars starp sabiedrības veselības aizsardzību un transporta pakalpojumu nodrošināšanu.

Pēc EK datiem 2019.gadā gadā Latvijā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits uz vienu miljonu iedzīvotāju bija 69, sasniedzot piekto augstāko rādītāju starp ES dalībvalstīm, kur vidējais rādītājs bija 51 nāves gadījumi. Drošības nodrošināšana ir viena no būtiskākajām transporta sistēmas problēmām. Jāpieņem, ka no cilvēku ētikas pamatprincipa nekad nevarēs būt ētiski pieņemami, ka cilvēki, pārvietojoties pa ceļu vai dzelzceļu, var tikt nogalināti vai nopietni ievainoti. Tāpēc atbildību būtu jādala starp visiem transporta sistēmu izstrādātājiem/uzturētājiem/kontrolētājiem un ceļu lietotājiem. Pieņemot, ka cilvēki pieļauj kļūdas, kas noved pie satiksmes negadījumiem, kā arī, ka cilvēka ķermenim ir ierobežota fiziskā spēja izturēt negadījuma brīdī radušās pārslodzes, ir jāsaprot, ka satiksmē iesaistītajiem risinājumiem, arī infrastruktūrai, ir jābūt pilnībā drošai – “piedodošai”. Tas nozīmē, ka šajā gadījumā cilvēku kļūdas ir un paliks pieņemamas, taču bojāgājušie un cietušie negadījumos nav pieņemami. Lai šādu sistēmu izveidotu, pieejai ir jābūt pilnīgai un visaptverošai, tāpat atbildībai ir jābūt dalītai katrai iesaistītajai institūcijai pilnībā uzņemoties atbildību par savu jomu. Drošas satiksmes sistēmas mērķis ir panākt, lai cilvēku kļūdas, neuzmanība vai apzināta rīcība neradītu letālas vai traumējošas sekas ceļu satiksmē.

Aviācijas drošība un lidojumu drošums vienmēr ir bijuši konkurētspējīgas aviācijas nozares priekšnoteikumi. Lai arī Latvijas aviācijas nozare ir sasniegusi augstu konkurētspēju globālajā tirgū, arī turpmāk par izaicinājumu jāuzskata ES kopējo augsto aviācijas drošības un lidojumu drošuma standartu, kuru prasības pastāvīgi paaugstinās, nodrošināšana.

Attīstoties tehnoloģijām, parādās arī jauni izaicinājumi aviācijas drošības un lidojumu drošības jomā. Tā, attīstoties bezpilota gaisa kuģu ražošanai, ir radītas jaunas iespējas jaunu pakalpojumu sniegšanai un tiek rasti aizvien jauni veidi to pielietojumam, kas var radīt apdraudējumu gaisa telpas lietotājiem un iedzīvotājiem. Attiecīgi, lai mazinātu bezpilota gaisa kuģu potenciālo ietekmi uz aviācijas drošību un lidojumu drošumu, kā arī vienlaicīgi nekavētu to izmantošanu dažādu tautsaimniecības vajadzību nodrošināšanā, šajā plānošanas periodā ir aktuāli nodrošināt pasākumus to integrācijai gaisa satiksmes vadības sistēmā.

Jūrniecības jomā viens no valstu pamatpienākumiem ir nodrošināt savas valsts karoga kuģu atbilstību starptautisko konvenciju prasībām, tādējādi paaugstinot kuģošanas drošību un samazinot piesārņojuma risku. Eiropas un Ziemeļatlantijas reģionā kuģu atbilstība starptautisko konvenciju prasībām tiek uzraudzīta Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) ietvaros. Katru gadu atbilstoši ostu valsts kontroles datiem tiek publicēts Baltais, Pelēkais un Melnais saraksti. Šajos sarakstos ir iedalītas valstis, kuru karoga kuģi atbilst attiecīgi augstiem kvalitātes standartiem (Baltais saraksts), uzrāda vāju atbilstību (Pelēkais saraksts) vai rada augstu vai ļoti augstu risku (Melnais saraksts). Latvija no 2012.gada 1.jūlija ir iekļauta PMoU Baltajā sarakstā un šo statusu pēdējo astoņu gadu laikā ir saglabājusi. Latvija Baltajā sarakstā uz 2020.gada 1.jūliju ir 32.vietā. Laikā no 2017.līdz 2020. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veikta 121 ostas valsts kontroles inspekcija, aizturēts viens kuģis, t.sk. 2020.gadā ir veiktas 26 šādas inspekcijas.

PMoU dalībvalstīs situācija kopumā ir stabilizējusies un pat uzlabojusies. 2019. gadā bija aizturēti 2,94% no pārbaudītajiem kuģiem, 2018. gadā aizturēti 3,17%, bet 2017. gadā – 3,88% pārbaudīto kuģu. Arī pārbaužu laikā konstatēto trūkumu skaits ir samazinājies. 2020.gadā Baltajā sarakstā ir 41, Pelēkajā sarakstā - 16 un Melnajā sarakstā - 13 valstis.

IMO dalībvalstīs periodiski tiek veikts IMO audits (IMSAS), kura mērķis ir noteikt, cik lielā mērā tās nodrošina IMO instrumentos noteikto saistību un pienākumu izpildi. No 2016.gada IMO audits ir obligāts. Atbilstoši IMO pasākumu grafikam (10.2020.) pasākuma izpilde par IMSAS auditu paredzama 2024.gadā.

Svarīgs drošas un efektīvas kuģošanas priekšnosacījums ir precīzi uzmērīti kuģu ceļi un pastāvīgi atjaunots navigācijas karšu pārklājums. Galveno kuģu ceļu uzmērīšana Baltijas jūrā notiek saskaņā ar HELCOM Kopenhāgenas (2001) un Maskavas (2010) deklarācijām un Baltijas jūras valstu kopīgi izstrādātu plānu. Lai gan Latvijas jūras ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām navigācijas kartēm tika panākts jau 1997.gadā, ļoti būtiski ir nodrošināt dziļumu mērījumu datu pastāvīgu atjaunošanu kuģošanas drošības vajadzībām, ņemot vērā Latvijas ostās ienākošo kuģu pieaugošos izmērus un iegrimes.

Hidrogrāfisko izpēti un mērījumus Baltijas jūrā ievērojami veicināja ES CEF līdzfinansētais FAMOS (Finalising Surveys for the Baltic Motorways of the Sea) projekts, kurā 2014.-2018.gadā piedalījās arī VSIA LJA. VSIA LJA dalība šajā projektā būtiski paātrināja augstas kvalitātes 100% pārklājuma dziļumu mērījumus Latvijas atbildības zonā. Atbilstoši VSIA LJA Hidrogrāfijas dienesta datiem FAMOS projekta darbības laikā VSIA LJA Hidrogrāfijas dienests kopumā Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī veica mērījumus 3323 km2 lielā platībā, vidēji gadā uzmērot 665 km2. Salīdzinājumam, 2013.gadā - pirms dalības FAMOS projektā tika uzmērīti 442 km2, 2019.gadā – pēc dalības FAMOS projektā uzmērīti 454,7 km2. 2020.gadā veikti hidrogrāfiskie mērījumi 518 kvadrātkilometru platībā. Paralēli kuģu ceļu uzmērīšanai tiek veikti darbi arī ostās.

Lai gan Latvija līdz šim ir uzrādījusi labus rezultātus no HELCOM Kopenhāgenas deklarācijas un Maskavas deklarācijas izrietošo starptautisko saistību izpildē, turpmākai sekmīgai darbībai nepieciešama materiāltehniskās bāzes atjaunošana – nepieciešams iegādāties gan jaunu hidrogrāfisko mērījumu kuģi (VSIA LJA hidrogrāfisko mērījumu kuģim “Kristians Dāls”, kura korpusa materiāls ir alumīnijs, ir 19 gadi (2020)), gan arī autonomu peldlīdzekli efektīvākai piekrastes un ostu dziļumu uzmērīšanai. Ņemot vērā kuģa iegādes izmaksas un, lai neietekmētu citu VSIA LJA funkciju izpildi, nepieciešams rast papildu finansējumu.

**Izglītība, pētniecība, inovācijas un nodarbinātība**

* *Nepietiekama izglītības un pētniecības sasaiste ar transporta un loģistikas nozares attīstības plānošanu*
* *Nozares attīstības tendencēm atbilstošu augsti kvalificētu speciālistu trūkums*
* *Viedo mobilitāti atbalstoša normatīvā regulējuma attīstība*

Jaunas globālās mobilitātes tendences, digitalizācija un klimata pārmaiņas rada arvien pieaugošu nepieciešamību uzlabot esošās un attīstīt jaunas tehnoloģijas un kvalitatīvus, lietotājiem draudzīgus pakalpojumus, tādā veidā uzlabojot Latvijas transporta nozares piedāvājumu un konkurētspēju starptautiskā mērogā un sekmētu valsts ekonomisko stabilitāti un izaugsmi. Lai to nodrošinātu, nepieciešams mērķtiecīgi attīstīt pētniecību un inovācijas transporta un loģistikas nozarēs, piedalīties ES un starptautiskos sadarbības projektos, kas vērsti uz jauno tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu, tajā skaitā inovācijām saistībā ar dekarbonizāciju transportā, urbāno pieejamību un savienojamību, nākotnes transporta veidiem, kā arī nodrošināt mūsdienu darba tirgus prasībām atbilstošu, augsti kvalificētu transporta un loģistikas nozares speciālistu sagatavošanu un pārkvalificēšanās iespējas.

Apzinoties pētniecības un inovāciju potenciālu veicinot tīru, savienotu un konkurētspējīgu mobilitāti, 2017.gadā Eiropas Komisija ir izstrādājusi Stratēģisko transporta pētniecības un inovāciju programmu (*Strategic Transport Research and Innovation Agenda -* turpmāk STRIA), kuras ietvaros ir izveidota Transporta pētniecības un inovācijas uzraudzības un informācijas sistēma (*Transport Research and Innovation Monitoring and Information System-* turpmāk TRIMIS), kas darbojas kā politikas instruments, lai nodrošinātu STRIA īstenošanu un uzraudzību, identificējot transporta tehnoloģiju attīstības tendences un ES pētniecības un inovāciju kapacitāti. Tādējādi par būtisku šī brīža un nākamā plānošanas perioda izaicinājumu ir uzskatāma atbalsta sniegšana un dažādu izglītības un pētniecības programmu izmantošana, tajā skaitā sniedzot ieguldījumu TRIMIS attīstībā, kā arī nacionālā līmenī un piedaloties nozares ekspertu padomēs.

Nozīmīgs instruments nozares attīstības veicināšanā ir valsts pētījumu programmas, ar kuru palīdzību tiek identificēti un pētīti nozarē aktuālākie jautājumi, nodrošinot pētniecībā balstītu attīstības plānošanu. Transporta nozarē prioritārās jomās, kurās ir nepieciešams veikt pētījumus ir dekarbonizācija, kas ietver alternatīvo degvielu izmantošanu, veicot pētījumu par ūdeņraža attīstības scenārijiem Latvijā, transporta elektrifikāciju un elektromobilitāti, viedā mobilitāte un pakalpojumi, kā arī transporta nozares konkurētspējas paaugstināšana un uzņēmējdarbības veicināšana.

Būtiski ir veikt regulārus pētījumus par viedo mobilitāti un pakalpojumiem, aptverot socioekonomiskos, digitālos un tehniskos risinājumus. Socioekonomiskie risinājumi ietver iedzīvotāju mobilitātes kultūras (sabiedriskā un personīgā transporta lietošanas paradumi, vajadzības, ierobežojumi, kopējā apmierinātībā) izpēti, kas ļautu labāk izprast iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības un atbilstošāk plānot kopējo pasažieru pārvadājumu tīkla pārklājumu, kā arī sekot līdzi transporta politikas ieviešanas rezultātiem. Laika periodā no 2016.gada līdz 2018.gadam EUROSTAT piešķirtā granta ietvaros CSP veica apsekojumu/pētījumu par Latvijas iedzīvotāju mobilitāti, mobilitāti raksturojošus rādītājus par iedzīvotāju pārvietošanās raksturu un paradumiem 2017. gadā. Lai nodrošinātu kvalitatīvu transporta politikas tālāku plānošanu un īstenošanu, kā arī vispusīgi izvērtētu politikas īstenošanas rezultātus un mobilitātes rādītāju attīstības tendences, nepieciešams, lai CSP turpinātu regulāru mobilitātes apsekojumu un sadarbībā ar ministrijām, pašvaldībām, nozares iestādēm un uzņēmumiem izvērtētu vajadzības pēc aktuālākajiem rādītājiem, to detalizāciju un turpmāko apsekojumu regularitāti.

Transporta nozarē īpaši aktuāla ir digitālo risinājumu izpēte un piemērošana Latvijas vajadzībām, ietverot inteliģentās transporta sistēmas un automatizēto braukšanu, kā arī loģistikas un tranzīta transporta plūsmu plānošanu. Šeit ir būtiski minēt transporta modelēšanu, kas nodrošinātu pamatotu rīcībpolitikas ieteikumu sagatavošanu. Transporta modelēšanas un maršruta plānošanas optimizācijas sistēmu izpēte un ieviešana sniegtu atbalstu multimodālas mobilitātes nodrošināšanā un radītu iespējas salāgot dažādu sabiedriskā transporta veidu kustības grafikus.

Tāpat nozīmīgs instruments pētniecības un inovāciju attīstībā gan nacionālā, gan arī Eiropas Savienības līmenī ir ES pētniecības un inovācijas programma 2021.-2027. gadam jeb Apvārsnis Eiropa. Šīs programmas pamatā ir trīs pīlāri, kur otrais pīlārs attiecas uz globālajiem izaicinājumiem un Eiropas rūpniecības konkurētspēju, iekļaujot arī tādu ar transportu saistītu tematisko kopu kā klimats, enerģija un mobilitāte. Lai veiksmīgāk stimulētu pētniecības un inovāciju attīstību, ir plānots īstenot partnerības dažādās jomās, tajā skaitā jomā, kas skar transporta nozari, savstarpēji sadarbojoties ES institūcijām, dalībvalstīm un privātajam sektoram. Iepriekšējā plānošanas periodā Apvārsnis 2020 ietvaros tika īstenoti vairāki projekti transporta nozarē ar Latvijas partneru dalību un šīs iniciatīvas ir atbalstāmas arī turpmāk.

Pētījumus ir nepieciešams veikt arī attiecībā uz tehniskajiem risinājumiem, kas galvenokārt skar transporta infrastruktūru. Šeit būtiski aplūkojamie temati ir integrētas mobilitātes sistēmas un multimodalitāte, starpsavienotība, kā arī elektrotransportlīdzekļu integrācija elektrotīklā. Prioritāte ir arī transporta nozares konkurētspējas paaugstināšana un uzņēmējdarbības veicināšana, īstenojot uzņēmējdarbības vides un nepieciešamo izmaiņu izvērtējumu esošajā regulējumā, kas ļautu piesaistīt ārvalstu investīcijas un radītu jaunas darba vietas. Kā viens no izaicinājumiem ir uzskatāms finansējuma novirzīšana valsts pētījumu programmas īstenošanai, kā arī kopumā pētniecībai transporta nozarē.

Strukturālo reformu atbalsta programmas[[58]](#footnote-58) ietvaros tiek īstenots projekts Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai. Projekts sastāv no trīs ar ilgtspējīgu mobilitāti saistītiem virzieniem- sabiedriskais transports, zaļāka transporta sistēma un godīgāka transporta un transportlīdzekļu nodokļu sistēma Latvijā. Projekta ietvaros attiecīgi katrā sadaļā tiek veikta izpēte un sagatavots rīcības plāns, lai nodrošinātu labāk integrētu sabiedriskā transporta sistēmu, veicinātu efektīvāku pāreju uz tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu parku, tostarp nodrošinot iespēju Latvijas ostās uzpildīt sašķidrināto dabasgāzi un izmantot elektroenerģijas piegādi jūras kuģiem, kā arī īstenotu godīgāku transporta un transportlīdzekļu nodokļu iekasēšanas modeli.

Attīstoties digitalizācijai un jaunajām tehnoloģijām, kā arī palielinoties vides mērķu prasībām, ir vērojamas izmaiņas arī attiecībā uz transporta nozarē nodarbināto profesionālās kvalifikācijas prasībām. 2019.gadā Transporta un uzglabāšanas nozarē nodarbināto īpatsvars bija 8%, no kopējā nodarbināto skaita, kas ir saglabājies nemainīgs, salīdzinot ar 2010.gadu.[[59]](#footnote-59) No tiem 19,6% bija augstas kvalifikācijas profesijās nodarbinātie, iekļaujot vadītājus, speciālistus un vecākos speciālistus. Lielākā daļa jeb 49,1% bija nodarbināti vidējas kvalifikācijas profesijās, iekļaujot iestāžu kalpotājus, pakalpojuma darbiniekus, kvalificētus lauksaimniecības darbiniekus, kvalificētus strādniekus un iekārtu un mašīnu operatorus. 5,6% bija nodarbināti zemas kvalifikācijas profesijās.[[60]](#footnote-60) Saskaņā ar Ekonomikas ministrijas izstrādāto informatīvo ziņojumu “Par darba tirgus vidēja un ilgtermiņa prognozēm” transporta un uzglabāšanas nozarē 2019.gadā bija nodarbināti 74,6 tūkstoši cilvēki. 2020.gadā nodarbināto skaits nozarē tiek prognozēts 61,1 tūkstotis, 2027.gadā- 69,4 tūkstoši, savukārt 2040.gadā- 70,7 tūkstoši[[61]](#footnote-61), kas lielā mērā ir saistāms ar COVID-19 izplatību 2020.gadā un atbilstoši arī prognozēto IKP samazinājumu, kad salīdzinājumā ar gadu iepriekš ir plānots samazinājums par 18,7%. Laika periodā no 2021. līdz 2027.gadam vidēji gadā ir plānots palielinājums par 4,7%, savukārt no 2028. līdz 2040.gadam - par 2,5%.[[62]](#footnote-62)

Saskaņā ar prognozēm, transporta un uzglabāšanas nozarē galveno pienesumu sniegs aviācijas un autotransporta nozaru attīstība, savukārt tranzīta nozare piedzīvos lēnāku izaugsmes tempu, kas saistāms ar samazinājumu Krievijas naftas produktu un akmeņogļu kravu apjomos pa dzelzceļu un ostās.[[63]](#footnote-63) Tiek prognozēts, ka darba tirgū strauji samazināsies pieprasījums pēc zemas kvalifikācijas profesijām, pieaugot pieprasījumam pēc vidējas kvalifikācijas profesijām, kur iespējams darbaspēka iztrūkums tādu speciālistu vidū kā pašgājēju mašīnu un iekārtu vadītāji un operatori. Visstraujāk augs pieprasījums pēc augstas kvalifikācijas profesijām, kur iespējams, piemēram, kuģu un gaisa kuģu vadītāju un tehnisko speciālistu iztrūkums.[[64]](#footnote-64) Tādējādi, atbilstoši tautsaimniecības attīstības tendenču prognozēm, ir nepieciešams celt nozarē nodarbināto profesionālo kvalifikāciju, uzmanību pievēršot nozares specifiskās angļu valodas padziļinātai apguvei programmās, kas nākotnē potenciāli sniegs darbaspēka resursus jomās ar tehnisko un starptautisko ievirzi, un tā veicinot Latvijas transporta nozares attīstības konkurētspēju arī starptautiskā līmenī.

Jaunas, 1435 mm sliežu platuma *Rail Baltica* infrastruktūras izveide- gan ieviešanas, gan darbības posmos - nozīmē arī nepieciešamību pēc darba spēka ar jaunām, Latvijā un Baltijas reģionā pašlaik ļoti ierobežotā daudzumā pieejamām profesionālajām zināšanām. Lai šo situāciju risinātu, iesaistītajām pusēm ir nepieciešams uzsākt mērķtiecīgu darbu pie attiecīgu izglītības programmu izveides, sertifikācijas un apmācību uzsākšanas.

2020. gada 1. jūlijā stājās spēkā grozījumi Autopārvadājumu likumā, kas paredz, ka topošie kravas transportlīdzekļu vadītāji Latvijas teritorijā var iegūt nepieciešamās zināšanas un uzsākt profesionālo darbību, sasniedzot 18 gadu vecumu, bet pasažieru autobusu vadītāji - 20 gadu vecumu (no 21 gada regulārajos maršrutos līdz 50km). Izmaiņas veiktas, lai piesaistītu jauniešus transportlīdzekļa vadītāja profesijai. Personai, kura sasniegusi norādīto vecumu un apguvusi pārvadājumu veikšanai nepieciešamās profesionālās zināšanas, tiks izsniegta konkrētā transportlīdzekļa vadītāja apliecība ar ierakstu “95. kods”, kas dod tiesības veikt pārvadājumus ar kategorijai atbilstošiem transportlīdzekļiem Latvijas teritorijā. Papildus jau veiktajiem grozījumiem autopārvadājumu likumā, tiks meklēti risinājumi profesionālu autovadītāju trūkumam Latvijas un kopējā ES darba tirgū. Vietējiem autovadītājiem ir brīva iespēja būt nodarbinātiem citās ES dalībvalstīs, tādēļ tiek izdarīta izvēle par labu valstīm, kurās tiek nodrošināta augstāka darba samaksa. Vietējie pārvadātāji darba spēka iztrūkumu cenšas mazināt, piesaistot darbiniekus no trešajām valstīm, taču jaunās Mobilitātes pakotnes regulējums krasi mainīs autovadītāju darba tirgu, uzlabojot sociālos nosacījumus. Vienlaikus šis regulējums mainīs pārvadātāju darbības modeļus, kuru izraisīto izmaiņu ietekme uz tautsaimniecību ilgtermiņā vēl nav prognozējama.

Jauno tehnoloģiju ienākšana jūras transportā paaugstina ne tikai konkurences nosacījumus jūrniecības darba tirgū, bet to rezultātā tiek paaugstinātas arī starptautiskā regulējuma prasības jūrnieku profesionālās izglītības un sertificēšanas sistēmai. Lai nodrošinātu Latvijas jūrnieku profesionālās izglītības un sertificēšanas sistēmas sekmīgu turpmāko attīstību, TAP2027 iekļauts pasākums saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu, ar darba tirgus prasībām un nozares attīstības tendencēm sabalansētu jūrniecības izglītības programmu klāstu. Svarīgs nosacījums šā pasākuma izpildē ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu kapacitātes nostiprināšana un jūrniecības izglītības specifikai un jaunajām starptautiskajām prasībām atbilstošas materiāltehniskās bāzes nodrošināšana. Jūrniecības izglītībā ir svarīgi nodrošināt iespējami ciešu sasaisti ar jūrniecības nozari, ko vislabāk (visoptimālāk) var nodrošināt autonoms jūrniecības izglītības iestāžu tīkls.

Strauji attīstoties jaunām tehnoloģijām ir būtiski nodrošināt to drošu ekspluatāciju. Digitālās transformācijas pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projektā ir iekļauts uzdevums VARAM un SM identificēt un analizēt nacionālā normatīvā regulējuma šķēršļus attālināti vadāmo un autonomo transporta līdzekļu testēšanai, balstoties uz industrijas, zinātnisko institūciju un pašvaldību pieprasījumu bāzes (līdz 2023. gadam), nepieciešamības gadījumā pilnveidojot sauszemes, gaisa un ūdens transporta jomas normatīvo regulējumu, ņemot vērā starptautiskā regulējuma prasības, citu ES valstu praksi un esošos resursus. Viedo tehnoloģiju attīstība autotransporta jomā saistāma ar vairākiem izaicinājumiem:

* **Ceļu satiksmes drošība:** automatizētiem transportlīdzekļiem jāpiedalās kopīgā ceļu satiksmē ar neautomatizētiem transportlīdzekļiem, gājējiem un velosipēdu vadītājiem, tāpēc svarīgi nodrošināt atbilstīgu drošības prasību ieviešanu un satiksmes noteikumu harmonizēšanu ES līmenī.
* **Atbildības jautājumi**: tā kā gadījumā ar automatizētiem transportlīdzekļiem vadītāja pienākumi no cilvēkiem tiek deleģēti automatizētām tehnoloģijām, esošajos starptautiskajos tiesību aktos ir jāattīsta atbildības definīcija, precizējot, kas ir atbildīgs ceļu satiksmes negadījumos: vadītājs vai ražotājs.
* **Datu apstrāde**: ES datu aizsardzības noteikumi attiecas arī uz automatizēto nozari, bet vēl nav veikti specifiski pasākumi, kas garantētu kiberdrošību un aizsargātu automatizētos transportlīdzekļus pret kiberuzbrukumiem.
* **Infrastruktūra:** ir nepieciešams veikt nozīmīgas investīcijas pētniecībā un inovācijās, lai attīstītu tehnoloģijas un izveidotu nepieciešamo infrastruktūru.

Savukārt gaisa telpas izmantošanas jautājumi ir cieši saistīti ar stingru starptautiskajos normatīvajos aktos un nacionālajos normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanas nodrošināšanu lidojumu drošuma, aviācijas drošības, gaisa satiksmes vadības, privātuma, vides, civiltiesiskās atbildības un citās saistītajās jomās, saglabājot lidojumu drošumu un aviācijas drošību kā absolūti augstāko prioritāti gaisa telpas izmantošanā. Minēto prasību izpilde ir galvenais nosacījums jaunu tehnoloģiju iesaistei gaisa telpas izmantošanai. Sakarā ar to, lai nodrošinātu bezpilota gaisa kuģu integrāciju Latvijas gaisa telpā ir nepieciešams pastāvīgi pilnveidot ar to ekspluatāciju saistīto normatīvo aktu bāzi.

IMO viens no stratēģiskā sešgades plāna (2018-2023) virzieniem ir integrēt jaunas un progresīvas tehnoloģijas tiesiskajā regulējumā, kas iekļauj arī autonomos kuģošanas līdzekļus (*Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*). IMO ietvaros turpinās izpēte, lai identificētu normatīvo regulējumu, kurā nepieciešams veikt grozījumus vai paredzēt jaunas prasības, kas atļautu pilntiesīgi izmantot autonomos kuģošanas līdzekļus. IMO ir izstrādātas vispārīgas pagaidu vadlīnijas MASS izmēģinājumiem (*MSC.1/Circ.1604 Interim guidelines for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) trials*)[[65]](#footnote-65). Lai gan IMO 2021. gada maijā apstiprināja kuģošanas drošības un aizsardzības normatīvo aktu daļēju izvērtējumu autonomajiem jūras kuģiem, izvērtēšanas process tuvākajos gados turpināsies. Ņemot vērā IMO normatīvo aktu izstrādes un pieņemšanas procedūru, paredzams, ka attiecīgā regulējuma kopums saistībā ar autonomajiem jūras kuģiem (MASS) varētu stāties spēkā pēc šo pamatnostādņu darbības perioda. Jāņem vērā, ka līdz šim no jūrniecības nozares pārstāvju vai industrijas puses nav izrādīta interese par autonomo kuģošanas līdzekļu izmēģinājumiem Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī.

Ļoti augstas veiktspējas tīklu infrastruktūras pieejamība ir viens no pamatnosacījumiem, lai attīstītu dažādus viedās mobilitātes risinājumus. Vienlaicīgi jāņem vērā, ka kopš 2003.gada 1.janvāra Latvijā elektronisko sakaru tirgus ir liberalizēts (kas bija viena no prasībām, lai iestātos Eiropa Savienībā) un valsts iejaukšanās atbilstoši līguma par Eiropas Savienības darbību nosacījumiem ir pieļaujama tikai tirgus nepilnību novēršanai, nekropļojot konkurenci. Faktiski tas nozīmē, ka būtiskāko attīstību nozarē sniedz privātās investīcijas un publiskās investīcijas iespējamas tikai gadījumos, ievērojot valsts atbalsta nosacījumus. Līdz ar to ir ārkārtīgi būtiski savlaicīgi piesaistīt viedo mobilitātes risinājumu attīstībā elektronisko sakaru komersantus.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

1. Likumi.lv, 2014. Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi. https://likumi.lv/ta/id/270934-attistibas-planosanas-dokumentu-izstrades-un-ietekmes-izvertesanas-noteikumi [↑](#footnote-ref-1)
2. Centrālā statistikas pārvalde, 2021. IKP samazinājums 2020. gadā 3,6 % un 4. ceturksnī 1,5 %. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/ekonomika/ikp/meklet-tema/2942-iekszemes-kopprodukts-2020-gada [↑](#footnote-ref-2)
3. Turpat. [↑](#footnote-ref-3)
4. Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” otrā panta pirmajā daļā noteiktajam autoceļš ir kompleksa inženierbūve ārpus pilsētas robežām, kas izmantojama transportlīdzekļu satiksmei ar noteikto ātrumu, normatīvos paredzētajām slodzēm un gabarītiem. [↑](#footnote-ref-4)
5. VAS “Latvijas valsts meži” dati. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2019.

   http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums\_15012020.pdf [↑](#footnote-ref-6)
7. Ministru kabineta 2018.gada 14.augusta rīkojums Nr.389 “Par Velosatiksmes attīstības plānu 2018.-2020. gadam” https://likumi.lv/ta/id/301068-par-velosatiksmes-attistibas-planu-2018-2020-gadam [↑](#footnote-ref-7)
8. LR Satiksmes ministrija. 22.01.2020. Satiksmes ministrija veikusi līdz šim plašāko pētījumu par velosatiksmi Latvijā. https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/satiksmes-ministrija-veikusi-lidz-sim-plasako-petijumu-par-velosatiksmi-latvija [↑](#footnote-ref-8)
9. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 28.lpp. 2019. http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums\_15012020.pdf [↑](#footnote-ref-9)
10. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. *Reģistrēto, tehniskā kārtībā esošo un apdrošināto transportlīdzekļu skaits*. https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait [↑](#footnote-ref-10)
11. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. *Transportlīdzekļu vidējais vecums.* https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait [↑](#footnote-ref-11)
12. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. *Par 2020.gada 4.ceturksnī reģistrētajiem elektrotran sportlīzekļiem*. http://www.e-transports.org/index.php/statistika/33-elektro-transportlidzekli/289-par-2020-gada-4-ceturksni-registretajiem-elektrotransportlidzekliem [↑](#footnote-ref-12)
13. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. *Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc degvielas veida.* https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait [↑](#footnote-ref-13)
14. Mobilitātes pakotnes I normatīvo aktu prasības http://www.atd.lv/sites/default/files/Mobilitates\_pakotne.pdf#overlay-context= [↑](#footnote-ref-14)
15. Ministru kabineta 24.05.2011. noteikumi Nr.411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība”. https://likumi.lv/ta/id/231347-autoparvadajumu-kontroles-organizesanas-un-istenosanas-kartiba [↑](#footnote-ref-15)
16. LR Satiksmes ministrija, 2019. Informatīvais ziņojums: Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam. http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04 [↑](#footnote-ref-16)
17. Ministru kabineta 24.05.2011. noteikumi Nr.411 “Autopārvadājumu kontroles organizēšanas un īstenošanas kārtība”. https://likumi.lv/ta/id/231347-autoparvadajumu-kontroles-organizesanas-un-istenosanas-kartiba [↑](#footnote-ref-17)
18. “Dzelzceļa likums.” https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums [↑](#footnote-ref-18)
19. International Maritime Organization. Introduction to IMO. https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx [↑](#footnote-ref-19)
20. IMO (Starptautiskā Jūrniecības organizācija) ir ANO specializētā aģentūra, kuras atbildībā ir kuģošanas drošība un aizsardzība (safety and security) un jūras vides un gaisa piesārņošanas no kuģiem novēršana https://www.imo.org/ [↑](#footnote-ref-20)
21. “Jūrnieks”, Nr.2 (117) 2020, 3.lp [↑](#footnote-ref-21)
22. Latvijas Jūrniecības savienība, 2019. Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2018.

    https://www.ljs.lv/wp-content/uploads/2019/05/JurnGG\_2018.pdf [↑](#footnote-ref-22)
23. Jūrniecības izglītības sistēma Latvijā. VSIA LJA Jūrnieku reģistrs, Rīga, 2016. [↑](#footnote-ref-23)
24. VSIA “Latvijas Jūras administrācija”. Latvijā 2021. gada sākumā reģistrēti 11 760 aktīvie jūrnieki. https://www.lja.lv/news/latvija-2021-gada-sakuma-registreti-11-760-aktivie-jurnieki [↑](#footnote-ref-24)
25. 21% jūrnieku ir nodarbināti uz kuģiem zem Maršala salu, 11% - Libērijas, 11% - Maltas, 8% -Apvienotās Karalistes karoga (Avots: VSIA LJA Jūrnieku reģistra dati par Latvijas jūrnieku nodarbinātību 2020. gadā) [↑](#footnote-ref-25)
26. VSIA “Latvijas Jūras administrācija”. Licencētās jūrnieku darbiekārtošanas kompānijas

    https://www.lja.lv/jurnieku-registrs/cita-informacija/jurnieku-darbiekartosana [↑](#footnote-ref-26)
27. Avots: VSIA LJA Jūrnieku reģistra dati par Latvijas jūrnieku skaitu uz 01.01.2021. [↑](#footnote-ref-27)
28. VSIA “Latvijas Jūras administrācija”, 2020. Mācības jūrniecības izglītības iestādes uzsācis 521 students. https://www.lja.lv/news/macibas-jurniecibas-izglitibas-iestades-uzsacis-521-students [↑](#footnote-ref-28)
29. Centrālā statistikas pārvalde. Statistika: Latvijas energobilance 2019. gadā. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/vide-energetika/energetika/meklet-tema/429-latvijas-energobilance-2019-gada [↑](#footnote-ref-29)
30. LATVIA’S NATIONAL INVENTORY REPORT 1990 – 2018.

    https://www.meteo.lv/lapas/sagatavotie-un-iesniegtie-zinojumi?&id=1153&nid=393 [↑](#footnote-ref-30)
31. SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, 2020. 2020. gada emisiju ziņojums par valsts kopējām emisijām. <https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums> [↑](#footnote-ref-31)
32. SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, 2020. 2020. gada emisiju ziņojums par valsts kopējām emisijām. https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums [↑](#footnote-ref-32)
33. SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, 2020. 2020. gadā iesniegtās gaisa piesārņojošo vielu inventarizācijas kopsavilkums.

    https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020\_konsp.pdf [↑](#footnote-ref-33)
34. Rīgas plānošanas reģions, 2020. Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai.

    http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/06/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans\_Web-1.pdf [↑](#footnote-ref-34)
35. CSP, Reģistrēto automobiļu skaits statistiskajos reģionos un republikas pilsētās gada beigās. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/tabulas/trg070/registreto-automobilu-skaits-statistiskajos [↑](#footnote-ref-35)
36. CSP. Statistika: Pasažieru pārvadājumi. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/2976-pasazieru-parvadajumi [↑](#footnote-ref-36)
37. LR Satiksmes ministrija, 2019. Informatīvais ziņojums: Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam. http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04 [↑](#footnote-ref-37)
38. VZI “Fizikālās enerģētikas institūts”, Latvijas Tautsaimniecības attīstības iespējamo scenāriju līdz 2050.gadam izstrāde atbilstoši Eiropas Savienības ilgtermiņa attīstības redzējumam. 2019.

    http://petijumi.mk.gov.lv/sites/default/files/title\_file/FEI\_atskaite\_scenariji2050\_GK\_final.pdf [↑](#footnote-ref-38)
39. “Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam”. 2019. Informatīvais ziņojums: https://ec.europa.eu/clima/sites/lts/lts\_lv\_lv.pdf [↑](#footnote-ref-39)
40. Eiropas Komisijas paziņojums “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija” https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf [↑](#footnote-ref-40)
41. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. *Transportlīdzekļu vidējais vecums.* https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait [↑](#footnote-ref-41)
42. https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/ [↑](#footnote-ref-42)
43. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0188&from=ES [↑](#footnote-ref-43)
44. Atbilstoši EK iesniegtajam ziņojumam par SEG prognozēm, politiku un pasākumiem

    https://cdr.eionet.europa.eu/lv/eu/mmr/art04-13-14\_lcds\_pams\_projections/projections/envxqm02w/ [↑](#footnote-ref-44)
45. Atbilstoši 2019.gadā veiktajiem emisiju prognožu datiem: https://videscentrs.lvgmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums [↑](#footnote-ref-45)
46. https://www.varam.gov.lv/lv/jaunums/pless-varam-rosina-finansiali-atbalstit-bezemisiju-un-mazemisiju-transportlidzeklu-iegadi?fbclid=IwAR1UPylouMycP3WBVFQU-ISXGVTjO6GGZX1m8YoomJ0hq4noOG9aSrgBwuA [↑](#footnote-ref-46)
47. Eiropas 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&qid=1563535539905&from=EN [↑](#footnote-ref-47)
48. EUROSTAT https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares [↑](#footnote-ref-48)
49. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf [↑](#footnote-ref-49)
50. Centrālā statistikas pārvalde. 14.11.2018. Latvijas iedzīvotāji dienā noiet vidēji 2,7 kilometrus. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/2488-latvijas-iedzivotaju-mobilitate-2017-gada [↑](#footnote-ref-50)
51. SIA “Enviroprojekts”, 2019. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums\_15012020.pdf [↑](#footnote-ref-51)
52. Ceļu satiksmes drošības direkcija. Statistika: Ceļu satiksmes negadījumi.

    https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaits [↑](#footnote-ref-52)
53. https://eea.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=be745f206c7b4b9fa269f225c6388aec&embed=true# [↑](#footnote-ref-53)
54. *European Commission*, 2016. *EU Transport Scoreboard: Electrified Railway Lines.* https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/share-electrified-railway\_en [↑](#footnote-ref-54)
55. *World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2019. Insight Report.* https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth [↑](#footnote-ref-55)
56. VSIA “Latvijas Valsts ceļi”, 2020. Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019. [↑](#footnote-ref-56)
57. *Jotun Protects Property. How Will Digitalisation Impact Shipping?* https://www.jotunmarine.com/ww/en/b2b/How-will-digitalisation-impact-shipping.aspx [↑](#footnote-ref-57)
58. Eiropas Komisija. Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts. https://ec.europa.eu/info/departments/structural-reform-support\_lv [↑](#footnote-ref-58)
59. Ekonomikas ministrija, 2020. Informatīvais ziņojums: Par darba tirgus vidēja un ilgtermiņa tirgus prognozēm, 19.lpp.https://www.em.gov.lv/lv/ekonomikas\_attistiba/darba\_tirgus/videja\_un\_ilgtermina\_darba\_tirgus\_prognozes/ [↑](#footnote-ref-59)
60. Turpat, 21.lpp. [↑](#footnote-ref-60)
61. Turpat, 4.tabula. [↑](#footnote-ref-61)
62. Turpat, 2.tabula. [↑](#footnote-ref-62)
63. Ekonomikas ministrija, 2020. Informatīvais ziņojums: Par darba tirgus vidēja un ilgtermiņa tirgus prognozēm, 49.lpp.https://www.em.gov.lv/lv/ekonomikas\_attistiba/darba\_tirgus/videja\_un\_ilgtermina\_darba\_tirgus\_prognozes/ [↑](#footnote-ref-63)
64. Turpat, 75.lpp. [↑](#footnote-ref-64)
65. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> [↑](#footnote-ref-65)