

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi

1. Autoceļi	4
1.1. Statistika.....	4
1.2. Institucionālā pārvaldība	6
1.3. Tiesiskais ietvars	6
2. Mikromobilitāte.....	7
2.1. Infrastruktūra	7
2.2. Institucionālā pārvaldība	8
2.3. Tiesiskais ietvars	8
3. Autotransports	9
3.1. Statistika.....	9
3.2. Kravu pārvadājumi	10
3.3. Institucionālā pārvaldība	12
3.4. Tiesiskais ietvars	12
4. Pasažieru pārvadājumi.....	14
4.1. Statistika.....	14
4.2. Institucionālā pārvaldība	15
4.3. Tiesiskais ietvars	16
5. Dzelzceļš	17
5.1. Statistika.....	17
5.1.1. Dzelzceļa infrastruktūra.....	17
5.1.2. Kravu pārvadājumi	20
5.2. Institucionālā pārvaldība	21
5.3. Tiesiskais ietvars	22
6. Satiksmes drošība	23
6.1. Statistika.....	24
6.2. Institucionālā pārvaldība	27
6.3. Tiesiskais ietvars	28
7. Aviācija	29
7.1. Statistika.....	29
7.2. Institucionālā pārvaldība	31
7.3. Tiesiskais ietvars	32
8. Jūrniecība	33
8.1. Statistika un apraksts	33
8.1.1. Jūrnieki, jūrniecības izglītība.....	33
8.1.2. Kuģi	35

8.2.	Institucionālā pārvaldība	36
8.3.	Tiesiskais ietvars	36
9.	Ostas	38
9.1.	Statistika.....	38
9.2.	Pasažieru pārvadājumi	42
9.3.	Kravu pārvadājumi	42
9.4.	Institucionālā pārvaldība	44
9.5.	Tiesiskais ietvars	44
10.	Galvenie izaicinājumi	45

1. Autoceļi

Latvijā iekšējās sasniedzamības nodrošināšanā galvenā loma joprojām ir autoceļiem. Latvijas autoceļu tīkls ir pietiekami blīvs, taču autoceļu kvalitāte ik gadu autoceļiem piešķirtā nepietiekamā finansējuma dēļ ir zemāka par Eiropā pieņemto, kas ik gadu nodara tautsaimniecībai zaudējumus proti, braucot pa sliktā stāvoklī esošu ceļu, pieaug autotransporta ekspluatācijas izmaksas, brauciena ilgums un degvielas patēriņš.

1.1. Statistika

Latvijā 2019.gada 31.decembrī ir uzskaitīti 70 645 km autoceļu un ielu (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.
Autoceļu 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	28	10 808	1 502	12 338
Kopā ceļi un ielas	15 537	53 606	1 502	70 645

Avots: VAS "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 melno segumu tehniskais stāvoklis

Tehniskais stāvoklis	2017		2018		2019	
	Autoceļu garums km	%	Autoceļu garums km	%	Autoceļu garums km	%
Ļoti labs	1 348.6	14.8	1 526.0	16.6	2 012.6	21.5
Labs	1 986.0	21.8	2 093.6	22.7	1 996.9	21.3
Apmierinošs	1 881.6	20.6	1 971.5	21.4	1 892.2	20.2
Slikts	1 753.4	19.2	1 622.2	17.6	1 715.9	18.3
Ļoti slikts	2 159.5	23.7	1 992.8	21.6	1 742.8	18.6

Kopā	9 129.0	100.0	9 206.1	100.0	9 360.3	100
------	---------	-------	---------	-------	---------	-----

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi" "Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019.", 2020.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk- LVC) reizi gadā veic visu valsts autoceļu inventarizāciju un apkopo datus par to tehnisko stāvokli.

2019. gadā 18,6 procenti jeb 1 742,8 km autoceļu ar melno segumu bija nepieciešama segas pārbūve (2017. gadā – 23,7 procenti, 2018.gadā – 21,6 procenti). Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, autoceļu ar melno segumu stāvoklis saskaņā ar ikgadējo vizuālo vērtējumu turpina nedaudz uzlaboties.

1.1.3. tabula.

Valsts autoceļu grants segumu tehniskais stāvoklis

Tehniskais stāvoklis	2017		2018		2019	
	Autoceļu garums km	%	Autoceļu garums km	%	Autoceļu garums km	%
Labs	1 018.6	9.2	675.2	6.2	672.6	6.2
Apmierinošs	5 356.2	48.4	5 192.3	47.4	4 596.8	42.6
Slikts	4 680.9	42.3	5 081.6	46.4	5 519.7	51.2
Kopā	11 055.6	100.0	10 949.1	100.0	10 789.2	100

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi" "Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019.", 2020.

2019. gadā 51,2 procenti jeb 5 519,7 km autoceļu ar grants segumu ir nepieciešama segas pārbūve (2017. gadā – 42,3 procenti, 2018.gadā – 46,4 procenti). Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, 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 autoceļu posmiem, tiek veikta bedru aizpildīšana melnajos segumos un 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 962 tilti, no kuriem 896 ir dzelzsbetona, 14 – akmens, 48 – metāla un 4 – koka. Visu tiltu kopgarums ir 31 365 m.

1.1.4. tabula

Tiltu tehniskais stāvoklis

Tehniskais stāvoklis	Tiltu skaits	Tajā skaitā			%
		Uz galvenajiem autoceļiem	Uz reģionālajiem autoceļiem	Uz vietējiem autoceļiem	
Labs	281	87	134	60	29
Apmierinošs	253	60	93	100	26
Slikts	324	18	92	214	34
Ļoti slikts	104	12	31	61	11
Kopā	962	177	350	435	100

Avots: VAS "Latvijas Valsts ceļi" "Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019.", 2020.

45 % no valsts autoceļu tīklā esošajiem tiltiem ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī. Savukārt uz valsts vietējiem autoceļiem 63% no visiem tiltiem ir sliktā un ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.

1.2. 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 pretendētus valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai izvēlēties atklātā konkursā.

1.3. 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>.

2. Mikromobilitāte

Mainoties cilvēku paradumiem un vajadzībām, arvien pieaugoša tendence pilsētvidē ir personīgā autotransporta vietā izvēlēties citus, videi draudzīgākus pārvietošanās līdzekļus. Pozitīvi vērtējot velosatiksmes popularitāti sabiedrībā, tomēr arvien pieaug arī citu mikromobilitātes pārvietošanās rīku izmantošana satiksmē - skrejriteņu, līdzsvara un balansa riteņu, kā arī dabai visdraudzīgāko pārvietošanās veidu – iešanu ar kājām. Līdz ar Pētījumu par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā¹, tika secināts, ka Velosatiksmes attīstības plāns nākamajam periodam ir jāattīsta kā mikromobilitātes plāns, paplašinot plāna tvērumu un ietverot arī citus, šobrīd pilsētvidē bieži izmantotos pārvietošanās veidus. Šobrīd iezīmētie prioritārie Mikromobilitātes plāna mērķi ir nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšana, kas būtu droša un piemērota šiem pārvietošanās veidiem, iedzīvotāju, kuri ikdienā pārvietojas ar kājām vai mikromobilitātes transportlīdzekļi, skaita palielināšana, mobilitātes punktu izveide, kā arī normatīvā regulējuma satiksmes drošībai un rīcībai ar mikromobilitātes transportlīdzekļiem pilnveide.

Velosatikme ir būtiska ilgtspējīgas transporta sistēmas sastāvdaļa, nodrošinot plašākas iedzīvotāju mobilitātes iespējas, īpaši īsos (līdz 10 km) attālumos. Kā galvenās velosatiksmes priekšrocības ir minama pozitīvā ietekme uz vidi - netiek patērēta degviela, tādējādi netiek radīti CO₂ izmeši un trokšņi, kas ir raksturīgi motorizētajiem transportlīdzekļiem, kā arī netiek radīti sastrēgumi. Tāpat ir minama nemotorizēto transportlīdzekļu pozitīvā ietekme uz sabiedrības veselību un finanšu līdzekļu ietaupījumu.

Atbilstoši Velosatiksmes attīstības plānā 2018. - 2020.gadam iekļautajam rīcības virzienam, 2019. gadā ir veikts Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā (publicēts interneta vietnē - <http://petijumi.mk.gov.lv/node/3234>) 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.

2.1. 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.² Apjoma ziņā visgarākie veloceļi, 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

¹ Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2019. http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

²LR 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>

velosatiksmes infrastruktūras. 2019. gadā 41 pašvaldībā veloceļu, 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.³

2.2. Institucionālā pārvaldība

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

2.3. 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>.

³ Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 28.lpp. 2019.
http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

3. Autotransports

2020.gada aprīlī Latvijā kopumā ir reģistrēti 964 858 transportlīdzekļi, no kuriem 4383 ir autobusi, 91 467 ir kravas un 729 529 ir vieglie transportlīdzekļi.⁴ Tāpat šeit ietilpst arī motocikli un tricikli, piekabes un puspiekabes, kā arī kvadricikli un mopēdi. Vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums ir 13,94 gadi.⁵ Kravu pārvadājumi ar autotransportu iekšzemes transportā ir dominējošais kravu pārvadāšanas veids, ņemot vērā salīdzinoši nelielos pārvadāšanas attālumus.

3.1. Statistika

3.1.1. tabula.

Reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 01.01.2020. pēc degvielas veida

Degvielas veids	Kravas		Vieglais		Autobuss		Kopā	
	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%
Benzīns	2832	3.101%	230506	31.699%	22	0.484%	233360	28.354%
Dīzeļdegviela	86906	95.176%	447468	61.536%	4506	99.055%	538880	65.476%
Gāze	13	0.014%	6	0.001%	0	0.000%	19	0.002%
Elektrība un benzīns	0	0.000%	111	0.015%	0	0.000%	111	0.013%
Elektrība un dīzeļdegviela	0	0.000%	23	0.003%	0	0.000%	23	0.003%
Elektrība	14	0.015%	658	0.090%	8	0.176%	680	0.083%
Benzīns un gāze	935	1.024%	27828	3.827%	4	0.088%	28767	3.495%
Dīzeļdegviela un gāze	13	0.014%	5	0.001%	2	0.044%	20	0.002%
Benzīns un naftas gāze	536	0.587%	20323	2.795%	0	0.000%	20859	2.534%
Benzīns un dabas gāze	8	0.009%	157	0.022%	0	0.000%	165	0.020%
Dīzeļdegviela un naftas gāze	9	0.010%	1	0.000%	0	0.000%	10	0.001%
Naftas gāze	13	0.014%	15	0.002%	0	0.000%	28	0.003%
Dabas gāze	18	0.020%	50	0.007%	7	0.154%	75	0.009%
Dabas gāze un naftas gāze	14	0.015%	13	0.002%	0	0.000%	27	0.003%
Kopā	91311	100.0%	727164	100.0%	4549	100.0%	823024	100.0%

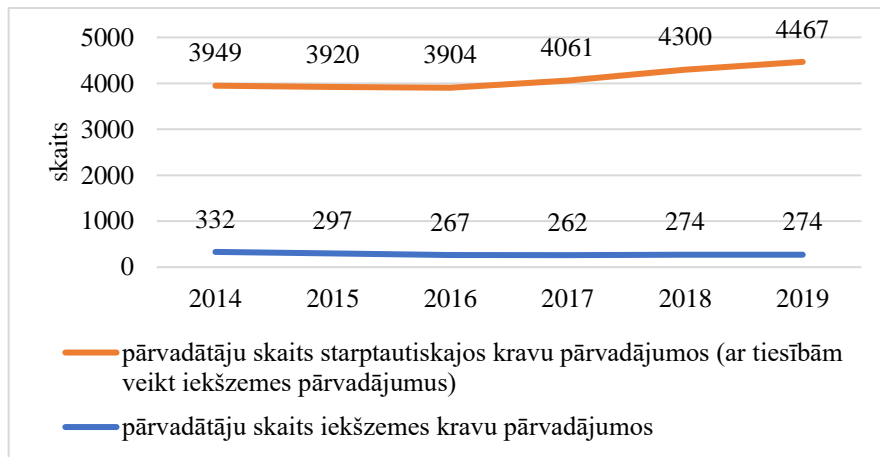
Avots: VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

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 01.01.2020. vairāk nekā 93% no Latvijas autoparka veido ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi transportlīdzekļi, no tiem 65,5 % ir ar dīzeļdegvielu darbināmie transportlīdzekļi. Ar elektrību darbināmo transportlīdzekļu skaits uz 01.01.2020. ir sasniedzis 680, sastādot vien 0,1% no visiem Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem.

⁴ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija". *Reģistrēto, tehniskā kārtībā esošo un apdrošināto transportlīdzekļu skaits.* <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

⁵ VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija". *Transportlīdzekļu vidējais vecums.* <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

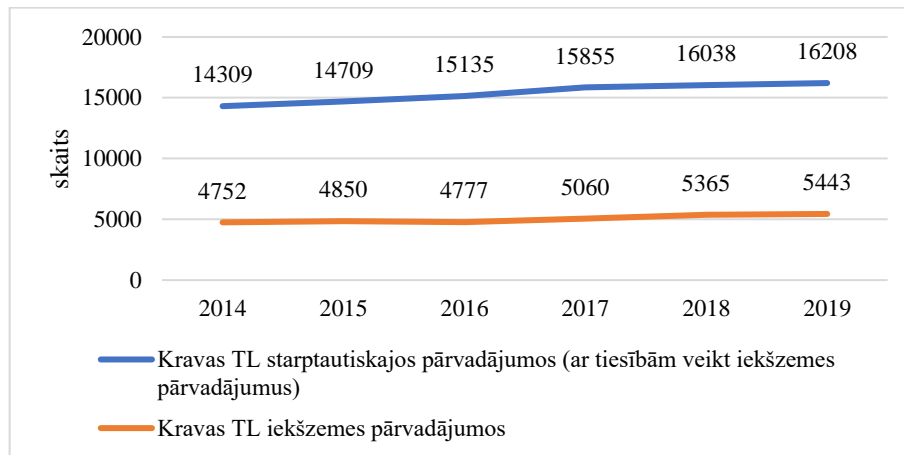
3.2. Kravu pārvadājumi



Avots: VSIA "Autotransporta direkcija"

3.2.1.attēls. Licencēto kravas pārvadātāju skaits Latvijā

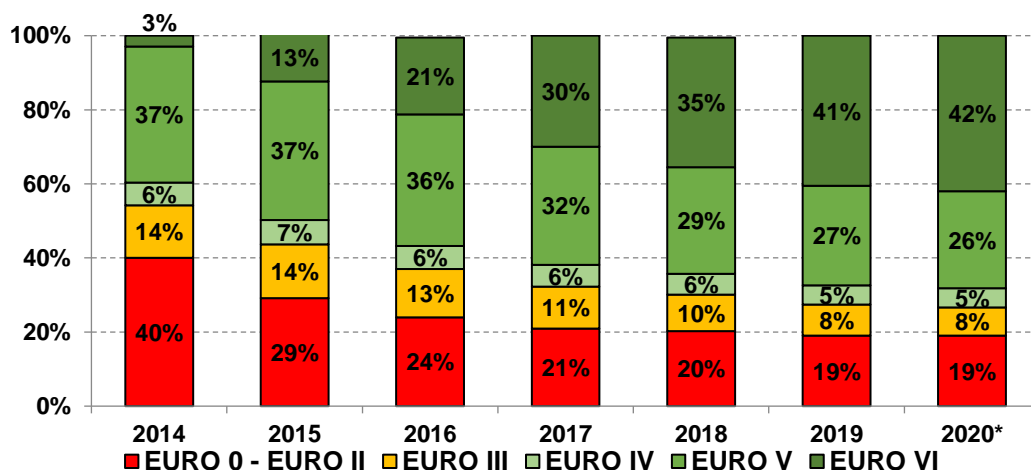
Statistikas dati liecina, ka pārvadātāju skaits starptautiskajos kravu pārvadājumos sākot no 2016.gada ir pakāpeniski pieaudzis, 2019.gadā sasniedzot 4467 pārvadātāju skaitu, kas ir par 518 vairāk nekā 2014.gadā. Savukārt pārvadātāju skaits iekšzemes kravu pārvadājumos norādītajā periodā ir pakāpeniski samazinājies, 2017.gadā sasniedzot 262 pārvadātājus, kas ir par 70 mazāk nekā 2014.gadā. Salīdzinot ar 2017.gadu, 2019.gadā pārvadātāju skaits iekšzemes kravu pārvadājumos ir palielinājies par 12.



Avots: VSIA "Autotransporta direkcija"

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

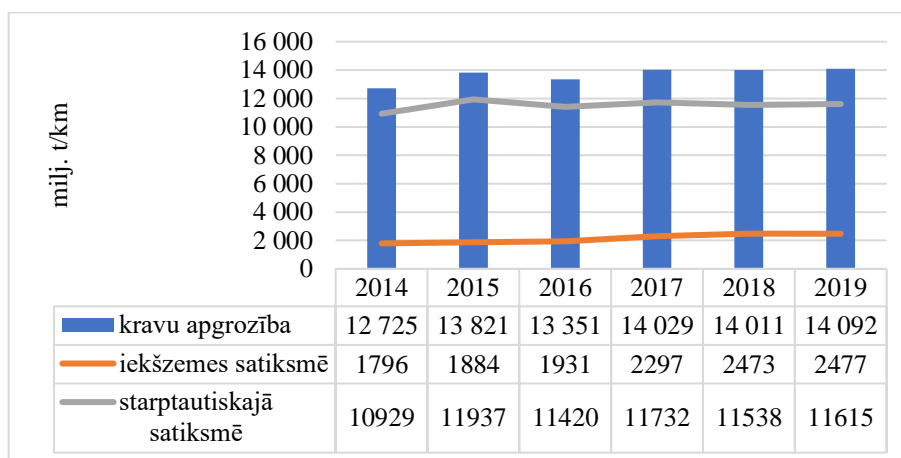
Kravas transportlīdzekļu skaits, kuriem ir izsniegtas licences kartītes vai Kopienas atļaujas kopijas, periodā no 2014. līdz 2019.gadam ir pakāpeniski palielinājies gan starptautiskajos pārvadājumos, gan iekšzemes pārvadājumos. Salīdzinot ar 2014.gadu, 2019.gadā kravas transportlīdzekļu skaits starptautiskajos pārvadājumos un iekšzemes pārvadājumos ir palielinājies attiecīgi par 1899 un 691. 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

VSIA „Autotransporta direkcija” (turpmāk – 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 – 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).

3.3. 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 ir:

- veikt Eiropas Kopienas atļauju (to kopiju) un speciālo atļauju (licenču) un licences kartīšu izsniegšanu pasažieru un kravu, starptautisko un iekšzemes pārvadājumu veikšanai;
- veikt vienreizējo un daudzkārtējo atļauju izsniegšanu starptautisko pārvadājumu veikšanai;
- veikt pašpārvadājumu sertifikātu izsniegšanu iekšzemes pasažieru pašpārvadājumiem un 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.

Valsts policija nodrošina autopārvadājumu kontroli Latvijas teritorijā, savukārt ārējās robežas kontroles punktos šo pienākumu veic Muitas dienests un robezsardze.

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.

3.4. Tiesiskais ietvars

- Autopārvadājumu likums;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums;
- Bīstamo kravu aprites likums;
- Ceļu satiksmes likums;
- Autoceļu lietošanas nodevas likums;
- Administratīvās atbildības likums;
- Administratīvā procesa likums;

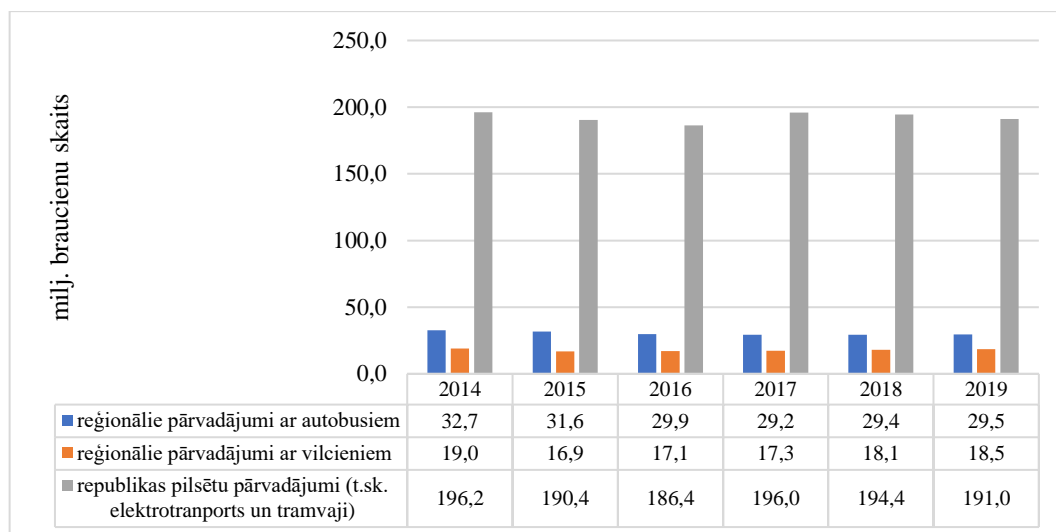
- Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt <https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-3>.

4. 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. 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.

Lai nodrošinātu pēc iespējas racionālāku, optimālu un izmaksu efektīvu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kurā tiek nodrošināti visi 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.

4.1. Statistika

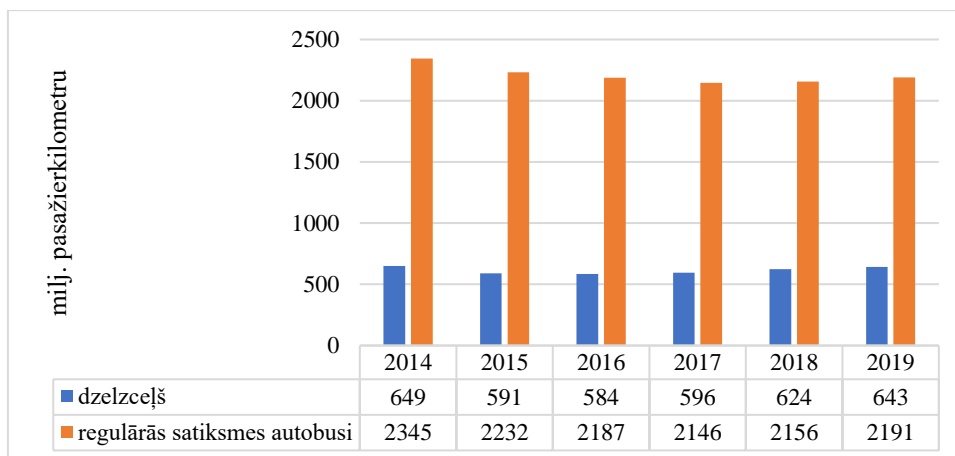


Avots: Centrālā statistikas pārvalde

4.1.1.attēls. Pasažieru pārvadājumi sabiedriskajā transportā

2017.-2019.gadā ir novērojama pasažieru pārvadājumu apjoma palielinājums pasažieru pārvadājumos pa dzelzeļu un regulārās satiksmes autobusus. Savukārt republikas pilsētu pārvadājumi 2019.gadā ir samazinājušies.

Pēdējos gados ir novērojams ar dzelzeļu pārvadāto pasažieru skaita pieaugums. AS "Pasažieru vilciens" 2019.gadā kopumā pārvadāja 18.45 milj. pasažieru, kas sastāda 7,7% no visiem sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutiem Latvijā (pārvadāto pasažieru braucieni skaitis). Kopumā braucieni skaitis laikā no 2016.gada līdz 2019.gadam ir ar nelielu pieaugošu tendenci. Pasažieru skaita pieaugums bija vērojams gandrīz visās vilcienu līnijās gan elektrovilcienu, gan dīzeļvilcienu maršrutos. Kopš 2019.gada 20.augusta ieviesta jauna lojalitātes programma, piemērojot 5% atlaidi apmērā visām internetā un mobilajās lietotnēs pārdotajām AS "Pasažieru vilciens" elektroniskajām biļetēm, kas arī veicinājis elektroniski iegādāto biļešu skaita pieaugumu (2018.gada decembrī elektroniski iegādāto biļešu apjoms – 13,5%, 2019.gada decembrī – 28% no kopējā pārdoto vienreizējo biļešu apjoma).



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

4.1.2.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. 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.

Tāpat no 2021.gada tiks veidota vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma (VBNIS), kuras izstrādei ATD jau ir uzsākusi iepirkumu procedūru. 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).

Lai uzlabotu un attīstītu integrētu 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.

4.2. 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 maršrutos, 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 maršrutos savas pilsētas administratīvajā teritorijā;
- republikas pilsētu pašvaldību un plānošanas reģionu kompetencē ir taksometru pārvadājumu licencēšana savā administratīvajā teritorijā.

4.3. Tiesiskais ietvars

- Autopārvadājumu likums;
- Dzelzceļa pārvadājumu likums;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums;
- Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=601>.

5. Dzelzceļš

Dzelzceļa transports ir viens no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan drošības, gan ekoloģiskajā ziņā. 2016. gadā dzelzceļa transports radīja tikai 6,1% no kopējām SEG emisijām transporta sektorā, savukārt ceļu transports – 93,4%. No kopējā transportā izmantotā energoresursu apjoma dzelzceļa transports 2018. gadā veidoja 4,8%, autotransports - 82,6%, starptautiskais gaisa transports - 11,9% , ūdenstransports - 0,5%, un 0,2% veidoja iekšzemes gaisa transports un cauruļvadu transportā izmantotā enerģija.

5.1. Statistika

5.1.1. 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.
2. Attiecībā uz sliežu ceļu platumu:
 - Pamata platuma – 1748 km;
 - Šausrsliežu platuma – 33 km.

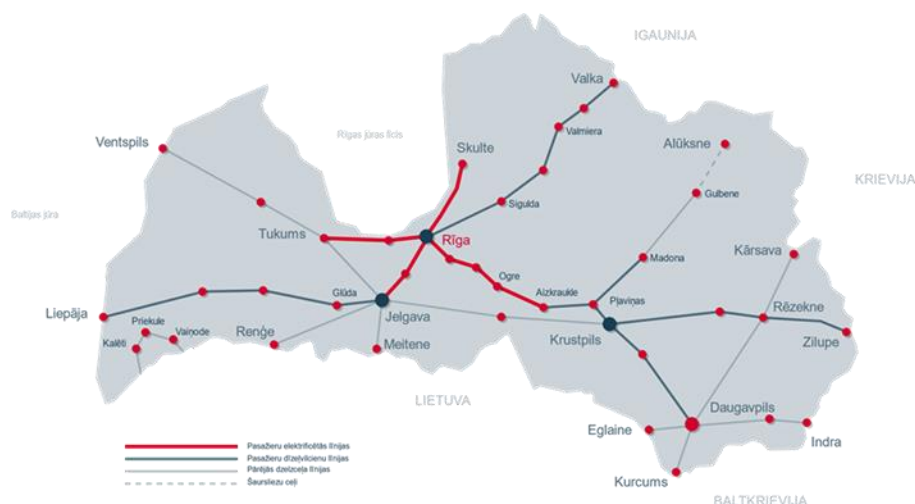
Sliežu ceļu platums LDz infrastruktūrā ir 1520 mm, izņemot līniju Gulbene – Alūksne, kuras sliežu ceļu platums ir 750 mm.

3. Attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar kontakttīklu:
 - Sliežu ceļi aprīkoti ar kontakttīklu – 250 km (šobrīd ar 3,3 kV līdzstrāvas kontakttīklu elektrificēto sliežu ceļu izvērsta garums – 507 km);
 - Sliežu ceļi nav aprīkoti ar kontakttīklu – 1531 km.
4. Attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar bloķēšanas sistēmu:
 - Sliežu ceļi aprīkoti ar dispečercentralizācijas 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).

Šobrīd notiek darbs pie jaunās Eiropas platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica attīstības.



Avots: VAS “Latvijas dzelzceļš”

5.1.1. attēls. Dzelzceļa infrastruktūra Latvijā

AS “Pasažieru vilciens” pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu veic 5 neelektrificētās un 4 elektrificētās līnijās. Maršrutu kopējais garums ir 981 kilometrs, no kuriem 249 kilometri ir elektrificētās līnijas. Visi maršruti ir iekšzemes dzelzceļa pārvadājumi, izņemot maršrutu Lugaži – Valga.

Elektrificētās līnijas/maršruti:

- Rīga–Olaive–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;
- Rīga–Dobele–Liepāja;
- Rīga–Madona–Gulbene.

Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija

Jaunbūvējot un modernizējot dzelzceļa pasažieru infrastruktūru, VAS “Latvijas dzelzceļš” pašreiz ir modernizējis 27 dzelzceļa pasažieru stacijas un pieturas punktus, un ir organizēts publiskais iepirkums vēl 48 dzelzceļa staciju un pieturas punktu modernizācijai un izbūvei. Darbi tiek plānoti, ievērojot Ministru kabineta 06.11.2018. rīkojumu Nr.588 “Par indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.-2022.gadam” un 2018. gada 9.novembrī starp Satiksmes ministriju un VAS “Latvijas dzelzceļš” noslēgto Daudzgaļu līgumu Nr.L-7392 “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu”. Projekta mērķis ir nodrošināt drošu, pieejamu un ērtu, modernu dzelzceļa pasažieru infrastruktūru Latvijas Republikas publiskās lietošanas dzelzceļa tīkla elektrificētajos iecirkņos un dzelzceļa tīkla daļā, kura pašreiz nav elektrificēta, iecirkņos:

- Rīga – Lugaži – valsts robeža,
- Krustpils – Daugavpils,

- Krustpils – Rēzekne,
- Rēzekne – Zilupe – valsts robeža,
- Jelgava – Liepāja,
- Tukums 2 – Ventspils,
- Pļaviņas – Gulbene.

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:

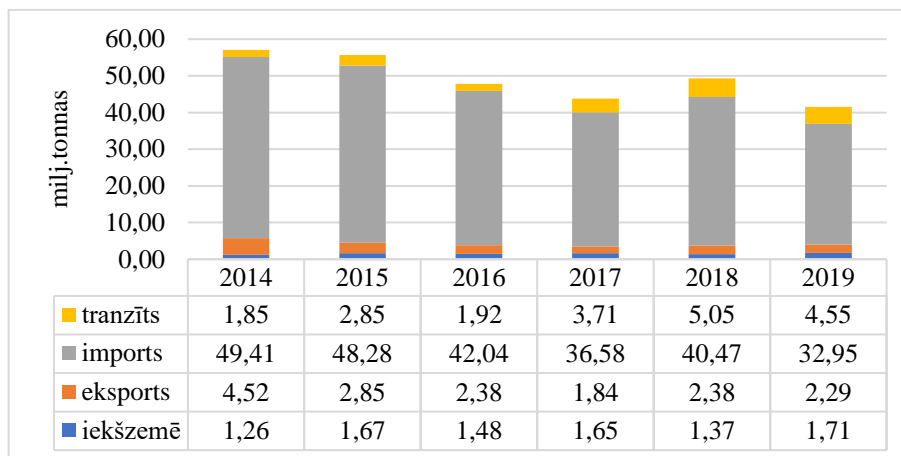
Vienceļa dzelzceļa līnija Krustpils - Rēzekne ir 95 km gara. Šobrīd maksimālais pieļaujamais pasažieru vilcienu ātrums Krustpils - Rēzekne pa LDz dzelzceļa infrastruktūru ir līdz 120 km/h un vilciens šo attālumu veic aptuveni 60 minūtēs. Veicot infrastruktūras modernizāciju iespējams vilcienu kustības 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.

5.1.2. Kravu pārvadājumi

No valsts kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars sastāda apmēram 39 %. Dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūrā 85% ir tranzīta pārvadājumi, galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (Austrumu–Rietumu tranzīta koridors), iekšzemes pārvadājumi ir apmēram 11 %, kas izskaidrojams ar salīdzinoši īsajiem pārvadājumu attālumiem. Arvien nozīmīgāku lomu tuvākajā nākotnē ieņems arī pārvadājumi Ziemeļu–Dienvidu virzienā.

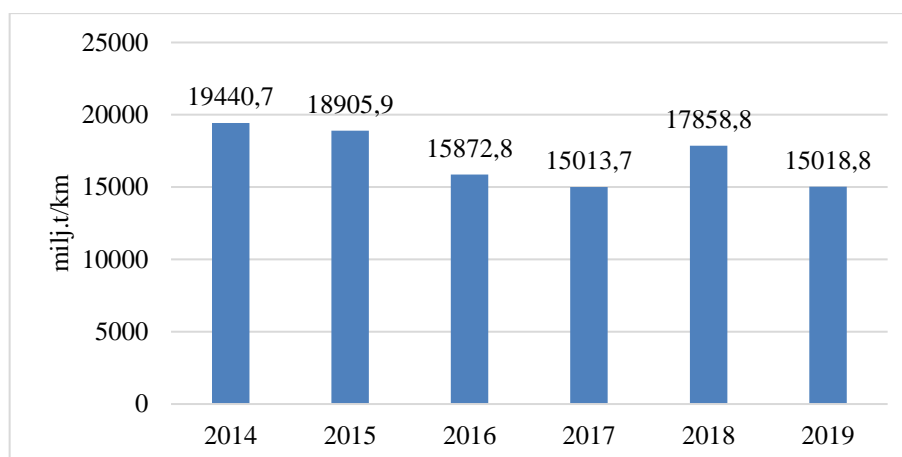


Avots: Centrālā statistikas pārvalde

5.1.2. attēls. Kravu pārvadājumi dzelzceļa transportā

2014.gadā pārvadātās kravas sastādīja 57.04 milj. tonnas, 2015.gadā – 55.64 milj. tonnas, 2016.gadā – 47.81 milj. tonnas, 2017.gadā – 43.79 milj. tonnas, 2018.gadā - 49.26 milj. tonnas. 2018.gadā starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos pārvadāto kravu apjoms pieauga par 5.8 milj. tonnu jeb 13.7%. Dzelzceļa transporta kravu pārvadājumi 2018.gadā uz un no Latvijas ostām pieauga par 12.5%, to īpatsvars starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos bija 82.3%.

2019.gadā dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs sastādīja 41.5 milj. tonnu, kas ir par 16% mazāk salīdzinot ar 2018.gadu. Tranzīta kravu apmērs bija 4,55 milj. tonnu, kas ir kritums par 10% salīdzinājumā ar 2018.gadu, importa kravu apmērs bija 32.95 milj. tonnu, kas ir par 19% mazāk, bet eksporta kravu – 2.29 milj. tonnu, kas ir kritums par 4%. 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 42,1% veido akmeņogļu pārvadājumi (17.5 miljoni tonnu), taču to apjoms salīdzinājumā ar 2018.gadu ir samazinājies par 22,9%. Otru lielāko īpatsvaru pārvadājumos veido nafta un naftas produkti – 22,7% (9.4 miljoni tonnu), kas pārvadāti par 16% mazāk nekā 2018. gadā. Pārvadājumu apjoms 2019.gadā ir palielinājies tādos kravu segmentos kā kokmateriālu pārvadājumi (palielinājums par 21% salīdzinājumā ar 2018.gadu, sasniedzot 1.97 miljonus tonnu un to īpatsvaram veidojot 4,8% no kopējiem kravu pārvadājumiem) un ķīmisko kravu pārvadājumi (palielinājums par 16,6%, sasniedzot 1.94 miljonus tonnu jeb 4,7% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma).



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

5.1.3. 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.

Vilcienu nobraukto kilometru skaits 2019. gadā kravu pārvadājumos ir samazinājies par 14,2%, salīdzinot ar 2018. gadu, bet pasažieru pārvadājumos - palielinājies par 0,3%. 2019. gadā dzelzceļa infrastruktūra tika izmantota, lai pārvadātu 41,5 miljonus tonnu kravu, veicot 8,57 miljonus vilcienu kilometru, savukārt, pārvadājot 18,6 miljonus pasažieru, ir veikti 6,1 miljoni vilcienu kilometru.

5.2. **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.

5.3. 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>.

6. Satiksmes drošība

Drošības nodrošināšana ir viena no būtiskākajām transporta sistēmas problēmām. Jāpieņem, ka no cilvēku ētikas pamatprincipa nekad nevarēs būt ētiski pieņemami, ka cilvēki, pārvietojoties ceļu vai dzelzceļa satiksmē, var tikt nogalināti vai nopietni ievainoti. Tāpēc atbildību būtu jādala starp visiem transporta sistēmu izstrādātājiem/uzturētājiem/kontrolētājiem un ceļu lietotājiem. Pieņemot, ka cilvēki pieļauj kļūdas, kas noved pie satiksmes negadījumiem, kā arī, ka cilvēka ķermenim ir ierobežota fiziskā spēja izturēt negadījuma brīdī radušās pārslodzes, ir jāsaprot, ka satiksmē iesaistītajiem risinājumiem, arī infrastruktūrai, ir jābūt pilnībā drošai – “piedodošai”. Tas nozīmē, ka šajā gadījumā cilvēku kļūdas ir un paliks pieņemamas, taču bojāgājušie un cietušie negadījumos nav pieņemami. Lai šādu sistēmu izveidotu, pieejai ir jābūt pilnīgai un visaptverošai, tāpat atbildībai ir jābūt dalītai katrai iesaistītajai institūcijai pilnībā uzņemoties atbildību par savu jomu. Drošas satiksmes sistēmas mērķis ir panākt, lai cilvēku kļūdas, neuzmanība vai apzināta rīcība neradītu letālas vai traumējošas sekas ceļu satiksmē.

2018.gada 17.maijā Eiropas Komisija nāca klajā ar Stratēģisko rīcības plānu ceļu satiksmes drošībai un 2019.gada 19.jūnijā - Ceļu satiksmes drošības politikas pamatnostādņem 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 pamatnostādņem 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 Indicators (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 konsorcijs projektam datu vākšanas īstenošanai, kurā koordinators 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

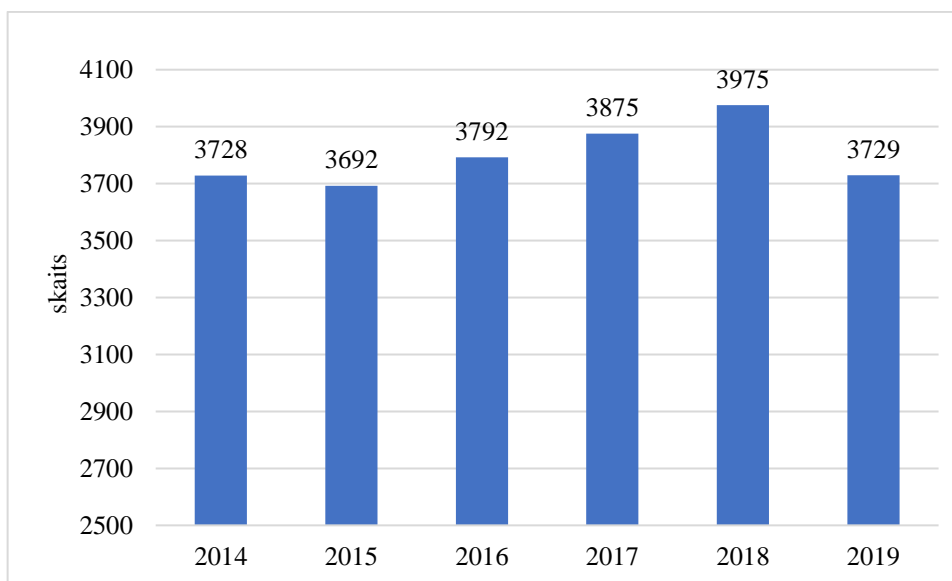
Ceļu satiksmes drošības rādītāji

	Indikators	Paskaidrojums
1	Ātrums	Transportlīdzekļu skaits (%), kuri neievēro atļautā ātruma ierobežojumus
2	Drošības jostas	Transportlīdzekļu pasažieru skaits (%), kuri nelieto drošības jostas vai nelieto bērnu sēdekļiņus

3	Drošības aprikojums	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	Infrastrukturā 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.

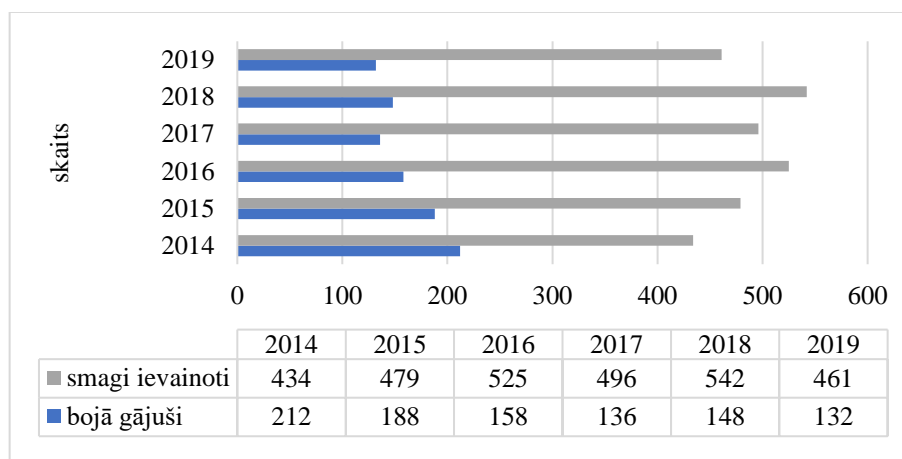
6.1. Statistika



Avots: VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.1. attēls. Ceļu satiksmes negadījumu dinamika 2014-2019

Statistikas dati rāda, ka 2019.gadā ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk- CSNg) skaits salīdzinājumā ar 2018.gadu ir samazinājies par 246 jeb par 6%. Vēl zemāks negadījumu skaits bija vērojams tikai 2014. un 2015.gadā, kur attiecīgi bija konstatēti 3728 un 3692 CSNg. Tas daļēji varētu būt skaidrojams, ka autoceļu infrastruktūras uzlabošanas pasākumi pārskata periodā 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 2014-2019

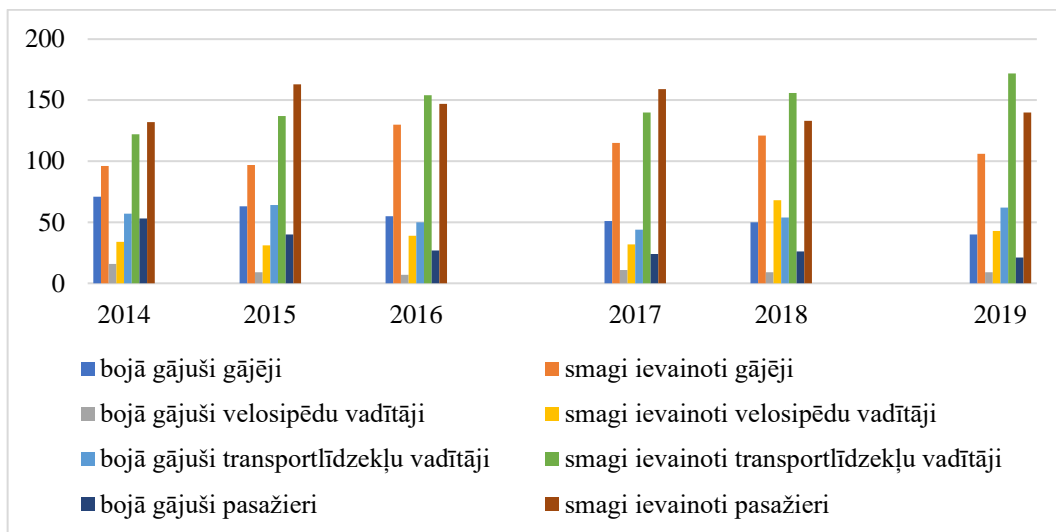
Bojāgājušo skaita samazinājuma veiksmīgos rādītājus ir nodrošinājuši tādi faktori kā drošības jostu un sistēmu lietošana automašīnās, vadītāja uzvedības maiņa, automašīnu konstrukcijas un drošības sistēmu kvalitāte un pēc-avārijas izsaukumu reakcijas ātrums un glābšanas darbu kvalitāte. Pārskata periodā 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. un 2018. gadā:

- 2014. gadā tika pārtraukta fotoradaru izmantošana uz Latvijas ceļiem. Jaunos fotoradarus sāka uzstādīt 2014. gada decembrī un kopš tā laika konsekventi ir samazinājies vidējais kustības ātrums uz Latvijas ceļiem.
- 2018. gadā savukārt bija vairāk negadījumu ar vairākiem cietušajiem vienā negadījumā un, ņemot vērā nelielo CSNg ar bojāgājušajiem skaitu, šie daži gadījumi ir pasliktinājuši statistikas rādītāju.
- 2019. gada veiksmīgie rādītāji attiecībā pret iepriekšējiem gadiem ir vairāku plānveidīgu aktivitāšu rezultāts – gan 2018. gadā pabeigtais 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 nodrošinājuši kopējo 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 akcijas, kas maina satiksmes dalībnieku uzvedību, un pamatā balstītas uz bojāgājušo skaita samazinājumu (piemēram, tiek pastiprināta drošības aprīkojuma lietošana, samazināts apreibinošo vielu lietošanas gadījumu skaits un neredzamo gājēju skaits).

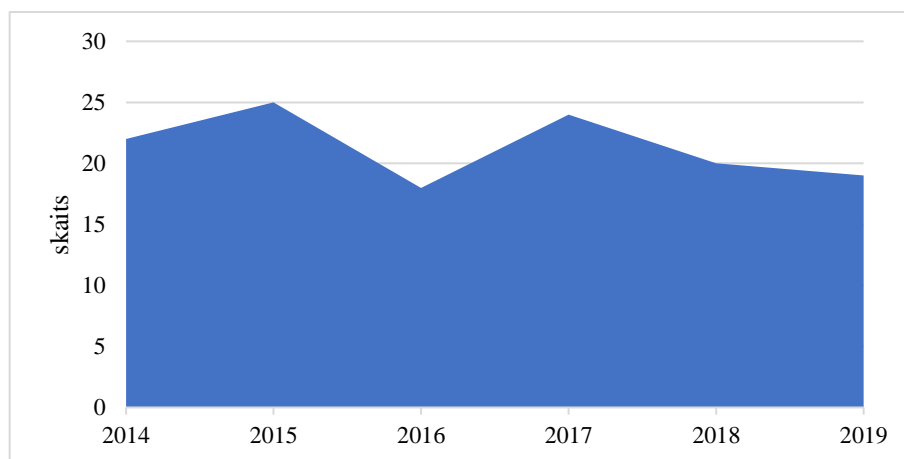
- Automašīnu izlaiduma gads un drošības līmenis pamazām pieaug, lai arī kopējais auto parks noveco. 30 gadu laikā automašīnas kļuvušas vidēji divas reizes drošākas, jostu, drošības spilvenu, tehnoloģisko uzlabojumu un konstruktīvo drošības elementu dēļ.
- VUGD un NMPD reakcijas laika un aprīkojuma uzlabojumu dēļ arī sasniegts būtisks uzlabojums glābšanas darbu efektivitātē.



Avots: VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

6.1.3.attēls. Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušie un bojā gājušie 2014-2019 pēc dalībnieka statusa

Bojāgājušo un smagi ievainoto skaita mazināšana neaizsargāto 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

6.1.4.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). Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. 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 ir efektīvs risinājums negadījumu risku samazināšanai uz gājēju pārejām. VAS "Latvijas dzelzceļš" vidējā termiņa investīciju plāna 2019.-2023.gadam ietvaros plāno aprīkot ar gaismas un skaņas signalizāciju līdz divām gājēju pārejām gadā. Vienlaikus būtu jāturpina darbs pie sabiedrības izglītošanas un dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanas un uzlabošanas.

6.2. 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. Drošības 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;

- kontrolē civilās aizsardzības pasākumu (to skaitā preventīvo, reaģēšanas un seku likvidēšanas pasākumu) veikšanu dzelzceļa ekspluatācijā;
- izmeklē dzelzceļa satiksmes negadījumus un veic to uzskaiti;
- kontrolē ritošā sastāva avāriju seku novēršanas darbu organizēšanu un veikšanu;
- izsniedz, aptur un anulē drošības sertifikātus un drošības apliecības un pārbauda, kā drošības sertifikāta un drošības apliecības saņēmēji ievēro tajos ietvertos nosacījumus un normatīvo aktu prasības dzelzceļa transporta jomā, kā arī veic citas funkcijas.

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

6.3. Tiesiskais ietvars

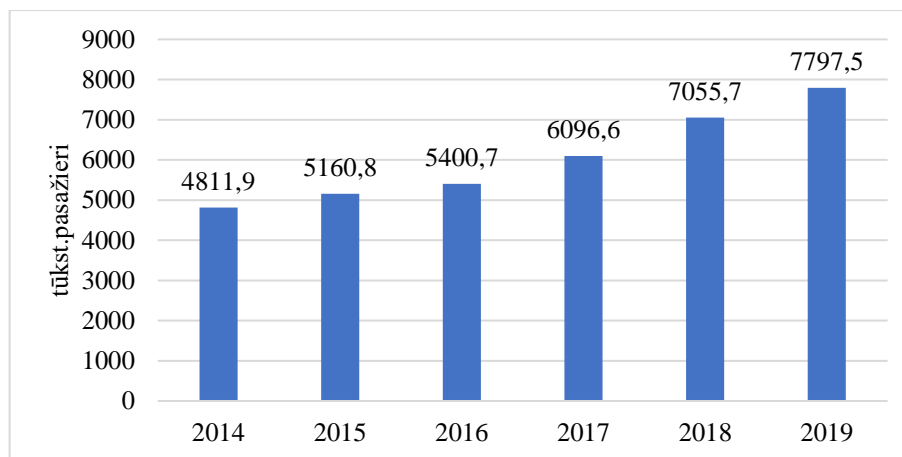
- Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība;
- Ministru kabineta 2019.gada 11.jūnija noteikumi Nr. "Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums"
- Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumi Nr.1240 "Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu 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>.

7. 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.

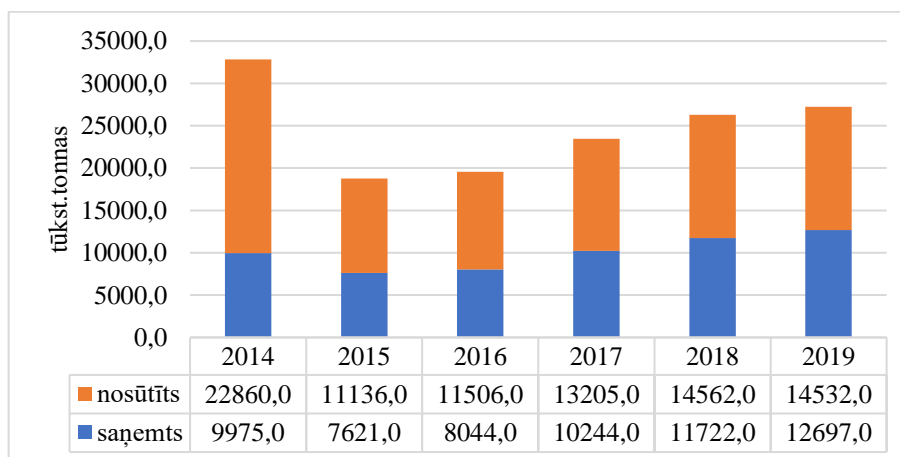
7.1. Statistika



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

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 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.



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

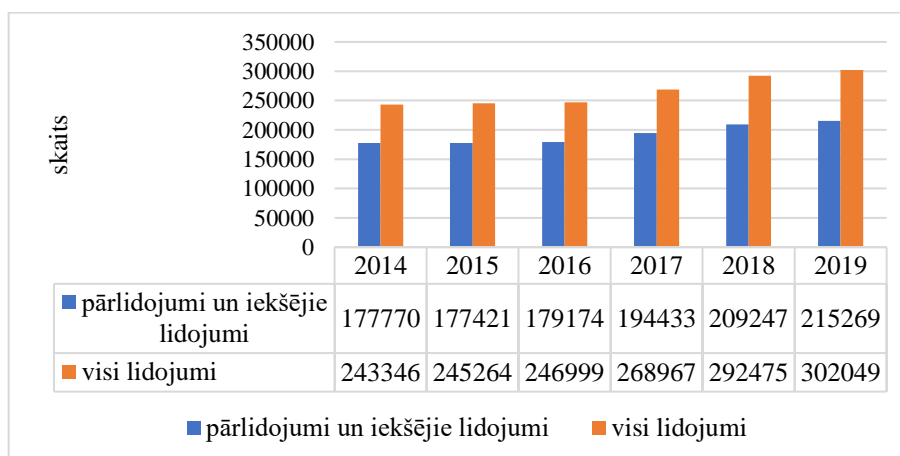
7.1.2. attēls. Kravu apgrozība Lidostā “Rīga”

Sākot no 2015.gada kravu apgrozība Lidostā “Rīga” ir pakāpeniski pieaugusi. Lai gan šajā 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.

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.



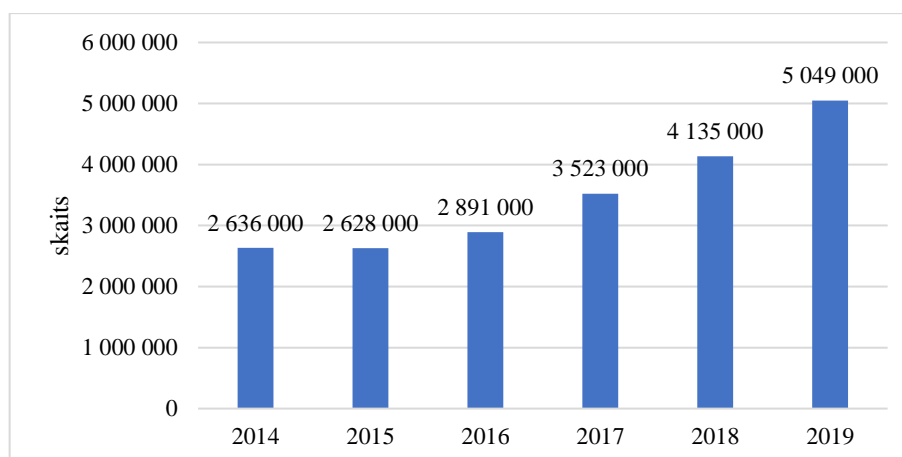
Avots: VAS “Latvijas gaisa satiksme”

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.

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).

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 pamatnostādņēs 2021.-2027.gadam kā prioritāte nav iekļauta reģionālo lidostu attīstība, iespēju robežās būtu jāatbalsta to attīstība.

7.2. 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 ietvertos nosacījumu izpildi, kā arī nodrošina valsts pārvaldes deleģēto uzdevumu izpildi

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.

7.3. 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 <http://www.caa.lv/lv/normativie-dokumenti/es-tiesibu-akti>.

8. Jūrniecība

Pasaulē jūras transports ir viens no galvenajiem transporta veidiem, kas, sekmīgi konkurējot ar citiem transporta veidiem, laika gaitā ir saglabājis savu nozīmi. Mūsdienās ap 80% no pasaules tirdzniecības notiek, izmantojot jūras pārvadājumus⁶. Pieaugot kuģošanas kā transporta veida efektivitātei, kuģošanas industrijai tiek prognozētas labas izredzes tālākai izaugsmei.

Latvijā ir labvēlīgi ģeogrāfiskie nosacījumi jūrniecības attīstībai – no Baltijas jūras 8000 kilometru garās krasta līnijas kopgaruma Latvijas krasta līnija ir 500 km.⁷

Lai atbilstoši Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (turpmāk - PMoU) prasībām nepieļautu starptautiskajiem standartiem neatbilstošu kuģu izmantošanu jūras satiksmē, Latvija savās ostās nodrošina ārvalsts karoga kuģu ostas valsts kontroli. Latvijas ostās 2019.gadā tika veiktas 309 kuģu inspekcijas un aizturēti 3 kuģi. 2018.gadā tika pārbaudīts 301 kuģis, 2017.gadā pārbaudīti 285 kuģi, 2016.gadā – 326, 2015.gadā – 282, 2014.gadā – 306, bet 2013.gadā – 202 kuģi⁸.

Svarīgs drošas un efektīvas kuģošanas priekšnosacījums ir precīzi uzmērīti un navigācijas kartēs attēloti **kuģu ceļi**. 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 ieņemības.

Hydrogrāfisko 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 VAS "Latvijas Jūras administrācija" (turpmāk- VAS LJA). VAS LJA dalība šajā projektā būtiski paātrināja augstas kvalitātes 100% pārklājuma dziļumu mērījumus Latvijas atbildības zonā. Atbilstoši VAS LJA Hidrogrāfijas dienesta datiem FAMOS projekta darbības laikā kopumā tika veikti mērījumi 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.

8.1. Statistika un apraksts

8.1.1. Jūrnieki, jūrniecības izglītība

Jūras transportā liela vērība tiek pievērsta cilvēka faktoram - jūrnieku profesionālismam un kompetencei. 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 (2018) un vienā no pirmajām vietām pasaulē⁹. Latvijā uz 100

⁶ International Maritime Organization. *Introduction to IMO*. IMO – the International Maritime Organization – is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine and atmospheric pollution by ships. IMO's work supports the UN SDGs. <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

⁷ Latvijas Jūrniecības savienība, 2019. Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2018. https://www.ljs.lv/wp-content/uploads/2019/05/JurnGG_2018.pdf

⁸ AS "Latvijas mediji". 10.01.2020. Atklāj iemeslus, kādēļ Latvijas ostās pērn aizturēti trīs ārvalstu kuģi. <https://www.la.lv/atklaj-ieslus-kadel-latvijas-ostas-pern-aiztureti-tris-arvalstu-kuigi>

⁹ Latvijas Jūrniecības savienība, 2019. Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2018. https://www.ljs.lv/wp-content/uploads/2019/05/JurnGG_2018.pdf

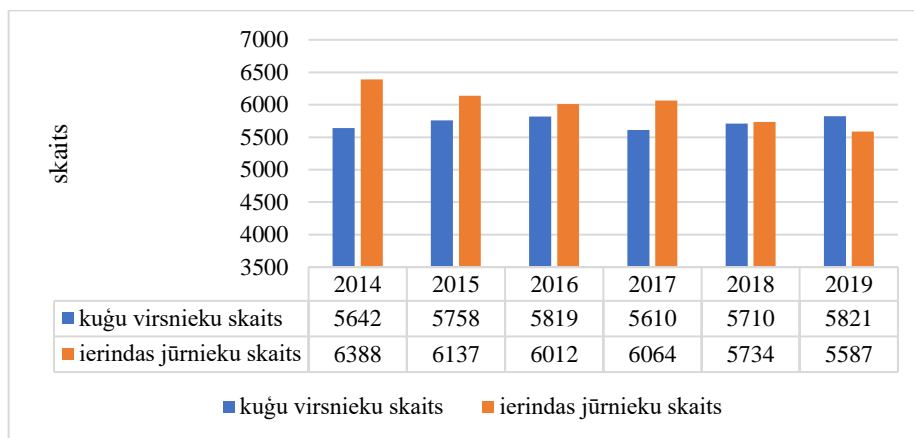
ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem ir vismaz viens jūrnieks (2016)¹⁰. Uz 2020.gada 1.janvāri VAS LJA Jūrnieku reģistrā (turpmāk – Jūrnieku reģistrs) bija reģistrēti 12 125 jūrnieki, no tiem 11 140 bija sertificēti darbam uz kuģiem starptautiskajos pārvadājumos. Salīdzinājumam, 2015.gadā Jūrnieku reģistrā bija reģistrēti 13 909 sertificēti jūrnieki, no tiem 11 895 bija sertificēti darbam uz kuģiem starptautiskajos pārvadājumos. Tādējādi jūrnieku skaits Latvijā ir ar tendenci samazināties.

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 karoga¹¹. 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 60 licencētas kruinga kompānijas¹². 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%).

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.-2019.gadā.

2014.gadā Latvijas kuģu virsnieku īpatsvars bija 46%, 2016.gadā – 48%, bet 2019.gadā – jau 51%. Līdz ar to 2019.gadā ir panākta jau labvēlīgāka proporcija kuģu virsniekiem, kas apliecina ierindas jūrnieku jauno mācību 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: VAS “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra sertificēšanas datu bāzes informācija uz norādītā gada 1. janvāri

8.1.1.attēls. Kuģu virsnieku un ierindas jūrnieku skaita dinamika

¹⁰ Jūrniecības izglītības sistēma Latvijā. VAS LJA Jūrnieku reģistrs, Rīga, 2016.

¹¹ 15% jūrnieku ir nodarbināti uz kuģiem zem Maršala salu karoga, 11% - Libērijas, 10% - Maltes Apvienotās Karalistes - 8% (Avots: VAS LJA Jūrnieku reģistra dati par Latvijas jūrnieku nodarbinātību 2019. gadā)

¹² Latvijas Jūras administrācija. Licencētās jūrnieku darbiekārtošanas kompānijas. <https://www.lja.lv/jurnieku-registrs/cita-informacija/jurnieku-darbiekartosana>

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.

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.

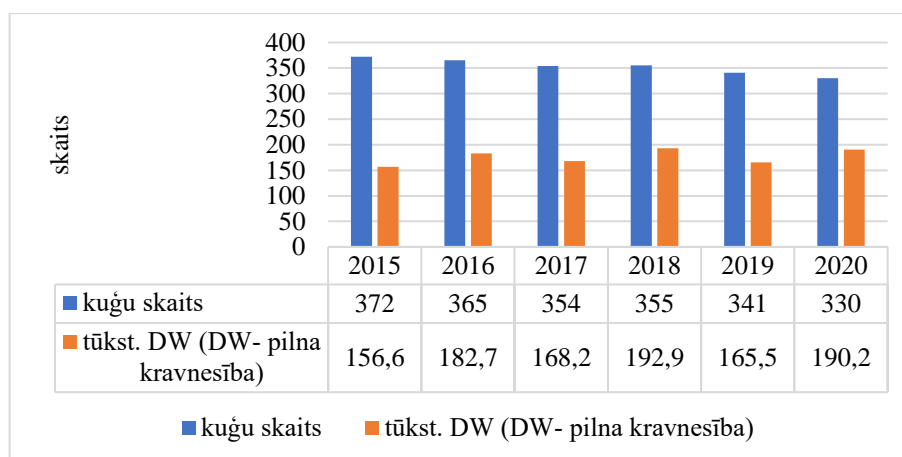
Lai nodrošinātu iespēju ierindas jūrniekiem iekļauties darba tirgū, atbilstoši TAP 2014-2020 plānotajam ir īstenoti vairāki ļoti nozīmīgi pasākumi - ieviestas nepilna laika neklātienes studiju programmas, kas tieši vērstas uz ierindas jūrnieku pārkvalifikāciju, kā arī mainīts jūrskolu programmu koncepts, 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 būt ES fondu finansējums un atbalsta programmas.

8.1.2. Kuģi

Jūrniecības apakšnozares attīstībai būtiska ir kuģu reģistrācija nacionālajā kuģu reģistrā. Latvijas Kuģu reģistrā uz 2020.gada 1.janvāri bija reģistrēti 330 kuģi, no tiem ar BT virs 500 - 57 kuģi (skat. 8.1.2. attēlu), t.sk. 24 kravas kuģi, 2 pasažieru kuģi un 7 zvejas kuģi. Starptautiskajā satiksmē bija iesaistīti 25 kuģi ar BT virs 500. Salīdzinājumam, Latvijas 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. Lai gan Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits turpina nedaudz samazināties, reģistrēto kuģu pilna kravnesība ir pieaugusi no 156,6 tūkst. DW 2015.gadā uz aptuveni 190 tūkst. DW 2020.gadā.



Avots: VAS „Latvijas Jūras administrācija” Kuģu reģistra dati
8.1.2. attēls. **Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētie kuģi**

8.2. Institucionālā pārvaldība

Atbilstoši Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumam vispārējo valsts pārvaldi jūrlietās īsteno Satiksmes ministrija. Šā likuma 6.pantā paredzētās funkcijas veic VAS 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.

VAS 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 apliecinājošus dokumentus darbam uz kuģiem u.c. No 2019.gada VAS 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.

8.3. 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.
- Būtiskāko normatīvo aktu sarakstu skatīt <https://www.sam.gov.lv/lv/butiskakie-normativie-akti-4>.

9. 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.

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, šķeldas, 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 atjaunojamo energoresursu 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.

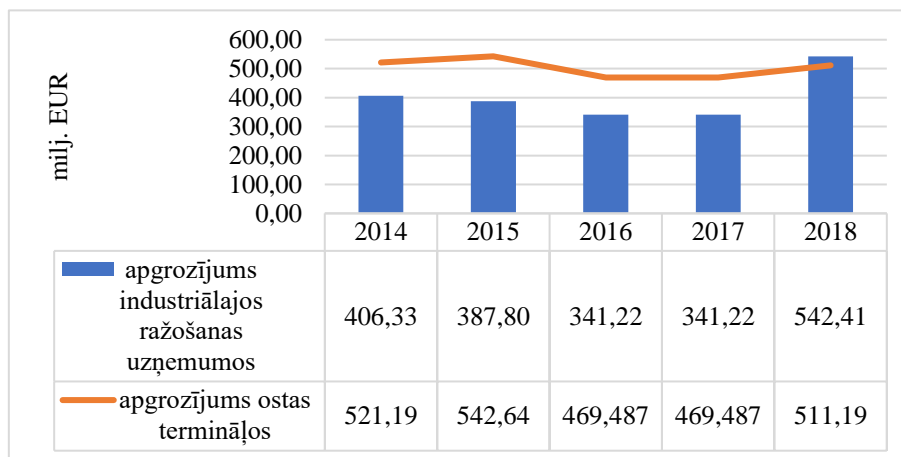
9.1. Statistika

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 (infrastrukturā rādītāji, no jauna piesaistīto nomnieku skaits, ostas pārvaldes ienākumu daļa novirzīta investīcijām, realizēto investīciju projektu skaits);
- terminālu 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).

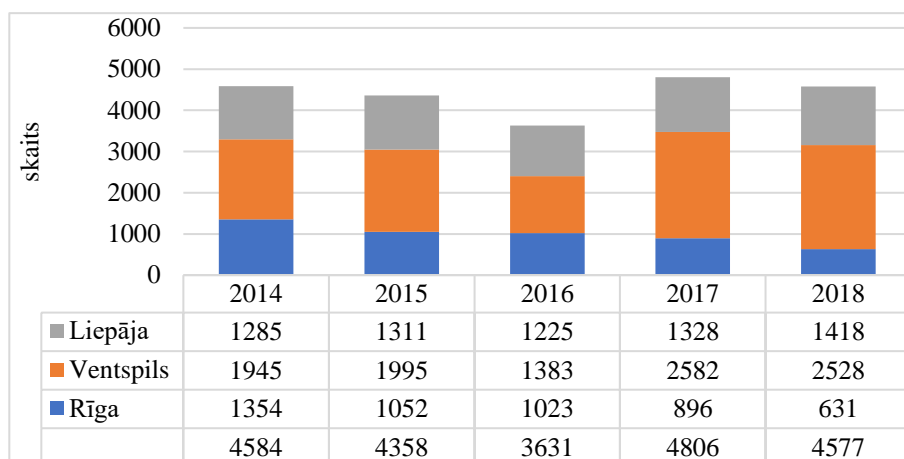
Ostu pārvaldēm ir jāveicina uzņēmējdarbības attīstība visā ostas teritorijā, radot labvēlīgus apstākļus un radot nepieciešamo infrastruktūru saimnieciskās darbības veikšanai, tostarp arī rūpnieciskajiem / ražošanas uzņēmumiem. Līdz ar to mūsdienās osta nav vairs tikai vieta, kur notiek kravu pārkraušana.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

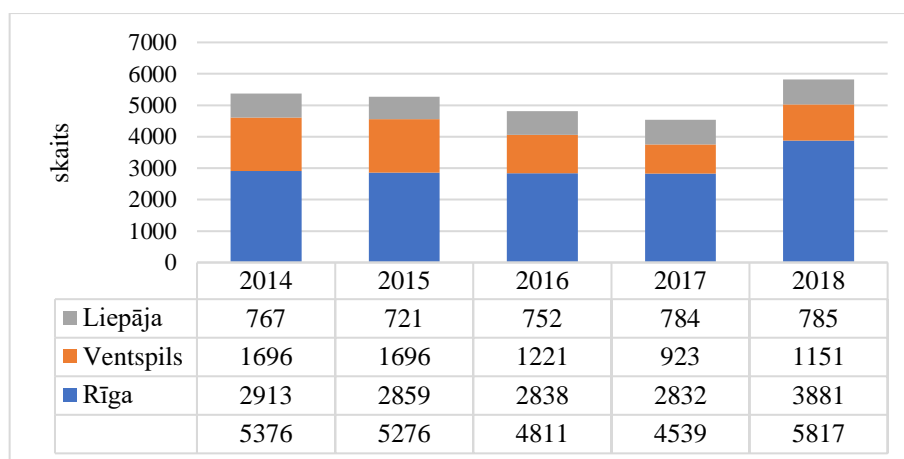
Arvien vairāk ostās tiek attīstīta industrializācija. Ostu teritorijās ar brīvostu un Speciālo ekonomisko zonu statusu un nodokļu atvieglojumiem tiek būvēti arvien jauni starptautiski uzņēmumi, kas nodrošina jaunas darbavietas un veido ievērojamu pienesumu Latvijas tautsaimniecībā. Pēdējo piecu gadu laikā apgrozījums industriālajos ražošanas uzņēmumos ir palielinājies par 136 miljoniem, pārsniedzot apgrozījumu ostu termināļos.



Avots: Satiksmes ministrija

9.1.2.attēls. Darba vietu skaits rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos

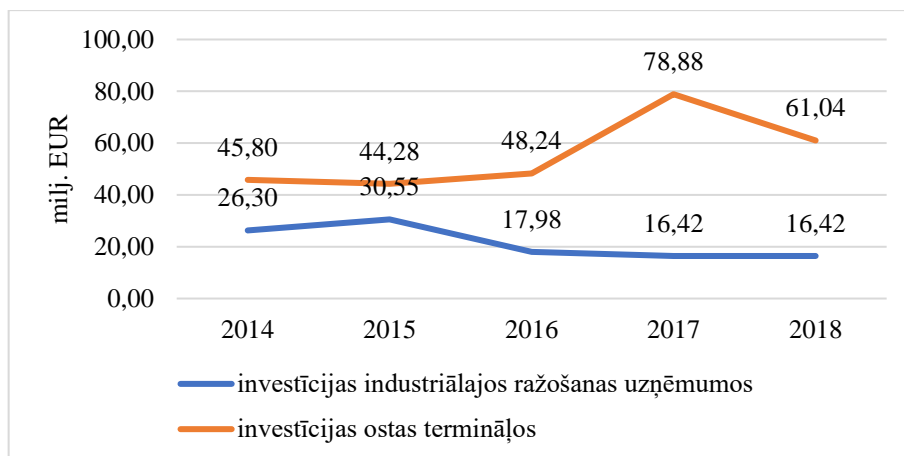
Ventspils un Liepājas ostās redzama aktīva rūpniecisko / ražošanas uzņēmumu attīstība, kur darba vietu skaits pēdējo piecu gadu laikā palielinājies attiecīgi par 583 un 133.



Avots: Satiksmes ministrija

9.1.3.attēls. Darba vietu skaits ostas termināļos

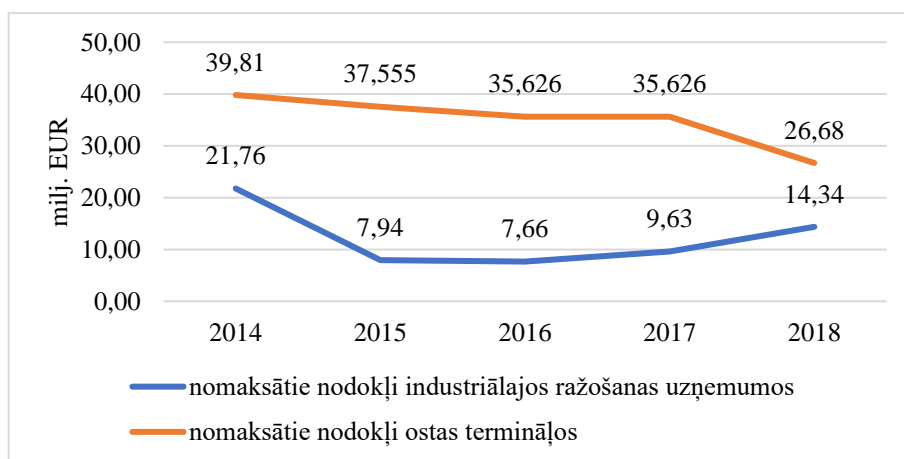
Statistikas dati rāda, ka Liepājas un Ventspils ostās darba vietu skaits ostas termināļos ir bijis svārstīgs, darba vietu skaitam samazinoties Liepājas ostā 2015.gadā un Ventspils ostā 2016.gadā un 2017.gadā. Liepājas ostā 2018.gadā ostas termināļos darba vietu skaits salīdzinot ar 2014.gadu ir palielinājies par 18, savukārt Ventspils ostas termināļos darba vietu skaits ir samazinājies par 545. Rīgas ostā laika posmā no 2014.gada līdz 2018. gadam darba vietu skaits ostas termināļos ir palielinājies par 968 vietām.



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.

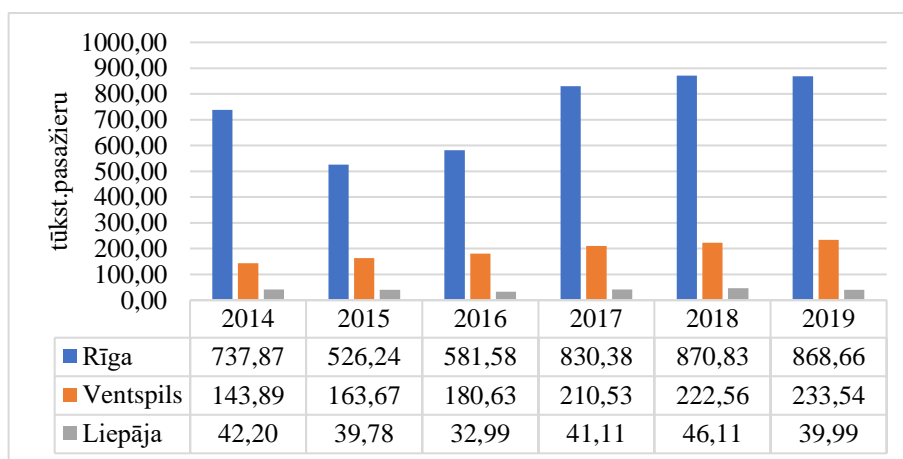


Avots: Satiksmes ministrija

9.1.5.attēls. Nomaksāto nodokļu apjoms Ventspils brīvestā un Rīgas brīvestā

Nomaksāto nodokļu apmērs ostās ir ievērojams, turklāt industriālajos ražošanas uzņēmumos tas turpina ik gadu pieaugt, 2018. gadā sasniedzot 14.34 milj. EUR.

9.2. Pasažieru pārvadājumi

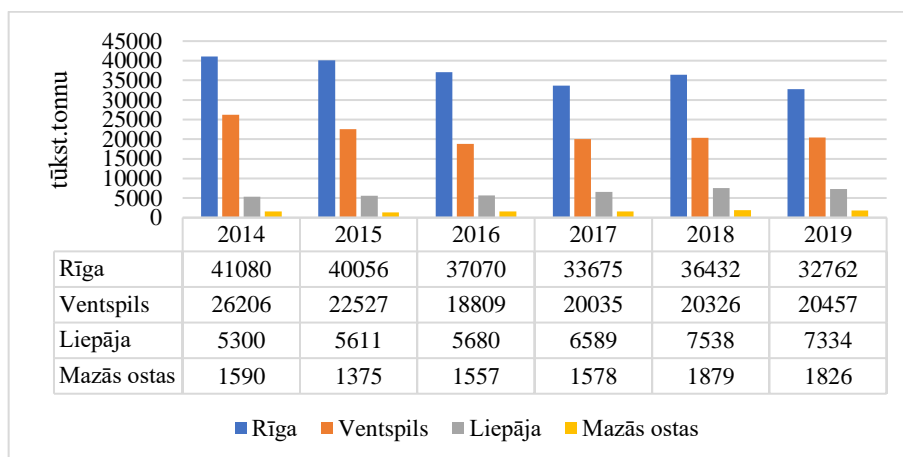


Avots: Centrālā statistikas pārvalde

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%.

9.3. Kravu pārvadājumi



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

9.3.1.attēls. Kravu apgrozība ostās

No Latvijas ostām 2019. gadā nosūtīja un ostās saņēma 62,4 tūkst. tonnu kravu, kas ir par 6 % mazāk nekā 2018.gadā. Rīgas ostā kravu apgrozība 2019.gadā, salīdzinot ar 2014.gadu, ir samazinājusies par 8317 tūkstošiem tonnu jeb par 20%. Savukārt, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, 2019.gadā kravu apgrozība Rīgas ostā ir samazinājusies par 3670 tūkstošiem tonnu jeb 10%. Ventspils ostā sākot no 2017.gada bija vērojams kravu apgrozības pieaugums, 2019.gadā

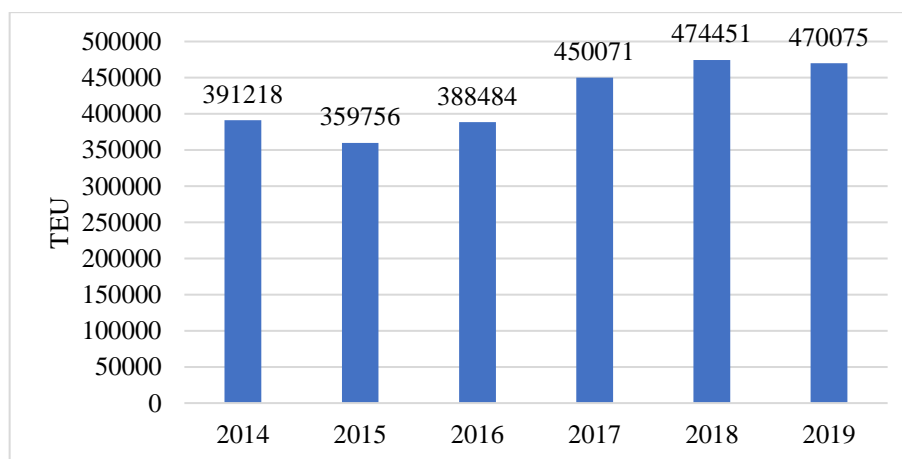
sasniedzot 20456 tūkstošus tonnu. No 2014. līdz 2018.gadam Liepājas ostā bija vērojams pakāpenisks kravu apgrozījuma pieaugums, tikai 2019.gadā kravu apgrozībai samazinoties par 204 tūkstošiem tonnu, salīdzinājumā ar gadu iepriekš. Arī mazajās ostās kravu apgrozība ir pakāpeniski palielinājusies laika periodā no 2014. līdz 2018.gadam.

9.3.1.tabula

Kravu apgrozība ostās (tūkst.tonnu)

		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nosūtītas kravas	PAVISAM	65 055	62 551	56 217	54156	57054	52891.5
	Rīga	35 867	35 952	32 891	28995	31151	27084
	Ventspils	23 496	20 808	16 860	17921	17620	17689.7
	Liepāja	4 324	4 681	5 109	5818	6603	6427.7
	Mazās ostas	1 367	1 110	1 357	1422	1680	1690.1
Saņemtās kravas	PAVISAM	9 121	7 018	6 899	7721	9121	9487.7
	Rīga	5 213	4 104	4 179	4680	5281	5678.2
	Ventspils	2 710	1 719	1 949	2114	2706	2767.1
	Liepāja	976	930	571	771	935	906.5
	Mazās ostas	223	265	200	156	199	135.9
KRAVU APGROZĪBA KOPĀ	PAVISAM	74 176	69 569	63 116	61877	66175	62379.2
	Rīga	41 080	40 056	37 070	33675	36432	32762.2
	Ventspils	26 206	22 527	18 809	20035	20326	20456.8
	Liepāja	5300	5611	5680	6589	7538	7334.2
	Mazās ostas	1590	1375	1557	1578	1879	1826

Avots: Centrālā statistikas pārvalde



Avots: Satiksmes ministrija

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

Lai gan 2019.gadā bija vērojams konteinerkravu apgrozījuma samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, kopumā laika periodā no 2014. līdz 2019.gadam konteinerkravu apgrozījums ir palielinājies par 78 857 TEU jeb 17%.

9.4. Institucionālā pārvaldība

Satiksmes ministrija koordinē un veicina tranzīta, loģistikas un ostu jomas attīstību Latvijā, kā arī nodrošina Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (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.

9.5. 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;
- Ventpils 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>.

10. 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 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.

Straujā koronavīrusa izplatība 2020.gada pavasarī ir būtiski ietekmējusi ne tikai Latvijas ekonomikas lejupslīdi, bet kopumā veicinājusi globālās ekonomikas sabremzēšanos. COVID-19 ir ietekmējis arī transporta nozari, ierobežojot starptautisko pasažieru un kravu pārvadājumus, būtiski tika ietekmēta aviācijas nozare un tranzīts. 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 mainīties apstākļi, kas bijuši par pamatu konkrētu risinājumu ieviešanai pamatnostādņēs, pamatnostādnes varētu tikt aktualizētas.

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

Vides mērķu sasniegšana un ilgtspējīga mobilitāte

- *Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība un infrastruktūras pieejamības uzlabošana, to nodrošinot kā konkurētspējīgu alternatīvu privāto automobiļu izmantošanai*
- *Fosilo degvielu izmantošanas samazināšana, attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību*
- *Gājēju un veloceļu infrastruktūras attīstība, drošas mikromobilitātes nodrošināšanai*
- *Tiesiskā regulējuma salāgošana, lai panāktu vides trokšņa pārvaldības modeļa atbilstību sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības interesēm*

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana ir viens no būtiskākajiem šī brīža transporta nozares izaicinājumiem. Ir nepieciešams ieviest tādas risinājumus kā mobilitātes punktus, pāriet uz mazāk piesārņojošiem 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.

Būtisks instruments ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā ir sabiedriskais transports. Valstij jārada priekšnosacījumi, lai iedzīvotāji, it īpaši pilsētās, būtu ieinteresēti pārsēties no privātajām automašīnām uz sabiedrisko transportu, kā arī uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem. Būtiska nozīme 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, statistikas dati norāda uz tendenci samazināties ar tramvajiem un trolejbusiem pārvadāto pasažieru skaitam - 2018.gadā pārvadāti par 1,9% mazāk pasažieru nekā 2017.gadā.¹³ Tādējādi 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.

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 “transporta pēc pieprasījuma”. Svarīgi, lai tiktu uzlabota transporta infrastruktūras un pakalpojumu pieejamība visām sabiedrības grupām.

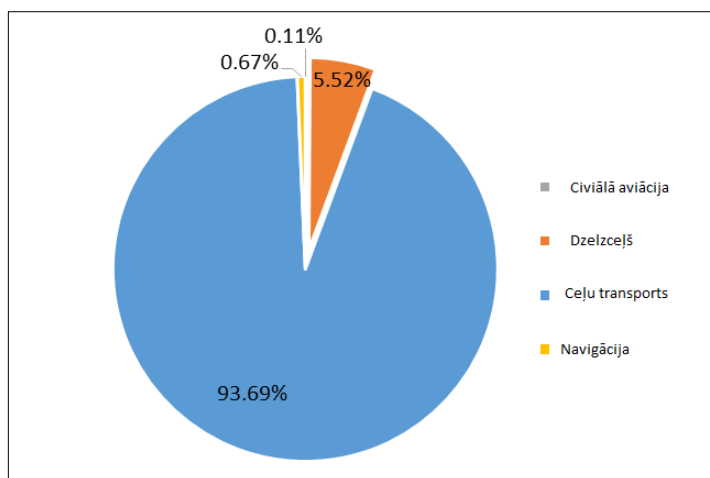
2017.gada dati liecina, ka Latvijā AER daļa transportā ir 2,5%, savukārt ES vidēji 7,6%.¹⁴ Lai gan ETL skaits Latvijā turpina palielināties, tomēr to īpatsvars no visiem transportlīdzekļiem saglabājas zemā līmenī. Attiecīgi mobilitātes nodrošināšana ir jāskata kontekstā ar atjaunīgo energoresursu ieviešanu transporta jomā. Saskaņā ar veikto pētījumu par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu scenārijiem autotransporta sektorā udeņraža izmantošanas alternatīvo scenāriju modelēšanas rezultāti parāda, ka līdzīgi kā elektrotransportlīdzekļi (ETL) udeņraža ETL izmantošana dod ievērojamu SEG emisiju samazināšanu autotransportā. Tomēr tiek secināts, ka 2020.- 2030. gadam udeņraža scenāriji rada papildus izmaksas, kā arī tas, ka ilgtermiņā gan no izmaksu, gan no SEG emisiju samazināšanas viedokļa izdevīgi ir tieši ETL scenāriji. Udeņraža papildu izmaksas galvenokārt saistītas ar infrastruktūras trūkumu, udeņraža ražošanas tehnoloģiju izmaksām, ko Eiropas Komisija plāno atrisināt tuvāko desmitgažu laikā. Ņemot vērā Eiropas Komisijas 2020.gada 8.jūlijā publicēto komunikācijas dokumentu “Udeņraža 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 udeņraža izmantošanas veicināšanu transporta sektorā, Latvijas mērogā nepieciešams veikt visaptverošu pētījumu par efektīvākajiem risinājumiem atjaunīgā udeņraža infrastruktūras veida izvēlē un šī degvielas veida izmantošanai transporta sektorā. Perspektīvā paredzams, ka līdz 2035.gadam Latvijā būs trīs udeņraža uzpildes stacijas.

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: civilo aviāciju, autotransportu, dzelzceļus un iekšzemes navigāciju), ir palielinājušās par 11,3%, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, un par 1,8%

¹³Centrālā statistikas pārvalde. Statistika: Pasažieru pārvadājumi. <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/galvenie-raditaji/pasazieru-parvadajumi>

¹⁴Centrālā statistikas pārvalde. Galvenie statistikas rādītāji. Latvija 2019. https://www.csb.gov.lv/sites/default/files/publication/201904/Nr_02_Latvija_Galvenie_statistikas_raditaji_2019_%2819_00%29_LV.pdf

salīdzinājumā ar 2017. gadu. Ceļu transports veido pārliecinošu vairākumu no kopējām SEG emisijām transporta nozarē. 2018. gadā tas deva aptuveni 93,7% no kopējām emisijām (9.1.attēls) un nozīmīga loma šeit piešķirama dīzeļdegvielas patēriņa pieaugumam, kas 4,1 reizi pārsniedza benzīna patēriņu.¹⁵



Avots: Draft Latvia's National Inventory Report 1990-2018

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

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.

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%.¹⁶

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.¹⁷ 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,

¹⁵DRAFT LATVIA'S NATIONAL INVENTORY REPORT 1990 – 2018.

¹⁶Centrālā 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>

¹⁷ SIA "Enviroprojekts", 2019. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

attiecīgi 2018.gadā ievainoti 626, bojā gājuši- 9.¹⁸ 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. Šobrīd spēkā esošā likumdošana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošinātu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan sekmētu transporta nozares attīstību, tādēļ ir jāturpina darbs pie trokšņa normatīvā regulējuma pārskatīšanas, veidojot sabalansētu risinājumu, kas nekavē transporta infrastruktūras attīstību, vienlaicīgi nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzības prasību ievērošanu iespējami augstākā līmenī. Regulējuma pilnveidošana būtu skatāma arī kontekstā ar regulējumu telpiskās plānošanas nozarē, kas šobrīd veicina konfliktsituāciju veidošanos trokšņa pārvaldības jomā. Tāpat, atjaunojoties aviācijas nozares darbības rādītājiem pēc COVID-19 radītās krīzes, būtu jāvērtē iespējas izveidot un uzturēt finansiālu kompensāciju sistēmu par Lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmi.

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

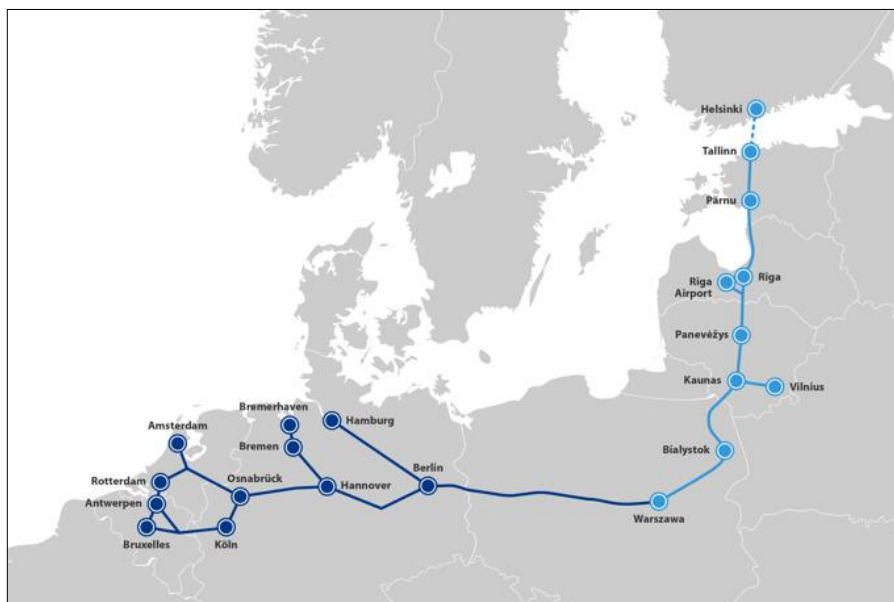
Konkurētspējīga un ilgtspējīga infrastruktūra

- *Transporta plūsmas "šauru vietu" (bottleneck) 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 un ritošā sastāva infrastruktūra*
- *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 pieaugoša kravu apjoma un pasažieru plūsmas intensitātes apstākļos*
- *Latvijas kā tranzīta valsts konkurētspējas saglabāšana, nodrošinot turpmāku tranzīta kravu plūsmu diversifikāciju*
- *Nevienlīdzīga konkurence starp dažādiem transporta veidiem iekšzemes pārvadājumos, ko rada atšķirīgas izmaksas par transporta infrastruktūras izmantošanu*

¹⁸ Ceļu satiksmes drošības direkcija. Statistika: Ceļu satiksmes negadījumi. <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaitis>

- *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 (9.2.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.



Avots: *Rail Baltica* Globālā projekta tīmekļa vietne <http://www.railbaltica.org/lv/par-projektu/kartes/>
9.2.attēls. ***Rail Baltica* kā daļa no Ziemeļjūras-Baltijas transporta koridora**

Tāpat, pieaugot nepieciešamībai nodrošināt ilgtspējīgu mobilitāti, par būtisku izaicinājumu ir uzskatāms zems Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas rādītājs. 2016. gadā elektrificēti bija tikai 14% no dzelzceļa līniju kopgaruma, ES vidēji tie ir 55%.¹⁹ 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. *Global Competitiveness Index 2017-2018* dati liecina, ka Latvijas transporta infrastruktūra pēc tās kvalitātes tiek ierindota 54. vietā

¹⁹European Commission, 2016. *EU Transport Scoreboard: Electrified Railway Lines*.
https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/share-electrified-railway_en

no 137, savukārt ceļu infrastruktūra pēc tās kvalitātes tiek ierindota tikai 107. vietā no 137.²⁰ Valsts autoceļu tīkla 2019. gada statistika liecina, ka melno segumu stāvoklis novērtēts kā ļoti labs un labs 42,8% jeb 4009,5 km, bet 36,9% jeb 3458,7 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 6,2 % bija labā stāvoklī un 42,6 % - apmierinošā.²¹

Saskaņā ar Eiropas Savienības regulējumu par starptautiskajiem autopārvadājumiem, kā arī saskaņā ar Eiropas Savienības 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 uzdevumu 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

²⁰World Economic Forum. *Global Competitiveness Index 2017-2018*. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/countryeconomy-profiles/#economy=LVA>

²¹Latvijas Valsts ceļi, 2020. Valsts autoceļu tīkls. Statistika 2019. https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2020/07/LVC_Statistika_2019.pdf

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 tika apturēta 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 nebūs pandēmijas otrā viļņa to varētu panākt jau 2023.-2024.gadā. Sakarā ar to ir jāturpina veikt pasākumus, kas veicinās esošā lidojumu maršruta tīkla paplašināšanu un lidostas "Rīga" infrastruktūras attīstību atbilstoši plānotajam pieaugošajam pasažieru skaitam un kravu apjomam.

TAP2027 uzdevumi 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 rezultātīvie 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.

Iekšzemes pārvadājumos ir jāveicina kravu pārnese no autotransporta uz dzelzceļu, ko iespējams īstenot, samazinot atšķirības infrastruktūras maksā starp kravas automobiļu un kravas vilcienu pārvadājumiem, tādējādi mazinot nevienlīdzīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem un nodrošinot autoceļu uzturēšanas izmaksu samazinājumu, veicinot reģionālo attīstību, kā arī nodrošinot videi draudzīgāku kravu transportēšanu.

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, atjaunojamo energoresursu 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.

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, kibersdrošība²².

Jūrniecībā nozīmīgs izaicinājums ir starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas attīstība un integrācija vienotā ES “vienloga sistēmā”. Atbilstoši tirgus vajadzībām, nepieciešams turpināt SKLOIS attīstību un modernizāciju, veidojot jaunus pakalpojumus. 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 VAS LJA UVVIS sistēmā ietvertu Jūrnieku sertificēšanas datu bāzes funkcionalitāti, lai automatizētu datu ievadi un apstrādi. Tāpat svarīgi ir turpināt iesāktās iestrādes 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 veicinās kuģu elektronisko sertifikātu ieviešana, atsakoties no tradicionālajiem papīra sertifikātiem. Pašreiz paredzēta attiecīgo pasākumu ieviešanas iespēju izpēte.

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 māsaimniecībām ir

²² *Jotun Protects Property. How Will Digitalisation Impact Shipping?*
<https://www.jotunmarine.com/ww/en/b2b/How-will-digitalisation-impact-shipping.aspx>

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 tādām, 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 aprīte 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

- *Augsts ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi ievainoto skaits*
- *ES aviācijas drošības un lidojumu drošuma standartu nodrošināšana*
- *Drošas kuģošanas vides 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 COVID-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.

2018.gadā Latvijā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits uz vienu miljonu iedzīvotāju bija 78, sasniedzot trešo augstāko rādītāju starp ES dalībvalstīm, kur vidējais rādītājs bija 49 nāves gadījumi.²³ 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.

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

²³European Commission, 2019. Road Safety 2018.

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf

regulējuma pamatā ir starptautisko konvenciju prasības, šajās pamatnostādņēs ir uzsvērtā nepieciešamība nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Šim rīcības virzienam ir izvēlēti divi rezultatīvie rādītāji - Latvija atbilst kritērijiem, kas nodrošina atrašanos PMoU Baltajā sarakstā un IMO audita Latvijā (IMSAS) secinājumos ietvertie norādījumi ir izpildīti.

Katras valsts atbildība attiecībā uz savu floti 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 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 līdz šim ir saglabājusi. Latvija Baltajā sarakstā uz 2019.gada 1.jūliju no 32.vietas tika pārcelta uz 30.vietu. Tā kā PMoU sarakstu sastādīšanas metodika nav labvēlīga valstīm ar nelielu reģistrēto kuģu skaitu, Latvijai atrašanās Baltajā sarakstā ir liels izaicinājums. PMoU 2019.gada maijā, pēc gandrīz 10 gadus ilgām diskusijām, ir apstiprinājusi jaunu PMoU sarakstu sastādīšanas metodiku, kas stāsies spēkā pēc 3 gadu pārejas perioda.

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. Latvijā IMO audits ir paredzēts 2022.gadā.

Būtisks faktors drošas kuģošanas nodrošināšanai ir uzmērīti kuģu ceļi un pastāvīgi atjaunots navigācijas karšu pārklājums. Latvija līdz šim ir uzrādījusi labus rezultātus no HELCOM Kopenhāgenas deklarācijas un Maskavas deklarācijas izrietošo starptautisko saistību izpildē, tomēr turpmākai sekmīgai darbībai nepieciešama materiāltehniskās bāzes atjaunošana – nepieciešams iegādāties gan jaunu hidrogrāfisko mērījumu kuģi (VAS 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 VAS LJA funkciju izpildi, nepieciešams rast papildu finansējumu.

Izglītība, pētniecība un nodarbinātība

- *Nepietiekama izglītības un pētniecības sasaiste ar transporta un loģistikas nozares attīstības plānošanu*
- *Nozares attīstības tendencēm atbilstošu augsti kvalificētu speciālistu trūkums*

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, 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 grantu 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 Satiksmes ministriju, 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 inteligentās 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.

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 programmas²⁴ 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.²⁵ 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.²⁶ 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 tūkstoši²⁷, 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%.²⁸

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.²⁹ 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.³⁰ 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

²⁴ Eiropas Komisija. Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts.

https://ec.europa.eu/info/departments/structural-reform-support_lv

²⁵ 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/

²⁶ Turpat, 21.lpp.

²⁷ Turpat, 4.tabula.

²⁸ Turpat, 2.tabula.

²⁹ Turpat, 49.lpp.

³⁰ Turpat, 75.lpp.

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 krasī 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 ir izvirzīts uzdevums 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 uzdevuma 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 autonomas jūrniecības izglītības iestāžu tīkls.