

Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020. gadam ietekmes izvērtējums

Ziņojums

Pasūtītājs:

Satiksmes ministrija

Reģ. Nr. 90000088687

Gogoļa iela 3, Rīgā, LV-1050

Izpildītājs:

PricewaterhouseCoopers SIA

Reģ. Nr. 40003142793

Kr. Valdemāra iela 21-21, Rīga LV-1010



Paziņojums par atbildības ierobežojumiem

Šo ziņojumu ir izstrādājis uzņēmums *PricewaterhouseCoopers SIA* (turpmāk – PwC) Satiksmes ministrijas (turpmāk – SM) vajadzībām saskaņā ar 2020. gada 19. marta līgumu, kas noslēgts starp SM un PwC (turpmāk – Līgums). Darba uzdevumi tiek veikti no 2020. gada 19. marta līdz 2020. gada 19. jūnijam.

Mūsu ziņojumā ietverta informācija ir iegūta no dažādiem avotiem, kas detalizēti aprakstīti ziņojumā. PwC nav mēģinājis nodrošināt šādu avotu uzticamību vai pārbaudīt šādi sniegto informāciju. Tādējādi PwC nevienai personai, izņemot SM saskaņā ar noslēgto Līgumu, nesniedz nekāda veida apsolījumus vai garantijas (tiešas vai netiešas) par ziņojuma pareizību vai pilnīgumu.

Mēs vēršam Jūsu uzmanību uz mūsu ziņojumā iekļautiem komentāriem par mūsu darba apjomu, ziņojuma izmantošanas mērķi, mūsu pieņēmumiem un ierobežojumiem attiecībā uz informāciju, kas ir mūsu ziņojuma pamatā.

PwC neuzņemas nekādu atbildību pret citām personām (izņemot pret SM saskaņā ar Līgumu) par ziņojuma izstrādāšanu. Tādējādi normatīvajos aktos pieļautajos gadījumos un neatkarīgi no darbības formas un no tā, vai atbildība ir radusies no līguma pārkāpuma vai delikta, PwC neuzņemas nekādu atbildību par citām personām nodarītiem zaudējumiem (izņemot zaudējumiem, kas radušies SM uz iepriekš minētajiem pamatiem) vai par jebkādiem lēmumiem, kas pieņemti vai nav pieņemti, balstoties uz šo ziņojumu. Izstrādātais dokuments aptver tikai nelielu daļu no sabiedriskā transporta sistēmas ietvara.

Izstrādātais dokuments ietver PwC rekomendācijas, taču jebkādi lēmumi saistībā ar informācijas tālāku izmantošanu ir jāpieņem SM. Ja Jums ir kādi jautājumi saistībā ar šo ziņojumu, lūdzu, sazinieties ar Raimonu Daukstu (+371 6709 4400, raimonds.dauksts@pwc.com).

Svarīgs paziņojums jebkurai personai, kas nav tiesīga iepazīties ar šo ziņojumu

Jebkura persona, kas nav šī ziņojuma adresāts vai kura nav parakstījusi un nosūtījusi atpakaļ PwC vēstuli par atbrīvojumu no atbildības, nav tiesīga iepazīties ar šo ziņojumu.

Ja nepilnvarota persona ir piekļuvusi šim ziņojumam un ir izlasījusi to, šī persona, iepazīstoties ar ziņojumu, piekrīt šādiem noteikumiem:

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, saprot, ka PwC darbs tika veikts saskaņā ar mūsu klienta norādījumiem, tikai klienta interesēs un izmantošanai klienta vajadzībām.

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, atzīst, ka šis ziņojums tika sagatavots mūsu klienta vajadzībām un var neietvert visus jautājumus, kas varētu būt būtiski citiem mērķiem.

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, piekrīt, ka PwC, tā partneri, direktori, darbinieki vai citi pārstāvji nav ne atbildīgi, ne piekrīt uzņemties atbildību pret šo personu neatkarīgi no tā, vai atbildība ir radusies no līguma pārkāpuma vai delikta (tajā skaitā, bet ne tikai, no nolaidības un normatīvajos aktos paredzēto pienākumu pārkāpuma).

PwC pārstāvji nav atbildīgi par jebkādu zaudējumu, kaitējumu vai izdevumiem, kas radušies personai, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams un kura ir izmantojusi šo ziņojumu jebkādā veidā, vai par jebkurām citām sekām, kas radušās no tā, ka šai personai ir kļuvis pieejams šis ziņojums.

Papildus iepriekš minētajam, persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, piekrīt, ka uz šo ziņojumu nedrīkst atsaukties, to nedrīkst citēt vai izplatīt bez PwC rakstiskas piekrišanas.

Kopsavilkums

Konteksts

Ceļu satiksmes drošības pilnveidošana ir nozīmīga visai sabiedrībai, jo tādā veidā tiek novērsti nelaimes gadījumi, glābtas dzīvības un samazināts ievainojumu skaits.

Eiropas Savienības līmenī ceļu satiksmes drošībā noteikts ļoti ambiciozs mērķis: līdz 2050. gadam panākt nulle nāves gadījumu un smagu ievainojumu ("nulle vīzija"). Mērķi ir paredzēti sasniegt, laika posmā no 2010. līdz 2050. gadam nodrošinot pakāpenisku bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazinājumu.

	Starpposma mērķis Par 50% mazāk nāves gadījumu un smagu ievainojumu salīdzinot ar 2010.gadu. 2020.-2030.gads
	Ilgttermiņa mērķis – "nulle vīzija" Nulle nāves gadījumu un smagu ievainojumu 2050.gads

ES28 sniegums bojāgājušo un smagi cietušo skaita samazināšanā

Laika posmā no 2010. līdz 2019. gadam ES27 dalībvalstīs ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja 251 210 un smagi cieta vairāk nekā 1,71 miljons personu.

	- Bojā gājušo skaita samazinājums ES27: 23,7% - Smagi ievainoto skaita palielinājums (ES27, izņemot EE, FI, IT, LT datu trūkuma dēļ): 2%	
---	--	---

Tādējādi ES28 dalībvalstis kopumā ievērojami atpaliek no uzstādītajiem mērķa rādītājiem.

Latvijas sniegums bojāgājušo un smagi cietušo skaita samazināšanā

Laika posmā no 2010. līdz 2019. gadam Latvijā ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja 1727 un smagi cieta 4982 personas.

	- Bojā gājušo skaita samazinājums Latvijā: 39,5% - Smagi ievainoto skaita samazinājums Latvijā: 19,0%,	
---	--	---

Minētās tendences parāda, ka CSD plānā izvirzītie mērķi līdz 2020. gadam divkārt samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, visticamāk netiks sasniegti.

Ņemot vērā, ka 2020. gadā noslēgsies esošā Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020. gadam īstenošanas periods, nepieciešams izvērtēt Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020. gadam ietekmi uz ceļu satiksmes drošības situācijas uzlabošanu. Izvērtējums kalpos par pamatu nākamā perioda plānošanas dokumenta izstrādei, iezīmējot prioritāri risināmos jautājumus un galvenos rīcības virzienus.

Pētījuma mērķis

Pētījuma mērķis ir identificēt rīcības politikas prioritātes nākamajam īstermiņa politikas plānošanas dokumentam Ceļu satiksmes drošības plānam 2021.-2025. gadam (uzstādot mērķa rādītājus laika posmam 2021.- 2030. gads).

Darba uzdevums un pielietotā metodoloģija

Pētījums sastāv no diviem darba uzdevumiem:

- **I darba uzdevums** – veikt politikas plānošanas dokumentos ietverto Latvijas ceļu satiksmes drošības politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes izvērtējumu par laika posmu no 2017. līdz 2020. gadam (ietverot informāciju par iepriekšējo plānošanas periodu).
- **II darba uzdevums** – izstrādāt priekšlikumus Latvijas ceļu satiksmes drošības politikai 2021.-2030. gadam. Lai noteiktu prioritāros rīcības virzienus ceļu satiksmes drošības jomā laika periodā 2021.-2030. gads, pētījuma ietvaros nepieciešams izstrādāt četrus alternatīvos scenārijus par ceļu satiksmes drošības jomā izvirzīto mērķu izpildes prognozi laika periodā 2021.-2030. gads.

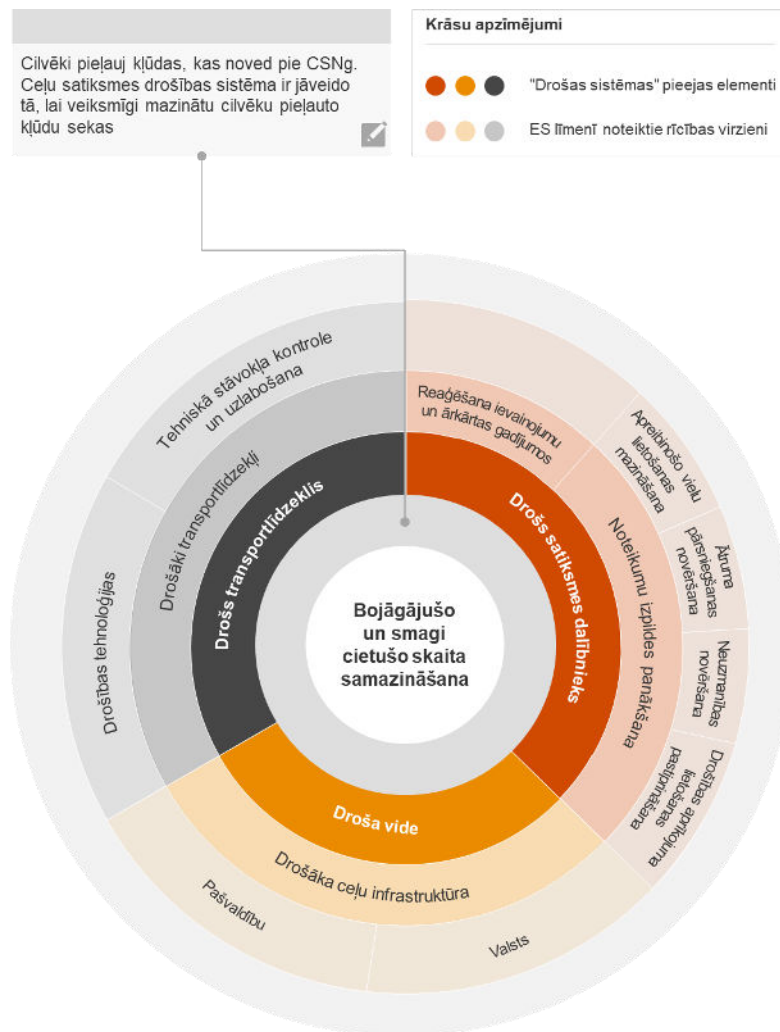
Pētījuma izstrādē izmantotā metodoloģija izvēlēta, ņemot vērā pētījuma mērķi un darba uzdevumus.

	I darba uzdevums	II darba uzdevums
1. solis	Esošā politikas plānošanas un normatīvā ietvara analīze	Scenāriju pieņemumu izstrāde
2. solis	Datu apkopošana par esošo situāciju un bāzes modeļa izstrāde	Četrus alternatīvu scenāriju modelēšana
3. solis	Ieinteresēto pušu viedokļu apkopošana un analīze	Scenāriju salīdzinošais izvērtējums

Secinājumi un priekšlikumi

Pētījuma tvērums

Pētījumā visaptveroši analizēta īstenotā ceļu satiksmes drošības politika, izmantojot “Drošas sistēmas” pieeju. Tā sniedz ietvaru ceļu satiksmes drošības politikas pilnveidei, ņemot vērā Eiropas Savienības labākās prakses un pastiprinātu uzmanību pievēršot nāves gadījumu un smagu ievainojumu novēršanai. “Drošas sistēmas” pieeja visaptveroši apskata satiksmes dalībnieka, transporta līdzekļa un vides elementus. Minētie elementi ir tieši sasaistāmi ar Eiropas Savienības līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem ceļu satiksmes drošības jomā. Ietvaru izmantojām, veicot izvērtējumu par ceļu satiksmes drošības politikas plānošanas efektivitāti, mērķu sasniegšanas efektivitāti un ietekmi, kā arī finansējuma izlietojuma efektivitāti. Izvērtējums aptver nozares, kas ir tieši vai netieši saistītas ar ceļu satiksmes drošību (būvniecība, izglītība, veselība, sabiedriskās kārtības nodrošināšana).



Pētījumā ietverts izvērtējums par laika posmu no 2014.-2020. gadam. Atsevišķās pozīcijās datu analīzei izvēlēts cits periods atbilstoši datu pieejamībai. Ņemot vērā veikto izvērtējumu, tika modelēti četri alternatīvi scenāriji par CSD izvirzīto mērķu izpildes prognozi. Ilgturīgā modelēšanas vajadzībām, lai varētu precīzāk noteikt potenciālos nākotnes attīstības tendences, dati analizēti par ilgāku laika periodu no 2001. gada (datu kopām, kuras pieejamas par šo periodu). Modelis izstrādāts par periodu no 2020. līdz 2030. gadam.

A scenārijs (nulles scenārijs jeb esošā budžeta scenārijs)	B scenārijs (minimālais scenārijs)	C scenārijs (optimālais scenārijs)	D scenārijs (maksimālais scenārijs)
Papildus pasākumi/finansējums ceļu satiksmes drošībai netiek piesaistīts (piemēram, tiek veikta autoceļu infrastruktūras uzturēšana, esošā ceļu tīkla saglabāšana bez papildus finansējuma piesaistes vai arī ceļu tīkla optimizācija pārtraucot uzturēt atsevišķus ceļus). Tiek veiktas likumdošanas izmaiņas, lai ierobežotu satiksmes drošību apdraudošu transportlīdzekļu izmantošanu	Tiek plānoti papildus jauni pasākumi, taču papildus finansējums šo pasākumu izpildei netiek piesaistīts (piemēram, ierobežojumi ceļu lietošanā, ātruma samazinājums atsevišķos posmos – 80 km/h ārpus, pilsētās – 30 km/h u.c.)	Tiek plānoti papildus jauni pasākumi, kas atbilst "Drošas Sistēmas" ("Safe System") pieejai, kā arī šiem pasākumiem tiek paredzēts papildus finansējums (piemēram, notiek pakāpeniska autoceļu pārbūve, izvērtējot izmaksu ziņā efektīvākos (cost-effective) risinājumus – aplveida krustojumu izbūve, drošības "salīnu" izbūve, atsevišķu satiksmes dalībnieku grupu infrastruktūras nodalīšana – gājēju, velosipēdistu un automobiļu plūsmu nodalīšana, tehnisko līdzekļu uzstādīšana satiksmes dalībnieku kontrolei). Tiek veiktas likumdošanas izmaiņas atbilstoši Eiropas savienības nostādņām	Ņemot vērā "Drošas Sistēmas" ("Safe System") pieeju, tiek sastādīts plāns un piesaistīts finansējums pilnīgai autoceļu pārbūvei, izmantojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanā augstākajām drošības prasībām atbilstošus risinājumus (piemēram, veidojot 2+2 autoceļus uz valsts galvenajiem autoceļiem ar atļauto kustības ātrumu 120 km/h, tāpat nosakot ierobežojumus jaunu transportlīdzekļu iegādē (izvirzot prasību tos aprīkot ar jaunākajām pasīvās un aktīvās drošības sistēmām) un pamazām ierobežojot vecu transportlīdzekļu atkārtotu reģistrāciju (ievešanu)

Pamatojoties uz modelēšanas rezultātiem, tika izvēlēts Latvijas gadījumam piemērotākais scenārijs, kuru īstenojot iespējams sasniegt CSD plānā ietvertos mērķus.

Galvenie secinājumi



Politikas plānošanas efektivitātes izvērtējums

Secinājums 1. Eiropas Savienības līmenī noteiktie rīcības virzieni ceļu satiksmes drošības jomā tiek kaskadēti nacionālā līmenī, Ceļu satiksmes drošības plānā paredzot konkrētus rīcības virzienus un pasākumus. Tajā pašā laikā Eiropas Savienības līmenī noteiktie rīcības virzieni nereti paredz plašāku aktivitāšu kopumu, nekā ir ietverts Ceļu satiksmes drošības plānā. Plānošanas reģionu politikas plānošanas dokumentos tiek ietverti atsevišķi ceļu satiksmes drošības jautājumi (Transportlīdzekļu vadītāju izglītība un apmācība, drošāka ceļu infrastruktūra, neaizsargāti satiksmes dalībnieki). Tomēr tie ir iztirzāti salīdzinoši virspusēji un netiek iekļautas atsauces uz Ceļu satiksmes drošības plāna īstenošanu vai atbalstu tā izpildes procesam.

Secinājums 2. Ceļu satiksmes drošības politikas plānošanā un īstenošanā ir iesaistīts plašs ieinteresēto pušu loks no publiskā, nevalstiskā un privātā sektora, kas atbilstoši atbildības sadalījuma matricai ieņem atšķirīgas lomas. Attiecībā uz atsevišķām iesaistītajām pusēm (plānošanas reģionu administrācijas, pašvaldības, izglītības iestādes) nepieciešams veikt pašreizējo atbildību pārskatīšanu, lai nodrošinātu, ka tiek nodrošināta mērķtiecīga un strukturēta vienotas valsts politikas ceļu satiksmes drošības jomā ieviešana un pilnvērtīgi izmantots dažādu iesaistīto pušu potenciāls. Kā esošs pozitīvas sadarbības mehānisma piemērs tiek uzskatīta CSD padomes domnīca.

Secinājums 3. Finansējumu ceļu satiksmes drošības pilnveidošanai veido dažādi avoti (Eiropas Savienības fondu līdzekļi, Ceļu satiksmes drošības plāna finansējums (Ceļu satiksmes drošības direkcijas dividendes, Obligātās civiltiesiskā transportlīdzekļu apdrošināšanas līdzekļi), nozaru ministriju un to padošanās iestāžu budžets, pašvaldību budžets). Finansējuma izlietojums dažādām ar ceļu satiksmes drošību saistītām aktivitātēm tiek savstarpēji vāji koordinēts.

Latvijas ceļu satiksmes drošības politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes un ietekmes izvērtējums un finansējuma izlietojuma efektivitātes izvērtējums

Secinājums 4: Pārskata periodā bojāgājušo skaits Latvijā kopumā uzrāda lejupejošas tendences. 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.

Secinājums 5: 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 ceļu satiksmes negadījums ar smagi cietušajiem, taču kopējā ceļu satiksmes negadījumu skaita pieauguma dēļ tomēr netiek samazināts kopējais ceļu satiksmes negadījumu ar smagi ievainotajiem skaits.

Secinājums 6: Ceļu satiksmes drošības plānā ietverto un citu saistīto ceļu satiksmes drošību uzlabojošo aktivitāšu efektivitāte ir augstāka aktivitātēm, kuras tiek veiktas kompleksi un sistemātiski. Piemēram, ikgadējās informatīvās kampaņas periodā pirms Jāņiem kopā ar sodu palielinājumu un regulāriem policijas reidiem ir mazinājušas braukšanu reibumā un šo iemeslu kā ceļu satiksmes negadījumu iemeslu

Secinājums 7: Ceļu satiksmes drošības plānā ietvertā stacionāro foto radaru ieviešana, kam saskaņā ar plānu iztērēti 4,42 miljoni EUR no valsts budžeta līdzekļiem, kopā ar citām preventīvajām darbībām ātruma pārsniegšanas pārkāpumu samazināšanā ir attaisnojusies, jo neatbilstošs ātrums arvien mazāk gadījumos ir ceļu satiksmes negadījuma iemesls. Arī vidējā ātruma kameru tests ir bijis veiksmīgs.

Secinājums 8: Laika posmā no 2017. līdz 2019. gadam 89,6% Ceļu satiksmes drošības padomes piešķirtā finansējuma ir izlietots uz aktivitātēm, kas vērstas Drošu satiksmes dalībnieku, tajā pašā laikā nekāds finansējums nav piešķirts aktivitātēm, kas saistītas ar Drošu transportlīdzekli. Aktivitātēm, kas vērstas uz Drošu vidi un Drošu transportlīdzekli trūkst sistemātiskuma. Padomes darbības, kas vērstas uz šiem Drošas sistēmas elementiem varētu būt vairāk uz izpēti vērstas, koordinējošas un uzraugošas, jo lielākā daļa aktivitāšu, kas vērstas uz šiem elementiem tiek finansētas no citiem avotiem.

Alternatīvo scenāriju izvērtējums

Secinājums 9: Ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi līdzšinējā apjomā nenodrošinās nepieciešamo bojāgājušo un smagi cietušo skaita samazinājumu. Lai līdz 2030.gadam būtu iespējams sasniegt izvirzīto starpposma mērķi, rekomendēts īstenot D scenāriju. Scenārijs paredz turpināt līdzšinējos pasākumus, tos papildinot ar būtiskiem ceļu infrastruktūras ieguldījumiem.

Priekšlikumi

Pētījuma rezultātā izstrādāti priekšlikumi atbilstoši to būtiskuma pakāpei.

Ceļu satiksmes drošības jomā sasniegto rezultātu uzraudzība

- Turpināt regulāru rezultātīvo rādītāju uzskaiti un ieviest jaunus galvenos darbības rādītājus, kas ietverti Eiropas Savienības dokumentos
- Izstrādāt un ieviest pašvaldību ceļu satiksmes drošības indeksu
- Pārskatīt līdz šim izmantoto metodiku ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij radīto zaudējumu aprēķinam, pārņemot Eiropas valstīs izmantoto vienoto metodiku

Uz visiem drošības elementiem orientētu pasākumu īstenošana

- Izveidot vienotu ceļu satiksmes negadījumu analīzes struktūru vai sistēmu to izvērtēšanai un informācijas izmantošanai ceļu satiksmes drošības uzlabošanai
- Izskatīt dažādu tehnoloģiju ieviešanas iespējas satiksmes kontrolei un uzraudzībai un paplašināt informācijas savākšanu par aktuālo ceļu satiksmes drošības problemātiku

Uz drošu transporta līdzekli orientētu pasākumu īstenošana

- Palielināt transportlīdzekļu tehniskās kontroles veikšanu

Uz drošu vidi orientētu pasākumu īstenošana

- Paplašināt sistemātiski veikto satiksmes intensitātes mērījumus
- Veikt ceļu infrastruktūras projektētāju un pasūtītāju izglītošanas un izpratnes veidošanas pasākumus, lai nodrošinātu vienotu pieeju ceļa infrastruktūras izbūvē
- Investēt gājēju un velosipēdistu infrastruktūras uzlabošanā.

Plānošanas dokumentu pilnveide

- Paplašināt Ceļu satiksmes drošības plānā ietverto pasākumu klāstu

Ceļu satiksmes drošības politikā iesaistīto pušu atbildību sadalījuma pilnveide

- Ieviest formalizētu procesu plānošanas reģionu administrāciju iesaistei Ceļu satiksmes drošības politikas plānošanā un īstenošanā
- Pašvaldību teritoriālās plānošanas dokumentos ietvert CSD izvērtējumu, kas tiek saskaņots ar Satiksmes Ministriju
- Pastiprināt izglītības iestāžu iesaisti, nodrošinot regulāras konsultācijas par Ceļu satiksmes drošības politikas attīstību.

Latvijas situācijai piemērotā scenārija īstenošana

- Īstenot Latvijas situācijai piemērotāko scenāriju. Saskaņā ar PwC veikto izvērtējumu, piemērotākais ir scenārijs D, kas paredz drošības pasākumu papildināšanu ar būtiskiem ceļu infrastruktūras ieguldījumiem

Uz drošu satiksmes dalībnieku orientētu pasākumu īstenošana

- Turpināt līdzšinējo aktivitāšu īstenošanu un ieviest jaunas aktivitātes, kas vērstas uz problemātiskām jomām
- Paaugstināt transportlīdzekļu vadītāju apmācības kvalitāti
- Apgādāt glābšanas dienestus ar modernāko tehniku



Executive summary

Context

Improving road safety is important for the whole society, as it prevents accidents, saves lives and reduces the number of injuries.

An ambitious goal has been set for road safety at the EU level – zero deaths or severe injuries by 2050 (“vision zero”). The goal is expected to be achieved from 2010 to 2050 by ensuring a gradual decrease in the number of deaths and injured people.

 	Interim objective Decrease in the number of deaths and severe injuries by half in comparison to 2010. 2020-2030
 	Long-term goal: "Vision zero" No deaths or severe injuries. 2050

EU28 progress in decreasing the number of deaths and injured people

251,210 people died and over 1.71 million people got heavily severely injured in traffic accidents in EU27 Member States from 2010 to 2019.

 	• Decrease in the number of deaths in EU27: 23,7% • Decrease in the number of severely injured people (in EU27, except of EE, FI, IT, LT due to incomplete data): 2%	
--	--	---

Thus, EU28 is noticeably behind the set goals.

Latvia's progress in decreasing the number of deaths and injured people

1727 people died and 4982 people got severely injured in traffic accidents in Latvia from 2010 to 2019.

 	• Decrease in the number of deaths in Latvia: 39,5% • Decrease in the number of severely injured people in Latvia: 19,0%	
--	--	---

These statistics show that the set road safety goal of reducing the number of deaths and severely injured people by half by 2020 is unlikely to be achieved.

Noting that the road safety plan of 2017-2020 will close in 2020, it is necessary to evaluate the impact of road safety plan 2017-2020 on the improvements. The evaluation would work as a basis for creating the next planning document, setting the main priorities and areas to work on.

Objective of the study

The main objective of the study is to identify policy priorities for the next short-term policy planning document in road safety for 2021-2025 (and by setting goals for the time period from 2021 to 2030).

The task and methodology used

The study consists of two tasks:

- **Task 1:** To conduct progress effectivity evaluation for the road safety goals included in the policy planning documents for 2017-2020, including the information on the previous planning period.
- **Task 2:** To develop recommendations for the road safety policy for 2021-2030 in Latvia. To identify the priority areas to work on in road safety for 2021-2030 it is necessary to develop 4 alternative scenarios for road safety goal achievement predictions for 2021-2030.

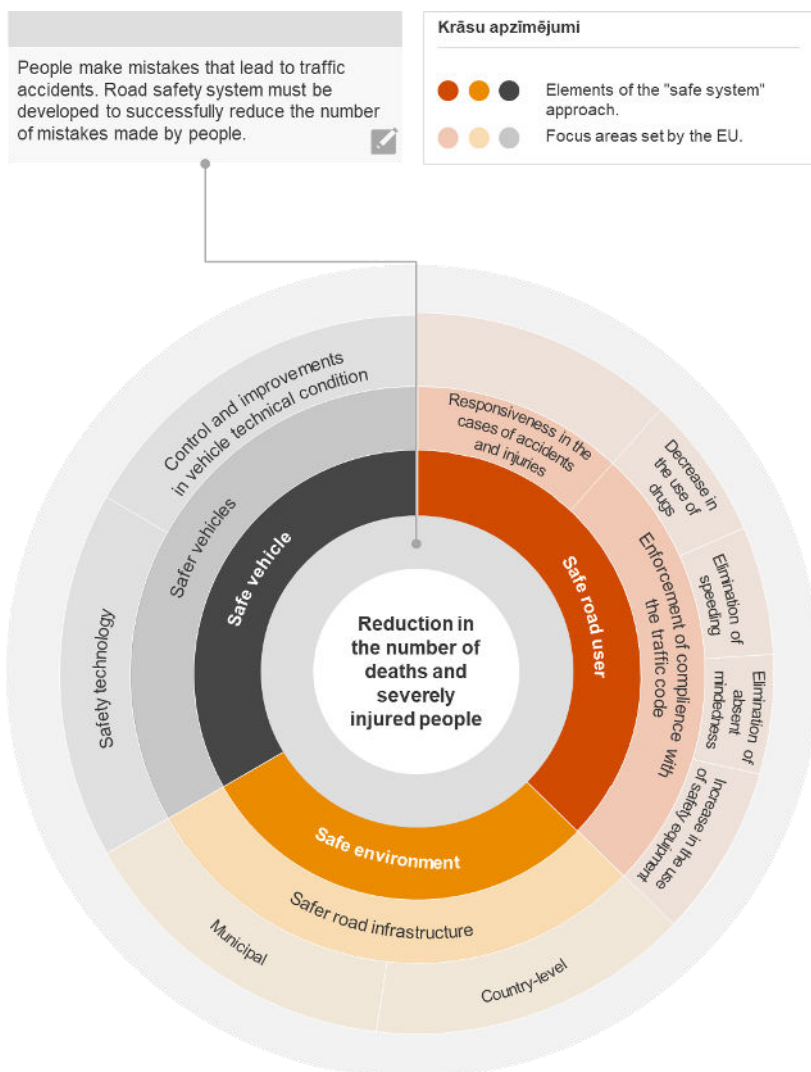
The used methodology for the study has been chosen considering the main objective and tasks.

	Task 1	Task 2
Step 1	Current policy planning and regulatory framework analysis	Scenario assumption development
Step 2	Data collection on the current situation and base model development	Modelling of 4 alternative scenarios
Step 3	Stakeholder opinion summary and analysis	Scenario benchmarking

Conclusions and recommendations

Scope of the study

Overall analysis on the implemented road safety policy has been conducted by using “safe system” approach. It gives a framework for improving road safety policies, considering EU best practices, to specifically ensure prevent deaths and severe injuries. “Safe system” approach consists of road users, vehicles and environment elements. These are directly related to the main road safety areas set by the EU. This framework was used when evaluating road safety policy planning effectivity, goal achievement and impact, as well as use of funding. The evaluation includes sectors that are directly or indirectly related to road safety, such as construction, education, health, public order.



The study includes an evaluation for the 2014-2020 time period. Different time period has been used in some parts depending on data availability. Considering the evaluation of the impact, four alternative scenarios on road safety completion predictions were modelled. Data for a longer time period (i.e. from 2001, where data was available) was analysed to better identify the potential future development tendencies in the long-term. The model was developed for 2020-2030 time period.

Scenario A >	Scenario B >	Scenario C >	Scenario D >
(zero scenario, current budget scenario)	(minimum scenario)	(optimum scenario)	(maximum scenario)
No additional measures or financing for road safety (e.g. road infrastructure is maintained, the current road network does not get additional funding, road network optimisation by not maintaining some roads). Legislation is changed to limit the usage of road safety endangering vehicles	New measures are planned, but no additional financing is received (for example, limits in road usage, speed limits in specific places – 30 km/h in cities, 80 km/h out of cities, etc.)	New measures for the "Safe System" approach are planned, and additional financing is received (for example, roads are gradually reconstructed by evaluating the most cost-effective solutions, such as roundabouts, safety islands, separation of specific road user groups (pedestrians, cyclists, cars), and by setting up safety equipment to control road users). Legislation is changed in accordance with the EU guidelines.	Considering the "Safe System" approach a new plan for complete road reconstruction is developed, and financing is received. The used solutions comply with the highest safety requirements (for example, all main highways are 2+2 with the speed limit of 120 km/h, there are limitations in purchase of new vehicles (equipping them with the newest passive and active safety systems is a requirement) and gradually limiting the registration of new vehicles)

The most appropriate scenario for Latvia to achieve the goals set in the road safety plan will be chosen depending on modelling results.

Main conclusions



Policy planning effectivity evaluation

Conclusion 1. The focus areas for road safety set at the European Union level are implemented at the national level, allocating for specific focus areas and actions in the road safety plan. At the same time, the focus areas set at the EU level sometimes anticipate wider measures than it is set in the road safety plan. Planning region policy planning documents include separate road safety matters (vehicle user education and training, safer road infrastructure, unprotected road users). However, they are only discussed at the surface level and there are no references to the implementation of the road safety plan or support for its execution.

Conclusion 2. Many stakeholders from public, non-governmental and private sector are involved in road safety policy planning and implementation, and they have separate roles according to responsibility distribution matrix. A review of the current responsibilities is required for some stakeholders (planning region administration, municipalities, education institutions) to ensure a purposeful and structured implementation of a unified policy in road safety, as well as to fully utilise the potential of all stakeholders.

Conclusion 3. Financing for road safety improvements comes from different sources (European Union funds, road safety plan financing (Road Traffic Safety Directorate dividends, Compulsory Civil Liability Insurance funds), sector ministry and their subordinate body budgets, municipal budget). Use of financing for different road safety activities is weakly coordinated amongst different stakeholders.

Progress effectivity and impact evaluation for the road safety goals, use of financing effectivity evaluation.

Conclusion 4. The number of deaths in Latvia in the reporting period shows a decreasing trend. This can be explained by the following factors: seat belt and system use in cars, change in the driver behaviour, the quality of car design and safety system quality and after-crash call reaction time, rescue team's work quality.

Conclusion 5. The number of severely injured shows an increasing trend. This can be explained by the increase in traffic intensity, which is directly linked to economic growth. Road safety measures are primarily oriented towards a decrease in the number of deaths. This reduces the likelihood of road accidents with serious injuries to happen, while the increase in the total number of road accidents does not reduce the total number of road accidents with serious injuries.

Conclusion 6. Out of all the activities included in the road safety plan and other related road safety improving activities, the highest effectivity is for those that are implemented systematically and with an integrated approach. For example, annual informative campaigns before the Latvian summer solstice celebration in combination with increases in the penalty fines and regular police raids have reduced driving under the influence, as well as the number of accidents caused by it.

Conclusion 7. The implementation of stationary speed cameras included in the road safety plan that cost 4.42 million EUR out of state's budget in combination with other preventative actions to reduce speeding has justified. Speeding is not a less common reason for traffic accidents. Additionally, testing of average speed cameras has been successful.

Conclusion 8. In the time period from 2017 to 2019, 89.6% of road safety board financing has been spent on activities that are directed towards a safe road user. Meanwhile no financing was allocated for activities that were directed towards a safe vehicle. There is a lack of systematicity and regularity for activities that are related to safe environment and safe vehicles. Board activities that are related to these road safety elements could be more research-orientated, coordinating and supervised, as most of these activities are financed from other sources.

Evaluation of the alternative scenarios

Conclusion 9. The number of deaths or severely injured is not going to decrease if the road safety implementation is kept at the current level. It is recommended to use scenario D to achieve the interim goal of 2030. The scenario would require substantial improvements in road infrastructure in addition to all the current measures.

Recommendations

Recommendations have been developed according to the level of importance.

Monitoring the achieved results in road safety

- Continuing regular monitoring of the quantitative measures and introducing the new main performance indicators that are included in the European Union documentation
- Developing and implementing a municipal road traffic safety index
- Reviewing the currently used methodology for estimating the losses caused by traffic accidents by implementing the unified methodology used in other European countries

Implementing measures that are oriented towards all safety elements

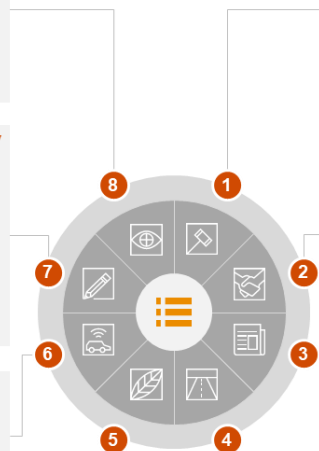
- Creating a unified traffic accident analysis structure or a system for their evaluation and for using this information to improve road safety
- Exploring opportunities for the introduction of technology for traffic control and monitoring, and expanding the collection of information on the current road safety issues

Implementing measures that are oriented towards a safe vehicle

- Increasing technical control over vehicles

Implementing measures that are oriented towards a safe environment

- Measuring traffic intensity
- Introducing measures for the education and understanding of infrastructure designers' and buyers' in order to ensure a unified approach in road infrastructure development
- Investing in pedestrian and cycling infrastructure development



Improving the planning documents

- Expanding the activities included in the road safety plan

Improving the division of responsibilities amongst road safety policy stakeholders

- Introducing a formalised process for involving planning region administration in road safety policy planning and implementation
- Including road safety evaluation in municipal territorial planning documentation in agreement with the Ministry of Transport
- Improving the involvement of educational institutions by providing regular consultations on road safety policy development

Implementing the best scenario for Latvia's case

- Implementing scenario D, which would require supplementing the current safety measures and substantial investments in road infrastructure

Implementing measures that are oriented towards a safe road user

- Proceeding with the implementation of the current measures and introducing new measures that are targeted towards the problem areas
- Improving the quality of driver training
- Providing the most modern equipment to rescue services

Saturs

Terminu un saīsinājumu skaidrojumi	16
Attēli	19
Tabulas	21
1. Pētījuma ietvars.....	23
Konteksts	23
Pētījuma mērķis	24
Darba uzdevums	24
Pētījumā izmantotā metodoloģija	25
Pētījuma ierobežojumi	27
2. Politikas plānošanas efektivitātes izvērtējums.....	28
Galvenie secinājumi.....	28
Stratēģiskie mērķi ceļu satiksmes drošībā.....	28
Izvērtējumā izmantotā metodika	35
Politikas plānošanas atbilstība ES līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem	35
CSD politikas plānošanā un īstenošanā iesaistītās puses	41
CSD politikai piešķirtais finansējums	44
3. Latvijas CSD politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes un ietekmes izvērtējums un finansējuma izlietojuma efektivitātes izvērtējums.....	47
Galvenie secinājumi.....	47
Izvērtējumā izmantotā metodika	49
Ietvertu pasākumu un rīcības virzienu ietekmes izvērtējums uz plānošanas dokumentā izvirzītā mērķa izpildi	51
CSD padomes apstiprinātā finansējuma no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem izlietojuma efektivitāte un ietekme	86
4. Alternatīvo scenāriju izvērtējums.....	90
Scenāriju modelēšanā izmantotā metodika	90
Scenāriju pieņēmumi	91
A scenārijs (nulle scenārijs jeb esošā budžeta scenārijs).....	93
B scenārijs (minimālais scenārijs).....	95
C scenārijs (optimālais scenārijs)	98
D scenārijs (maksimālais scenārijs).....	100
Alternatīvo scenāriju salīdzinājums.....	102
5. Priekšlikumi	105
6. Izmantotie avoti	108

Pielikumi.....113

Pielikums 1. Intervējamo saraksts	114
Pielikums 2. Intervijas jautājumu saraksts	115
Pielikums 3. ES līmeņa regulējuma apskats.....	118
Pielikums 4. Nacionāla līmeņa regulējuma apskats	121
Pielikums 5. Veiktās aktivitātes CSD kontekstā.....	127
Pielikums 6. Tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji – plānotais un faktiskais.....	133
Pielikums 7. CSng ar bojā gājušajiem un smagi cietušajiem 15 izplatītākie iemesli	136
Pielikums 8. Grafiki	138

Terminu un saīsinājumu skaidrojumi

Dokumentā lietotie termini un saīsinājumi.

Saīsinājums	Skaidrojums
AAS	Apdrošināšanas akciju sabiedrība
AKA	Alkohola koncentrācija asinīs
AT	Austrija
BE	Beļģija
BG	Bulgārija
CAIS	Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēma
CDA	Ceļu drošības audits
CY	Kipra
CSD	Ceļu satiksmes drošība
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSDP	Ceļu satiksmes drošības padome
CSN	Ceļu satiksmes noteikumi
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
CSNg cietušie	Bojāgājušie un ievainotie (t.sk. smagi ievainotie)
CSNg dalībnieku statuss	Gājējs, vieglā TL vadītājs vai pasažieris, cita TL vadītājs vai pasažieris, velosipēdists, mopēda vadītājs vai pasažieris, motocikla vadītājs vai pasažieris, kvadricikla vadītājs vai pasažieris, elektroskrejriteņa vadītājs
CSNNPF	Ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu fonds
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
CZ	Čehija
DE	Vācija
DK	Dānija
EK	Eiropas Komisija
EL	Grieķija
ES	Eiropas Savienība
ES	Spānija

ESAO	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
EST	Igaunija
FI	Somija
FM	Finanšu ministrija
FR	Francija
GDR	Galvenie darbības rādītāji
GR	Grieķija
HR	Horvātija
HU	Ungārija
IR	Īrija
IT	Itālija
IZM	Izglītības un zinātnes ministrija
LT	Lietuva
LTAB	Latvijas TL apdrošinātāju birojs
LU	Luksemburga
LV	Latvija
LVC	Latvijas Valsts ceļi
MAIS 3+	Ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo statistiskā datu uzskaites sistēma <i>Maximum Abbreviated Injury Scale (Angļu val.)</i>
MCA	Latvijas Motoklubu Asociācija
MK	Ministru kabineta
MT	Malta
Neaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki	Gājējs, velosipēdists, mopēda vadītājs vai pasažieris, elektroskrejriteņa vadītājs, motocikla vadītājs vai pasažieris, kvadricikla vadītājs vai pasažieris
NMPD	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests
NL	Nīderlande
OCTA	Obligātā TL īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšana
Pārskata periods	Pētījuma ietvaros analizētais periods (2014.-2020. gads)
PL	Polija
PT	Portugāle
PwC	<i>PricewaterhouseCoopers SIA</i>
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departamenta

RO	Rumānija
RTU	Rīgas Tehniskā universitāte
SE	Zviedrija
SI	Slovēnija
SK	Slovākija
SM	Satiksmes ministrija
TA	Tehniskā apskate
TL	TL
UK	Lielbritānija
VM	Veselības ministrija
VP	Valsts policija

Attēli

Dokumentā ietvertie attēli.

Attēls 1. CSNg bojāgājušo skaita izmaiņas ES27 (2010.-2019. gads)	23
Attēls 2. CSNg bojāgājušo skaits ES uz miljons iedzīvotājiem (2019. gads)	23
Attēls 3. CSNg smagi ievainoto skaita izmaiņas ES27, izņemot EE, FI, IT, LT datu trūkuma dēļ (2010.-2019. gads)	24
Attēls 4. Pētījumā izmantotās metodoloģijas apskats	25
Attēls 5. CSD jomā nospraustie mērķi	28
Attēls 6. CSD faktoru ietekme uz CSNg	30
Attēls 7. "Drošas sistēmas" pieejas atbilstība ES līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem	30
Attēls 8. Izvērtējumā izmantotā metodika	35
Attēls 9. Analizēto dokumentu saraksts	35
Attēls 10. Izvērtējumā izmantotā metodika	50
Attēls 11. CSNg bojāgājušo un cietušo skaita dinamika (2001.-2019. gads)	52
Attēls 12. CSNg izraisīto faktoru riska indeksa dinamika (1990.-2019. gads)	53
Attēls 13. Bojāgājušie uz 100K iedzīvotājiem teritoriālā griezumā (2015.-2019. gads)	53
Attēls 14. Personas ar smagiem miesas bojājumiem uz 100K iedzīvotājiem	54
Attēls 15. Vidējā satiksmes intensitāte pa valsts ceļiem (automašīnu skaits diennaktī) (2015.-2019. gads)	57
Attēls 16. CSNg smagums pēc CSNG iekļuvušā vieglā automobiļa vecuma (2014.-2019. gads)	64
Attēls 17. CSNg bojāejas risks pēc auto vecuma (2014.-2019. gads)	64
Attēls 18. Risks gūt smagus ievainojumus CSNg pēc auto vecuma (2014.-2019. gads)	65
Attēls 19. CSNg ar bojā gājušajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)	70
Attēls 20. CSNg ar smagi ievainotajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)	71
Attēls 21. Vidējā ātruma izmaiņas uz Latvijas ceļiem (2014.-2018. gads)	72
Attēls 22. CSNg iesaistīto personu skaits reibumā pa mēnešiem salīdzinājumā ar vidējo satiksmes intensitāti	73
Attēls 23. CSNg cietušo (bojāgājušo un ievainoto) personu līdz 18 gadiem skaita dinamika (2001.-2019. gads)	75
Attēls 24. CSNg bojāgājušo gājēju skaita dinamika (2001.-2019. gads)	77
Attēls 25. CSNg smagi ievainoto gājēju skaita dinamika (2011.-2019. gads)	77
Attēls 26. CSNg bojāgājušo velosipēdistu skaita dinamika (2010.-2019. gads)	78
Attēls 27. CSNg smagi ievainoto velosipēdistu skaita dinamika (2010.-2019. gads)	79
Attēls 28. Velosipēdistu skaits stundā uz Vanšu tilta septembrī	80
Attēls 30. Informācija par CSNg virzības procesu	84
Attēls 31. Modelēto scenāriju apskats	91
Attēls 32. Bojāejas riska faktoru prognozes (1990.-2050. gads)	92
Attēls 33. IKP, satiksmes intensitātes un CSNg skaita dinamika	102
Attēls 34. Bojāgājušo skaita prognozes (2019.-2050. gads)	103

Attēls 35. Smagi ievainoto skaita prognozes (2019.-2050. gads).....	104
Attēls 36. Pārskats par priekšlikumiem atbilstoši to būtiskuma pakāpei.....	105
Attēls 37. CSNg bojāgājušo skaits pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām.....	138
Attēls 38. Personas ar smagiem miesas bojājumiem pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām	138
Attēls 39. CSNg bojāgājušo skaits pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām.....	140
Attēls 40. Personas ar smagiem miesas bojājumiem pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām	140

Tabulas

Dokumentā ietvertās tabulas

Tabula 1. ES līmeņa dokumentos ietvertie rīcības virzieni, prioritārie pasākumi, GDR un izmērāmais rezultāts	32
Tabula 2. Salīdzinājums ES, nacionālā un plānošanas reģionu līmeņa politikas plānošanas dokumentos ietvertajām prioritātēm.....	37
Tabula 3. Atbildības sadalījuma matrica	41
Tabula 4. Piešķirtā finansējuma raksturojums.....	44
Tabula 5. Izvērtējumā analizēto faktoru kopums.....	50
Tabula 6. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā	56
Tabula 7. CSNg, bojāgājušo un smagi ievainoto skaita dinamika pret 1 miljardu nobraukto kilometru valsts ceļos ar lielāko satiksmes intensitāti.	57
Tabula 8. Valsts autoceļu kvalitāte saskaņā ar LVC informāciju.....	58
Tabula 9. Ceļa drošības auditu skaits un vidējais vērā ņemto ieteikumu īpatsvars (2017.-2019. gads) ..	60
Tabula 10. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā.....	62
Tabula 11. Informācija par TA (2017.-2019. gads)	63
Tabula 12. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā.....	68
Tabula 13. Fotoradaru un VP patrulēšanas braukšanas ātruma pārkāpumu fiksēšanas pamatrādītāji (2015.-2019. gads).....	72
Tabula 14. Pamatrādītāji, kas raksturo auto vadīšanu reibumā.....	74
Tabula 15. Vidējais NMP brigādes ierašanās laiks izsaukumos uz CSNg (2014.-2019. gads).....	81
Tabula 16. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā.....	83
Tabula 17. CSD padomes apstiprinātā CSD plāna 2017-2020 finansējuma no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem kopsavilkums pa gadiem	86
Tabula 18. CSD padomes apstiprinātā CSD plāna 2017-2020 orientējošs finansējuma izlietojums no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem izlietojums pa drošas sistēmas elementiem	87
Tabula 19. A scenārija pieņēmumi	93
Tabula 20. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar A scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)	94
Tabula 21. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar B scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)	96
Tabula 22. Aprēķinātie zaudējumi B scenārija ieviešanas gadījumā, veicot ātruma samazinājumu no 90km/h uz 80km/h ārpus apdzīvotām vietām	97
Tabula 23. Aprēķinātie zaudējumi B scenārija ieviešanas gadījumā, veicot ātruma samazinājumu no 50km/h uz 40km/h apdzīvotās vietās.....	97
Tabula 24. C scenārija gadījumā iekļaujamie uzlabojumi pasākumu plānā.....	98
Tabula 25. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar C scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)	99
Tabula 26. D scenārija gadījumā iekļaujamie uzlabojumi pasākumu plānā.....	100
Tabula 27. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar D scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)	100

Tabula 28. Aprēķinātie ieguvumi D scenārija ieviešanas gadījumā, palielinot ātrumu no 90km/h līdz 120km/h.....	101
Tabula 29. Alternatīvo scenāriju salīdzinājums	102
Tabula 30. Pētījuma ietvaros izmantotie dokumenti	108
Tabula 31. Pētījuma ietvaros izmantotie dati	110
Tabula 32. CSNg ar smagi ievainotajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads).....	136
Tabula 33. CSNg ar bojā gājušajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads).....	136

1. Pētījuma ietvars

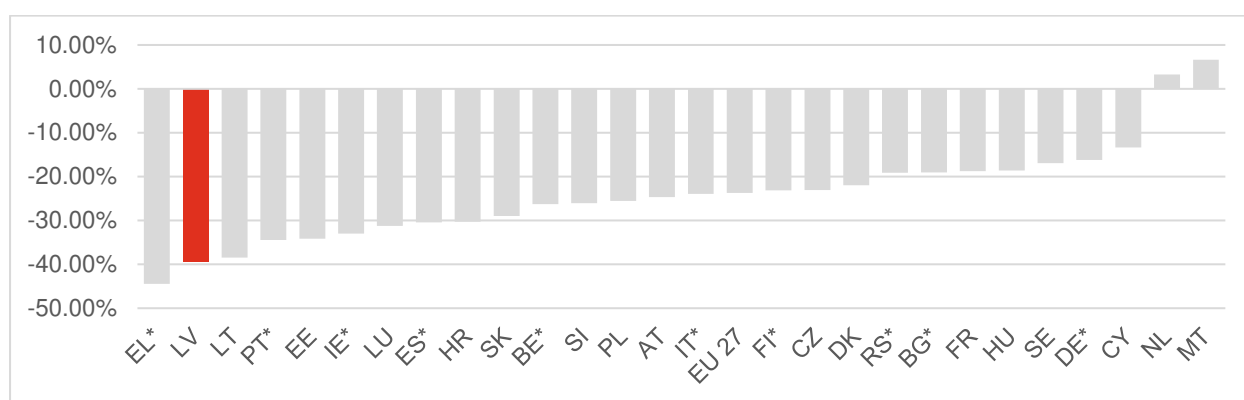
Konteksts

CSD pilnveidošana ir nozīmīga visai sabiedrībai, jo tādā veidā tiek novērsti nelaimes gadījumi, glābtas dzīvības un samazināts ievainojumu skaits.

ES dalībvalstīs laika posmā no 2010. līdz 2019. gadam CSNg bojā gāja 251 210 (ES27) un smagi cieta vairāk nekā 1,711 miljons (ES27, izņemot EE, FI, IT, LT datu trūkuma dēļ) personu. Analizētajā periodā ES27 dalībvalstīs bojāgājušo skaits ir samazinājies vidēji par 23,7%, savukārt smagi ievainoto skaits palielinājies par 2,0%.

Bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanā, Latvija pārsniedz ES27 vidējos rādītājus. Pārskata periodā bojāgājušo skaits ir samazinājies par 39,5%, kas ir otrais labākais rādītājs ES27 valstu vidū.

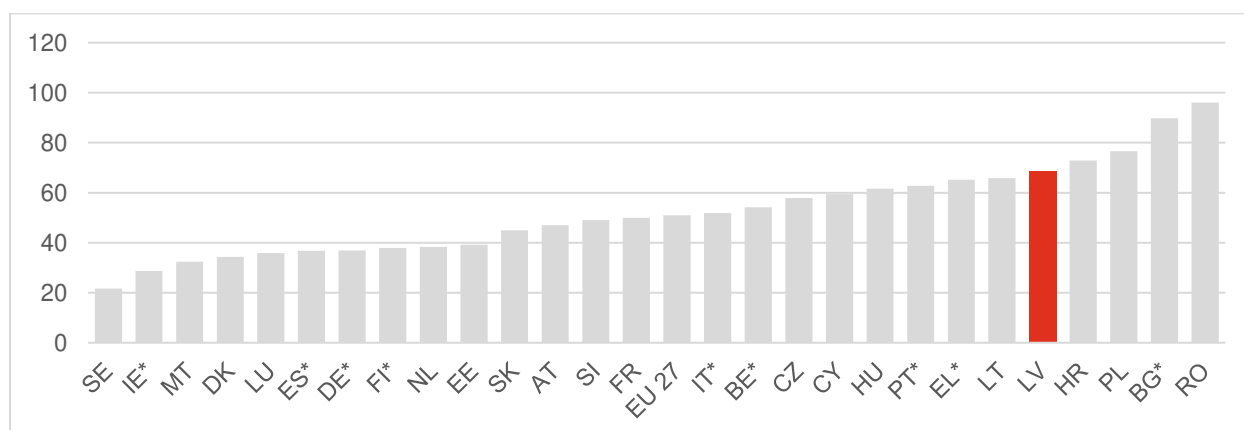
Attēls 1. CSNg bojāgājušo skaita izmaiņas ES27 (2010.-2019. gads)²



* Izmantotas dalībvalstu provizoriskās aplēses 2019. gadam

Neskatoties uz ievērojamo samazinājumu, Latvijā bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem joprojām ir viens no augstākajiem ES. Saskaņā ar 2019. gada datiem, Latvijā uz miljons iedzīvotājiem bojā gāja 69, kamēr vidēji ES27 – 51.

Attēls 2. CSNg bojāgājušo skaits ES uz miljons iedzīvotājiem (2019. gads)³



¹ 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, nav pieejami dati no visām valstīm par 2018. un 2019. gadu

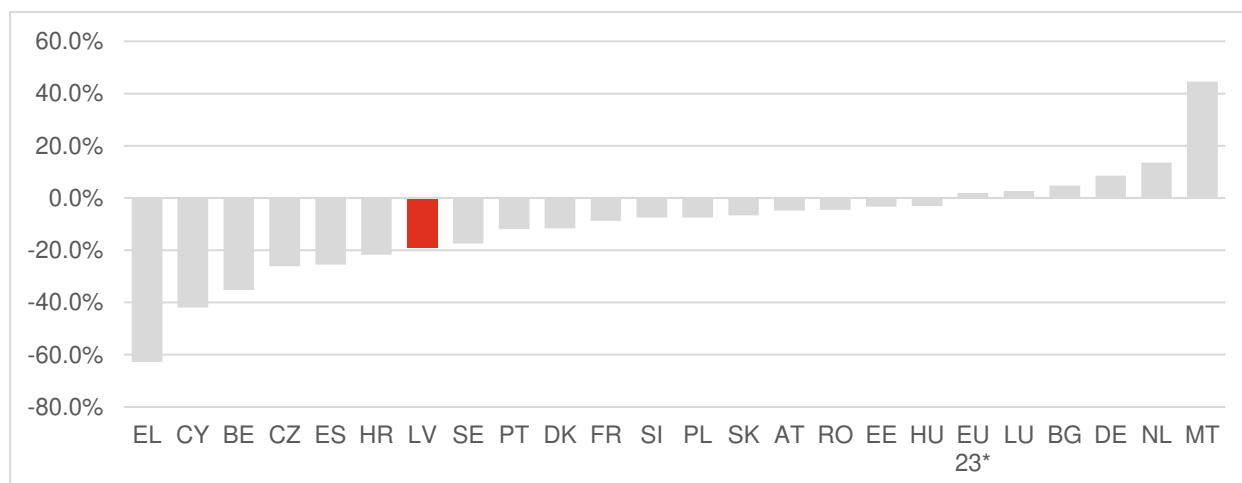
² 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report

³ 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report

* Izmantotas dalībvalstu provizoriskās aplēses 2018. gadam

Tajā pašā laikā smagi ievainoto skaits Latvijā ir samazinājies par 19,0%, kas ir septītais labākais rādītājs ES27 valstu vidū. Turklāt ES 23 valstīs vidēji smagi ievainoto skaits 2019. gadā pret 2010. gadu ir palielinājies par 2,0%.

Attēls 3. CSNg smagi ievainoto skaita izmaiņas ES27, izņemot EE, FI, IT, LT datu trūkuma dēļ (2010.-2019. gads) ⁴



* Izmantotas dalībvalstu provizoriskās aplēses 2019. gadam

Smagi ievainoto skaita uzskaitē ES dalībvalstīs izmanto atšķirīgas metodoloģijas. Piemēram, Latvijā kopš 2004. gada par smagi ievainotām tiek uzskaitītas personas, kuras ārstējušās stacionārā ilgāk par 24 stundām. Savukārt, Lietuvā – personas, kuras ir zaudējušas vairāk nekā 30% no darbaspējām un/vai to ķermenis ir neārstējami sakropļots. Minētās atšķirības datu uzskaitē liedz gūt objektīvu un ES līmenī salīdzināmu priekšstatu par smagi ievainoto skaitu uz miljons iedzīvotājiem. Smagi ievainoto datu salīdzināmību var uzlabot MAIS3+ sistēmas ieviešana, taču to ieviešot jāvērtē korigējošie faktori, kas ietekmē datu fiksēšanu pēc negadījuma tipa un ievainojumu veidiem, kā arī informācijas savietojamību ar esošajām diagnožu kodēšanas statistikās uzskaites sistēmām.

Minētās tendences parāda, ka CSD plānā izvirzītie mērķi līdz 2020. gadam divkārt samazināt CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, visticamāk netiks sasniegti, taču Latvija uzrāda ļoti labu dinamiku salīdzinājumā ar citām ES valstīm.

Ņemot vērā, ka 2020. gadā noslēgsies esošā CSD plāna 2017.-2020. gadam īstenošanas periods, nepieciešams izvērtēt CSD plāna 2017.-2020. gadam ietekmi uz CSD situācijas uzlabošanu. Izvērtējums kalpos par pamatu nākamā perioda plānošanas dokumenta izstrādei, iezīmējot prioritāri risināmos jautājumus un galvenos rīcības virzienus.

Pētījuma mērķis

Pētījuma mērķis ir identificēt rīcības politikas prioritātes nākamajam īstermiņa politikas plānošanas dokumentam CSD 2021.-2025. gadam (uzstādot mērķa rādītājus laika posmam 2021.- 2030. gads).

Darba uzdevums

Pētījums sastāv no diviem darba uzdevumiem:

⁴ 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report

- **I darba uzdevums** – veikt politikas plānošanas dokumentos ietverto Latvijas CSD politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes izvērtējumu par laika posmu no 2017. līdz 2020. gadam (ietverot informāciju par iepriekšējo plānošanas periodu).
- **II darba uzdevums** – izstrādāt priekšlikumus Latvijas CSD politikai 2021.-2030. gadam. Lai noteiktu prioritāros rīcības virzienus CSD jomā laika periodā 2021.-2030. gads, pētījuma ietvaros nepieciešams izstrādāt 4 alternatīvos scenārijus par CSD izvirzīto mērķu izpildes prognozi laika periodā 2021.-2030. gads.

Pētījumā izmantotā metodoloģija

Pētījuma izstrādē izmantotā metodoloģija izvēlēta, ņemot vērā pētījuma mērķi un darba uzdevumus.

Attēls 4. Pētījumā izmantotās metodoloģijas apskats

	I darba uzdevums	II darba uzdevums
1. solis	Esošā politikas plānošanas un normatīvā ietvara analīze	Scenāriju pieņemumu izstrāde
2. solis	Datu apkopošana par esošo situāciju un bāzes modeļa izstrāde	Četrus alternatīvu scenāriju modelēšana
3. solis	Ieinteresēto pušu viedokļu apkopošana un analīze	Scenāriju salīdzinošais izvērtējums

Secinājumi un priekšlikumi

I darba uzdevuma izpildē izmantotā metodoloģija

1.solis. Esošā politikas plānošanas un normatīvā ietvara analīze

Mērķis: izvērtēt Latvijas politikas plānošanas un normatīvā ietvara atbilstību ES kopējām nostādnēm un mērķiem, kā arī ieviestās politikas pēctecību un atbilstību vienotai un mērķtiecīgai valsts politikai CSD jomā.

Aktivitātes:

- Atbilstīgo dokumentu apkopošana:
 - ES līmenis: EK darba dokumenti un to pielikumi, politikas ievirzes, deklarācijas, starpposma novērtējumi, Eiropas Padomes secinājumi.
 - Nacionālais līmenis: MK rīkojumi, stratēģijas, attīstības programmas, informatīvie ziņojumi gada pārskati, protokoli/ataskaites).
- ES un nacionāla līmeņa politikas plānošanas un normatīvā ietvara analīze.
- Analīzes rezultātu apkopošana.

2.solis. Datu analīze par esošo situāciju un bāzes modeļa izstrāde

Mērķis: izvērtēt Latvijas sniegumu CSD uzlabošanā (īstenoto pasākumu ietekme, politikas plānošanas efektivitāte, finansējuma izlietojuma efektivitāte).

Aktivitātes:

- Datu apkopošana no dažādiem informācijas avotiem vienotā formātā un attiecināšana pēc autoceļu kategorijām, reģionālā principa un laika griezumā.
- Ceļu satiksmi ietekmējošo faktoru analīze.

- Datu analīzes rezultātu apkopošana un vizualizēšana.

3.solis. Ieinteresēto pušu viedokļu apkopošana un analīze

Mērķis: apstiprināt no datu analīzes izrietošos secinājumus un izpētīt kvalitatīvos aspektus, kas attiecas uz CSD plānošanu un faktoriem, kas ietekmē CSD plānā izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Aktivitātes:

- Intervijas jautājumu sagatavošana.
- Daļēji strukturētas intervijas ar CSD jomas ieinteresēto pušu pārstāvjiem.
- Analīzes rezultātu apkopošana.

II darba uzdevuma izpildē izmantotā metodoloģija

1.solis. Scenāriju pieņēmumu izstrāde

Mērķis: nedefinēt pieņēmumu bāzi četru alternatīvo scenāriju modelēšanas vajadzībām. Pieņēmumi ir pamatā balstīti uz dažādām budžeta iespējām un iespēju sasniegt ilgtermiņa politikas mērķus.

Aktivitātes:

- Vispārīgo pieņēmumu definēšana, kas attiecināmi uz visiem scenārijiem t.sk. ekonomiskās izaugsmes, TL skaita izmaiņas, metodoloģija tiešo un netiešo zaudējumu, cietušo un bojāgājušo izmaiņām saskaņā ar infrastruktūras uzlabojumiem.
- Specifisko pieņēmumu definēšana, kas attiecināmi uz konkrētiem scenārijiem t.sk. ikgadējo investīciju apjomu infrastruktūras projektos, CSD uzlabojumos, atļautā ātruma palielināšanas/samazināšanas apjomi.

2.solis. Četru alternatīvo scenāriju modelēšana

Mērķis: aprēķināt iespējamo CSNg cietušo un bojāgājušo attīstības scenārijus, balstoties uz iepriekšējā solī noteiktajiem pieņēmumiem.

Aktivitātes:

- Modeļu izstrāde, izmantojot matemātisko analīzi un modelēšanu CSNg cietušo un bojāgājušo skaita izmaiņām un to ietekmējošo faktoru ietekmi un diskontētās naudas plūsmas metodi un ietverot katrā scenārijā definētos vispārīgos un specifiskos pieņēmumus.

3.solis. Scenāriju salīdzinošais izvērtējums un piemērotākā scenārija noteikšana

Mērķis: noteikt Latvijas situācijai optimālāko scenāriju, kuru īstenojot iespējams sasniegt CSD ilgtermiņa mērķus.

Aktivitātes:

- Scenāriju salīdzinošā analīze, izvērtējot katrā scenārijā ietveramos pasākumus un to ietekmi uz satiksmes dalībnieku grupām vai visiem satiksmes dalībniekiem.
- Latvijas situācijai piemērotākā scenārija noteikšana, cita starpā, ņemot vērā CSD politikas īstenošanai paredzēto finansējumu un atbildīgo institūciju budžeta iespējas.

Secinājumi un priekšlikumi

Secinājumi par katru darba uzdevumu aptverot trīs galvenās jomas:

- Latvijas politikas plānošanas un normatīvā ietvara atbilstība ES kopējām nostādnēm un mērķiem, kā arī ieviestās politikas pēctecība un atbilstība vienotai un mērķtiecīgai valsts politikai CSD jomā.
- Latvijas sniegums CSD uzlabošanā (īstenoto pasākumu ietekme, politikas plānošanas efektivitāte, finansējuma izlietojuma efektivitāte).
- Latvijai piemērotākais scenārijs CSD uzlabošanā, ņemot vērā ietekmi uz CSD mērķu sasniegšanu un budžeta iespējas.

Priekšlikumi rīcības virzieniem CSD uzlabošanai laika periodā no 2021. līdz 2030. gadam, pamatojoties uz starptautiskajām labajām praksēm politikas pasākumu plānošanai atbilstoši "Drošas Sistēmas" (*angl. - "Safe system"*) pieejai.

Pētījuma ierobežojumi

Pētījuma tvērums

- Pētījumā visaptveroši analizēta īstenotā CSD politika, izmantojot "Drošas sistēmas" pieeju un izvērtējot satiksmes dalībnieka, transporta līdzekļa un vides elementus. Izvērtējums aptver nozares, kas ir tieši vai netieši saistītas ar CSD (būvniecība, izglītība, veselība, sabiedriskās kārtības nodrošināšana).
- Pētījumā ietverts izvērtējums par laika posmu no 2014.-2020. gadam. Analizējot CAIS datubāzi secināts, ka kvalitatīvi dati analīzes vajadzībām pieejami tikai sākot no 2015. gada. Ilgtermiņa modelēšanas vajadzībām, lai varētu precīzāk noteikt potenciālos nākotnes attīstības tendences, dati analizēti par ilgāku laika periodu no 2001. gada (datu kopām, kuras pieejamas par šo periodu).

Esošā politikas plānošanas un normatīvā ietvara analīze

- PwC analizēja būtiskākos politikas plānošanas dokumentus ES, nacionālā un plānošanas reģionu līmenī saskaņā ar sadaļā **Izmantotie avoti** ietverto sarakstu, ko ir apstiprinājusi SM. Analīzes ietvaros tika veikts salīdzinājums starp ES-nacionālā-plānošanas reģiona dokumentos ietvertajām prioritātēm. Netika veikts izvērtējums par dokumentos minēto prioritāšu īstenošanu.

Ieinteresēto pušu viedokļu apkopošana

- PwC izlases veidā veica intervijas ar būtiskākajām CSD jomā ieinteresētajām pusēm (tiešās valsts pārvaldes un to padotības iestādēm, plānošanas reģionu pārvaldēm un NVO), ar kurām mūsu ieskatā bija būtiski apstiprināt no dokumentu un datu analīzes izrietošās hipotēzes. Kopskaitā tika veiktas 14 intervijas saskaņā ar **Pielikums 1** ietverto sarakstu, ko ir apstiprinājusi SM.

Datu analīze un scenāriju modelēšana

- Datu analīzē un scenāriju modelēšanā netiek apskatīti atsevišķi CSNg, bet gan kopējās attīstības tendences datu kopām ar pietiekamu datu daudzumu.
- Modelēšana vairākās pozīcijās tiek balstīta uz ekspertu novērtējumu, jo nav pieejama uzticama informācija, vai datu detalizācijas pakāpe neļauj pieņemt precīzus secinājumus.
- CSD plāna izpilde tiek finansēta no OCTA līdzekļiem, un valsts budžeta līdzekļiem. CSD plānā nav ietvertas visas aktivitātes, par kurām CSD padome ir pieņēmusi attiecīgus protokollēmumus, tādējādi CSD plāns nesatur informāciju par visām ar CSD uzlabojumiem saistītām aktivitātēm.

2. Politikas plānošanas efektivitātes izvērtējums

Galvenie secinājumi



Secinājums 1: ES līmenī noteiktie rīcības virzieni CSD jomā tiek kaskadēti nacionālā līmenī, CSD plānā paredzot konkrētus rīcības virzienus un pasākumus. Tajā pašā laikā ES līmenī noteiktie rīcības virzieni nereti paredz plašāku aktivitāšu kopumu, nekā ir ietverts CSD plānā. Plānošanas reģionu politikas plānošanas dokumentos tiek ietverti atsevišķi CSD jautājumi (TL vadītāju izglītība un apmācība, drošāka ceļu infrastruktūra, neaizsargāti satiksmes dalībnieki). Tomēr tie ir iztirzāti salīdzinoši virspusēji un netiek iekļautas atsauces uz CSD plāna īstenošanu vai atbalstu tā izpildes procesam.

Secinājums 2: CSD politikas plānošanā un īstenošanā ir iesaistīts plašs ieinteresēto pušu loks no publiskā, nevalstiskā un privātā sektora, kas atbilstoši atbildības sadalījuma matricai ieņem atšķirīgas lomas. Attiecībā uz atsevišķām iesaistītajām pusēm (plānošanas reģionu administrācijas, pašvaldības, izglītības iestādes) nepieciešams veikt pašreizējo atbildību pārskatīšanu, lai nodrošinātu, ka tiek nodrošināta mērķtiecīga un strukturēta vienotas valsts politikas CSD jomā ieviešana un pilnvērtīgi izmantots dažādu iesaistīto pušu potenciāls.

Secinājums 3: Finansējumu CSD pilnveidošanai veido dažādi avoti (ES fondu līdzekļi, CSD plāna finansējums, OCTA līdzekļi, nozaru ministriju un to padotības iestāžu budžets, pašvaldību budžets). Finansējuma izlietojums dažādām ar ceļu satiksmes drošību saistītām aktivitātēm tiek savstarpēji vāji koordinēts.

Stratēģiskie mērķi ceļu satiksmes drošībā

ES līmenī ceļu satiksmes drošībā noteikts ļoti ambiciozs mērķis: līdz 2050. gadam panākt nulle nāves gadījumu un smagu ievainojumu ("nulles vīzija"). Mērķi ir paredzēti sasniegt, laika posmā no 2010. līdz 2050. gadam nodrošinot pakāpenisku bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazinājumu.



Starpposma mērķis

Par 50% mazāk nāves gadījumu un smagu ievainojumu salīdzinot ar 2010.gadu.



2020.-2030.gads



Ilgtermiņa mērķis – "nulles vīzija"

Nulle nāves gadījumu un smagu ievainojumu



2050.gads

Attēls 5. CSD jomā nospraustie mērķi⁵

CSD politikas pamatu ES līmenī veido turpmāk minētie politikas plānošanas dokumenti. Dokumentos iekļauto mērķu ieviešana dalībvalstīm ir rekomendējoša, ja vien mērķis neskar ceļa satiksmes drošības jautājumus, kurus regulē ES regulas un direktīvas:

- 2010. gada 20.jūlija EK paziņojums ar nosaukumu Ceļu drošības politikas ievirzes "Virzoties uz Eiropas CSD telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.– 2020. gadam" noteica mērķi laika posmā no

⁵ EK "ES CSD politikas satvars 2021.–2030. gadam"

2010. līdz 2020. gadam uz pusi samazināt kopējo uz ceļiem bojāgājušo skaitu ES salīdzinot ar 2010. gada bāzi.⁶

- 2011. gada 28.marta EK Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" noteica mērķi līdz 2050. gadam panākt "nulles vīzijas" sasniegšanu un precizēja ES dalībvalstu pienākumus CSD plānošanas kontekstā.⁷
- 2018. gada 17.maija EK paziņojums ar nosaukumu Eiropa Kustībā "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra" apstiprināja nepieciešamību sasniegt "nulles vīziju" un noteica starpposma mērķi līdz 2030. gadam samazināt CSNg smagi ievainoto un bojāgājušo skaitu par 50% salīdzinot ar 2020. gadu.⁸
- 2019. gada 19. jūnija Komisijas dienestu darba dokuments "ES CSD politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz "nulles vīziju", nosaka galvenos darbības virzienus, kas palīdz izmērīt progresu, kādā norisinās virzība uz apstiprinātajiem starpposma un ilgtermiņa mērķiem.⁹

Detalizēts kopsavilkums par ES līmeņa politikas plānošanas dokumentos ietvertajām prioritātēm CSD jomā pieejams **Pielikums 3**.

Izvēlētā pieeja stratēģisko mērķu sasniegšanai – "droša sistēma"

Lai sasniegtu izvirzītos ilgtermiņa mērķus un līdz 2050. gadam līdz nullei samazinātu bojāgājušo un smagi ievaino skaitu, par ES CSD politikas pamatu ir izvirzīta "drošas sistēmas" pieeja. Tā sniedz ietvaru CSD politikas pilnveidei, ņemot vērā ES labākās prakses un pastiprinātu uzmanību pievēršot nāves gadījumu un smagu ievainojumu novēršanai.

"Drošas sistēmas" pieeja balstās uz visaptverošu un aktīvu rīcības modeli, kas nosaka daudzveidīgu CSD elementu izmantošanu. Visiem šiem elementiem kopumā jāveido aizsardzības slāņi, veidojot sistēmu, kas turpina būt efektīva situācijās, kad kāds no drošības elementiem netiek izpildīts. "Drošas sistēmas" pieeja ņem vērā to, ka cilvēki pieļauj kļūdas, kas noved pie CSNg un cilvēka ķermenim ir ierobežota fiziskā spēja izturēt CSNg brīdī radušās pārslodzes. Līdz ar to CSD sistēma ir jāveido tā, lai veiksmīgi mazinātu cilvēku pieļauto kļūdu sekas. Atbilstoši "drošas sistēmas" pieejai, starp CSD nodrošināšanā iesaistītajām institūcijām ir jānodrošina dalīta atbildība (piemēram, atbildīgā institūcija par drošu ceļu infrastruktūru, atbildīgā institūcija par TL tehnisko stāvokli, atbildīgā institūcija par glābšanas darbiem pēc CSNg u.t.t.). Tajā pašā laikā visas sistēmas daļas ir jāstiprina vienoti un savstarpēji saistīti, nodrošinot, lai vienas daļas kļūdas nerada būtiskus riskus pārējās daļās.¹⁰

"Drošas sistēmas" pieeju paredzēts iedzīvināt CSD politikas plānošanā un īstenošanā, pastiprināti koncentrējoties uz drošības paaugstināšanu attiecībā uz cilvēku (satiksmes dalībnieku), transportlīdzekli (tā tehnisko stāvokli un aprīkojumu) un apkārtējo vidi (infrastruktūru). Ceļu satiksmes dalībnieka faktoram ir vislielākā ietekme uz CSNg un attiecīgi bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Saskaņā ar Dānijā veikto pētījumu¹¹, 55% CSNg iemeslus ir izraisījis ceļu satiksmes dalībnieka faktors. Tajā pašā laikā ceļu satiksmes dalībnieka un vides faktori ir bijuši par iemeslu 25% CSNg, bet ceļu satiksmes dalībnieka un transportlīdzekļa faktori 14% CSNg. Minētais parāda, ka CSD politika jāveido visaptveroši, jo koncentrējoties tikai uz atsevišķiem faktoriem nav iespējams pilnībā novērst CSNg. Lai arī Latvijā līdz šim nav veikti pētījumi par katra faktora ietekmi uz CSNg un bojāgājušo un smagi cietušo skaitu. Tomēr paredzams, ka vispārīgās tendences visticamāk būs līdzīgas.

⁶ Satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam, lpp. 4

⁷ EK Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"

⁸ Eiropa Kustībā "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra"

⁹ ES CSD politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz "nulles vīziju"

¹⁰ Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System, kā arī Next steps towards 'Vision Zero' EU road safety policy framework 2021-2030

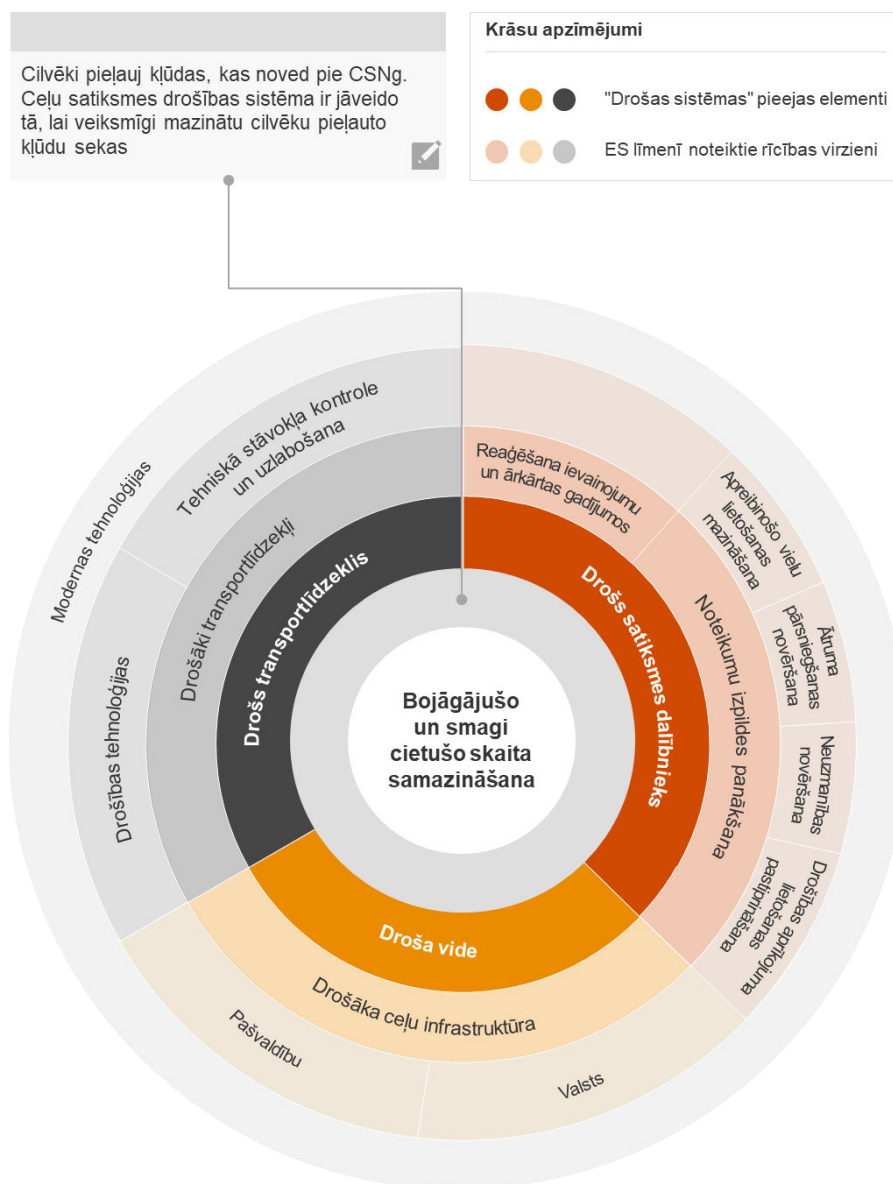
¹¹ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management

Attēls 6. CSD faktoru ietekme uz CSNg

	Drošs satiksmes dalībnieks	55 %
	Drošs satiksmes dalībnieks un droša vide	25 %
	Drošs satiksmes dalībnieks un transportlīdzeklis	14 %
	Visi faktori	5 %
	Droša vide	0.5 %

Pētījuma ietvaros visus trīs drošās sistēmas pieejas drošības faktoros esam sasaistījuši ar ES līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem

Attēls 7. "Drošas sistēmas" pieejas atbilstība ES līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem



Pētījuma ietvaros esam apkopājuši ES līmenī izvirzītos rīcības virzienus un prioritārās aktivitātes, darbības rādītājus un izmēramos rezultātus vienotā pārskatā (skat. **Tabula 1**). Pieejas sekmīgas ieviešanas pamatā ir mērķtiecīga progresa uzraudzība. Šī iemesla dēļ ir definēts GDR kopums, kas veido CSD jomas uzraudzības progresa pamatu ES, dalībvalstu, reģionālā un vietējā līmenī. Jāņem vērā, ka izstrādātais GDR saraksts ir sākuma stadijā un ES sadarbībā ar dalībvalstīm to papildinās ar rādītājiem tālāko CSD mērķu no 2021-2030. gadam īstenošanas procesā. ES dalībvalstis datu ievākšanu, izmantojot GDR metodiku, uzsāks 2020. gadā, pēc kuras 2021. gadā EK sadarbībā ar dalībvalstu ekspertiem ziņos par ievāktajiem rādītājiem un izmēramo rezultātu bāzi. Latvija piedalās EK projektā “Atbalsts dalībvalstīm ceļu satiksmes drošības indikatoru statistikas noteikšanas ieviešanā” (angl. – *Programme Support Action to support Member States in collecting Key Performance Indicators for road safety*). Projekta mērķis ir palīdzēt ES dalībvalstīm apkopot un saskaņoti sniegt ziņojumus par galvenajiem Ceļu satiksmes drošības indikatoriem. Projekta rezultātā tiks uzlabota to ES dalībvalstu institūciju darbība, kurām turpmāk būs jāievāc nepieciešamie dati.

Tabula 1. ES līmeņa dokumentos ietvertie rīcības virzieni, prioritārie pasākumi, GDR un izmērāmais rezultāts ¹²

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Prioritārie pasākumi	GDR	Izmērāmais rezultāts
Droša vide	Drošāka ceļu infrastruktūra	Piešķirt ES līdzekļus tikai infrastruktūrai, kas atbilst CSD drošības direktīvām. Veicināt atbilstošo infrastruktūras drošības pārvaldības principu īstenošanu attiecībā uz dalībvalstu otrās kategorijas ceļiem, īpaši izmantojot labākās prakses apmaiņu.	Infrastruktūra	Attāluma procentuālā daļa, kas nobraukts pa ceļiem, kuru drošības reitings ir virs apstiprinātās robežvērtības
Drošs TL	Drošāki TL	Izvērtēt un ierosināt rīcību ES tiesību aktu par TL tehnisko apskati un par tehniskajām kontrolēm uz ceļiem saskaņošanas un pakāpeniskas nostiprināšanas jomā. Veicināt TL, piemēram, motociklu un elektrisko TL, aktīvās un pasīvās drošības progresu. Iesniegt priekšlikumus ar mērķi pakāpeniski saskaņot un stiprināt tehniskās apskates un tehniskās kontroles uz ceļiem. Novērtēt kooperatīvās sistēmas ietekmi un priekšrocības, lai noteiktu izdevīgākās ierīces un ieteiktu atbilstošus pasākumus to sinhronai uzstādīšanai.	TL drošība	Tādu jaunu vieglo pasažieru automobiļu īpatsvars, kuru EuroNCAP drošības reitings atbilst vismaz iepriekš noteiktai robežvērtībai

¹² Satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam un Baltā grāmata

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Prioritārie pasākumi	GDR	
			Izmērāmais rezultāts	
Drošs satiksmes dalībnieks	TL vadītāju izglītība un apmācība	Uzlabot vadītāja apliecību piešķiršanas un apmācību sistēmu, īpašu uzmanību pievēršot jauniem TL vadītājiem (t.sk. kopīgas CSD izglītības un apmācības stratēģijas izstrāde ES dalībvalstīs, ietverot mācīšanos pirms eksāmena, eksāmenu vadītāja apliecības iegūšanai un apmācību pēc vadītāja apliecības iegūšanas). Pievērst uzmanību apmācībai un izglītībai. Veicināt drošības aprīkojuma izmantošanu (drošības jostas, aizsargapģērbs, likumā noteikto tehnisko ierobežojumu atcelšana TL vadības programmu līmenī.).	Nav attiecināms	Nav attiecināms
	Satiksmes noteikumu izpildes panākšana	Ieviest ES līmeņa CSD regulējumu, lai CSNg pārkāpuma gadījumā garantētu vienādu attieksmi pret visiem ES iedzīvotājiem. Nodrošināt pārrobežu informācijas apmaiņu CSD jomā (t.sk. kopīgas CSD noteikumu ievērošanas nodrošināšanas stratēģijas ieviešana).	Ātrums	To TL īpatsvars, kuri pārvietojas, nepārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu
			Drošības josta	Tādu TL pasažieru īpatsvars, kuri pareizi lieto drošības jostu vai bērnu ierobežotājsistēmu
			Alkohols	Tādu autovadītāju īpatsvars, kuriem alkohola koncentrācija asinīs (AKA) TL vadīšanas laikā nepārsniedz atļauto daudzumu
			Uzmanības novēršana	Tādu TL vadītāju īpatsvars, kuri neizmanto portatīvās mobilās ierīces
	Neaizsargāti satiksmes dalībnieki	Uzlabot motociklistu drošību, pievēršoties uzvedības jautājumiem, kā arī uzlabot TL un infrastruktūras drošību, lai palielinātu velosipēdistu un citu neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību. Veicināt informācijas apmaiņu, komunikāciju un dialogu starp satiksmes dalībniekiem un kompetentām iestādēm. Pievērst īpašu uzmanību mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem, riteņbraucējiem, motociklistiem, izmantojot drošāku infrastruktūru un TL tehnoloģijas.	Aizsargaprīkojums	Tādu motorizētu TL ar diviem riteņiem un velosipēdu vadītāju īpatsvars, kuri lieto aizsargķiveri

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Prioritārie pasākumi	GDR	Izmērāmais rezultāts
	Reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos	Izveidot visaptverošu stratēģiju rīcībai ceļu satiksmes negadījumos gūtu traumu gadījumā un pirmās palīdzības sniegšanai. Komisija jo īpaši izpētīs veidus, kā uzlabot pirmās palīdzības un pēctraumu aprūpes efektivitāti, lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumu radīto ietekmi. Izstrādāt visaptverošu stratēģiju rīcībai attiecībā uz traumām, kas gūtas uz ceļiem, un avārijas dienestiem; traumu un nāves gadījumu vienotu definīciju un standarta klasifikāciju nolūkā noteikt traumu samazināšanas mērķi.	Aprūpe pēc sadursmes	Minūtēs un sekundēs izteikts laika posms starp ārkārtas izsaukumu pēc sadursmes, kurā ir gūti miesas bojājumi, un avārijas dienestu ierašanos sadursmes vietā
Visi elementi	Modernas tehnoloģijas	Sekmēt automatizētu transporta sistēmu izmantošanu nolūkā uzlabot ceļu satiksmes drošību. Glābšanas efektivitāte un ātrums tiks būtiski uzlabots, aprīkojot TL ar Eiropas mēroga ārkārtas izsaukuma pakalpojumu — e-zvanu. Saskaņot un izvērst CSD tehnoloģijas, piemēram, autovadītāja palīdzības sistēmas, (viedos) ātruma ierobežotājus, drošības jostu lietošanas atgādinājuma sistēmas, eCall, kooperatīvas sistēmas, TL-infrastruktūras saskarnes, uzlabot tehniskā stāvokļa kontroli, ieskaitot alternatīvām dzinēju sistēmām.	Nav attiecināms	Nav attiecināms

Izvērtējumā izmantotā metodika

Politikas plānošanas efektivitātes izvērtējumu veicām, visaptveroši apskatot trīs savstarpēji saistītus elementus. Izvērtējuma rezultātā ir identificētas pilnveides iespējas attiecībā uz politikas plānošanu, CSD politikā iesaistīto pušu atbildību sadalījumu un piešķirtā finansējuma sadalījumu.

Attēls 8. Izvērtējumā izmantotā metodika



Politikas plānošanas atbilstība ES līmenī noteiktajiem rīcības virzieniem

Lai nodrošinātu stratēģisko mērķu ceļu satiksmes drošībā sasniegšanu, būtiski veidot dalībvalstu politiku atbilstoši ES kopējām nostādnēm un labajām praksēm. Vienlaicīgi nepieciešams nodrošināt ieviestās politikas pēctecību un atbilstību vienotai un mērķtiecīgai valsts politikai.

Pētījuma ietvaros esam salīdzinājuši ES, nacionāla un plānošanas reģionu līmeņa politikas plānošanas dokumentos ietvertās prioritātes. Par pamatu veiktajā analīzē ņemti ES līmenī definētie rīcības virzieni un prioritārie pasākumi, kas aptver būtiskākos CSD politikas aspektus.

Attēls 9. Analizēto dokumentu saraksts

ES līmenis	2010. gada 20. jūlija EK paziņojums ar nosaukumu Ceļu drošības politikas ievirzes "Virzoties uz Eiropas CSD telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.– 2020. gadam. 2011. gada 28. marta EK Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu". 2017. gada 8. jūnija Valletas (Maltas) deklarācija transporta ministru augsta līmeņa konferencē par ceļu satiksmes drošību. 2018. gada 17. maija EK paziņojums ar nosaukumu Eiropa Kustībā "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra" apstiprināja nepieciešamību sasniegt "nulles vīziju" un noteica starpposma mērķi. 2019. gada 19. jūnija Komisijas dienestu darba dokuments "ES CSD politikas satvars 2021.– 2030. gadam.
Nacionālais līmenis	- Latvija 2030 stratēģija.¹³ - NAP 2014.-2020. gadam.¹⁴ - Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam.¹⁵ - CSD plāns 2017.-2020. gadam.¹⁶
Plānošanas reģionu līmenis	- Plānošanas reģionu ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam. - Plānošanas reģionu vidēja termiņa attīstības programmas līdz 2020. gadam.

¹³ Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

¹⁴ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam

¹⁵ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam

¹⁶ Par CSD plānu 2017.–2020. gadam

Nacionālā līmenī CSD jautājumi ir akcentēti gan ilgtermiņa, gan vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentos. Būtiskākais politikas plānošanas dokuments CSD jomā ir CSD plāns 2014.-2020. gadam, kas detalizēti aptver veicamos rīcības virzienus un pasākumus, ietverot informāciju par rezultatīvajiem rādītājiem, atbildīgajām un līdzatbildīgajām institūcijām, termiņiem un nepieciešamo finansējumu. Ņemot vērā, ka CSD plāns ir vienīgais nacionāla līmeņa dokuments, kurā CSD jautājumi apskatīti detalizēti, turpmākajā analīzē skatījām tikai šo dokumentu.

Plānošanas reģionu līmenī CSD jautājumi ietverti visu plānošanas reģionu ilgtspējīgas attīstības stratēģijās un vidēja termiņa attīstības programmās, tomēr novērojamas atšķirības detalizācijas pakāpē.

Analīzes rezultātus esam apkopojuši vienotā pārskatā (**skat. Tabula 2**). Secinājumi ir izdarīti par minēto dokumentu savstarpējo atbilstību un no tām izrietošajām pilnveides jomām, kas īstenojamas veicot politikas plānošanu nākamajam periodam no 2021.-2025. gadam.

Detalizēts kopsavilkums par nacionāla un plānošanas reģionu līmeņa politikas plānošanas dokumentos ietvertajām prioritātēm CSD jomā pieejams **Pielikums 4**.

Tabula 2. Salīdzinājums ES, nacionālā un plānošanas reģionu līmeņa politikas plānošanas dokumentos ietvertajām prioritātēm

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Nacionālais līmenis	Plānošanas reģionu līmenis	Secinājumi
Droša vide	Drošāka ceļu infrastruktūra	Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana. Pilsētu un pašvaldības autoceļu infrastruktūras uzlabošana.	Iekļauti visu plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos uzmanība tiek pievērsta infrastruktūras drošības pārvaldības principiem, ar īpašu uzsvāru uz otrās kategorijas ceļiem. Infrastruktūras attīstības projektu ietvaros tiek akcentēta nepieciešamība pastiprināt sadarbību ar privātā sektora uzņēmumiem. • Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos ietverti konkrēti pasākumi valsts un pašvaldību ceļu infrastruktūras uzlabošanai, kā arī pētnieciskie pasākumi un jaunu ceļa satiksmes drošības kritēriju izveide attiecībā uz vietām, kur bieži notiek CSNg. Atšķirtībā no ES līmenī rekomendētā, netiek akcentēta sadarbības pastiprināšana ar privātā sektora uzņēmumiem. • Plānošanas reģionu līmenī tiek iekļauti pasākumi attiecībā uz investīcijām otrās kategorijas ceļu infrastruktūras attīstīšanai.
Drošs TL	Drošāki TL	Kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana.	Nav iekļauti plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos uzmanība tiek pievērsta TL tehniskās apskates kontroles mehānismu nodrošināšanai, drošības aspektu veicināšanai (piemēram, motociklu un elektronisko transporta līdzekļu), kooperatīvajai sistēmai, lai noteiktu nepieciešamās ierīces un to uzstādīšanas procesu. • Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos šie aspekti tiek iekļauti pasākumos, kuri nodrošina TL preventīvos pasākumus, ar lielāko uzsvāru uz radaru uzstādīšanu, kas sevī iekļauj kooperatīvo sistēmu starp ceļu satiksmes dalībniekiem un iesaistītajām iestādēm, kā arī nodrošina aktīvu kontroli pār TL tehnisko apskati. • Elektronisko TL drošības pasākumi netiek iekļauti plānošanas dokumentos, tādējādi ierobežojot drošāku TL mērķa sasniegšanu Latvijā. Papildus, ES plānošanas dokumentos iekļautie koplietošanas TL drošības aspekti netiek apskatīti Latvijas Ceļus satiksmes drošības plāna ietvaros. • Plānošanas reģionu līmenī minētie aspekti netiek ietverti, jo tehnisko iekārtu iegāde atbilst nacionāla līmeņa pasākumiem.

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Nacionālais līmenis	Plānošanas reģionu līmenis	Secinājumi
Drošs satiksmes dalībnieks	TL vadītāju izglītība un apmācība	Satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi. Informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību.	Iekļauti Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa dokumentos sevišķa uzmanība tiek pievērsta vadītāju apliecību piešķiršanai, kā arī mācību sistēmas izveidei ar fokusu uz jaunajiem TL vadītājiem. Papildus, tiek uzsvērtā drošības aprīkojuma izmantošana (drošības jostas, aizsargapģērbs u.c.). • Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos pieeja šiem mērķiem tiek rasta ar CSD aspektu iekļaušanu vispārējā izglītības saturā un kampaņu izveidi izglītības iestādēs, kā arī papildus apmācībās jaunajiem un neaizsargātajiem TL vadītājiem. Turklāt, informatīvo kampaņu ietvaros tiek iekļauta arī drošības aprīkojuma izmantošana. • Nacionālā līmeņa dokumentos iztrūkst dažādi elementi, kas tiek atrunāti ES plānošanas dokumentos TL vadītāju izglītības un apmācības kontekstā, piemēram – jaunu un pieredzējušu autobraucēju apmācības neiekļauj jaunāko drošības elementu apskati, kā arī iztrūkst kampaņu, kas attiecinātas uz sabiedriskā transporta vadītājiem par drošības elementu izmantošanu. • Plānošanas reģionu līmenī divi no pieciem plānošanas reģioniem, TL vadītāju izglītību un apmācību min kā vienu no prioritātēm. Vidzemes plānošanas dokumentos tiek noteikta izglītojošo pasākumu norise izglītības iestādēs un tematisko kampaņu organizācija. Savukārt Rīgas plānošanas reģionā tiek iekļautas iedzīvotāju informēšanas kampaņas par drošu pārvietošanos ar velotransportu ikdienas vajadzībām.
	Satiksmes noteikumu izpildes panākšana	Grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē. Grozījumi normatīvajos aktos, lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbaužu kārtību.	Nav iekļauti plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos attiecībā uz satiksmes noteikumu izpildes panākšanu ir akcentēta nepieciešamība rast pieeju, kas CSNg gadījumos garantētu vienādu attieksmi pret visām negadījumos iesaistītajām personām. Papildus, tiek akcentēta nepieciešamība attīstīt pārrobežu informācijas apmaiņai CSD jomā. • Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentos satiksmes noteikumu izpilde tiek nodrošināta, balstoties uz grozījumiem normatīvajos aktos attiecībā uz TL apdrošināšanas pieejamību, kā arī diferencētu sodu piemērošanu autopārvadājumu jomā. Papildus, tiek plānoti pasākumi TL vadītāju normatīvo aktu grozījumi attiecībā uz veselības pārbaudēm. • Tomēr politikas plānošanas ietvarā iztrūkst pārrobežu informācijas apmaiņas pasākumi CSD jomā, kā arī konkrētas darbības, kas ietver institucionālās sadarbības ietvaru starp ieinteresētajam pusēm CSD plāna izpildes procesā. • Plānošanas reģionu līmenī minētie aspekti netiek ietverti, jo grozījumi normatīvajos aktos atbilst nacionāla līmeņa pasākumiem.

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Nacionālais līmenis	Plānošanas reģionu līmenis	Secinājumi
	Neaizsargāti satiksmes dalībnieki	Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi. Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei.	Iekļauti visu plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos tiek noteikti mērķi uzlabot TL, infrastruktūras un satiksmes dalībnieku (t.sk. motociklistu) drošību, kā arī pilnveidot informācijas apmaiņu starp satiksmes dalībniekiem un iestādēm, lai palielinātu neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību. • Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos paredzēts nodrošināt informatīvās kampaņas, kā arī apmācības motociklu vadītājiem attiecībā uz uzvedību dažādos laikapstākļos un ceļa satiksmes drošības noteikumu ievērošanu. Papildus attiecībā uz infrastruktūras attīstību tiek nodrošinātas investīcijas velosipēdu-gājēju ceļu izveidē un iepēlānotas apmācības amatpersonām, kas nodarbojas ar satiksmes organizāciju savā pašvaldībā, par prasībām, kādas jāievēro uzstādot un aprīkojot gājēju pārejas atbilstoši satiksmes drošības prasībām. • ES izcēlās prioritātes neaizsargāto satiksmes dalībnieku kontekstā iekļauj nepieciešamību likt lielāku uzsvaru uz sabiedriskā transporta izmantošanu, kas netiek sasniegts tikai ar informatīvo kampaņu nodrošināšanu. • Plānošanas reģionu līmenī īpaša uzmanība tiek pievērsta velo-gājēju ceļu infrastruktūras attīstībai, kā arī sabiedriskā transporta nodrošināšanai un infrastruktūras attīstībai.
	Reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos	Glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu. Informācijas izziņošanas sistēmas par CSNg uzlabošana. Zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana.	Nav iekļauti plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos uzmanība tiek pievērsta pēctraumu aprūpes efektivitātei, kā arī izcelta nepieciešamība izstrādāt stratēģiju avārijas dienestiem rīcībai traumu gadījumos paralēli vienotai definīcijai traumu un nāves gadījumu klasifikācijai, lai noteiktu traumu samazināšanas mērķus. • Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos īpaša uzmanība tiek pievērsta informācijas izziņošanai ar e-zvana pakalpojumu palīdzību, kā arī informācijas apmaiņas uzlabošanai pēc MAIS3+ standartiem un zaudējumu noregulēšanas procesam, kas samazina laiku atlīdzības izmaksai cietušajiem. Papildus, plānošanas dokumentos tiek iekļauts glābšanas dienestu tehniskais nodrošinājums. • Plānošanas reģionu līmenī reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos netiek ietverti, jo reģionu glābšanas un varasiestāžu darbības tiek harmonizētas normatīvajos aktos nacionālajā līmenī.

“Drošas sistēmas” pieejas elements	Rīcības virzieni	Nacionālais līmenis	Plānošanas reģionu līmenis	Secinājumi
Visi elementi	Modernas tehnoloģijas	Pētnieciskie pasākumi par ceļu satiksmes drošību Latvijā. Moderno tehnoloģiju risinājumu testēšana atsevišķos ceļu posmos un ieviešana ņemot vērā pētniecisko pasākumu un testu rezultātus Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei.	Nav iekļauti plānošanas reģionu dokumentos.	• ES līmeņa plānošanas dokumentos ietvaros tiek noteiktas vairākas darbības moderno tehnoloģiju iesaistei CSNg novēršanas mērķu sasniegšanai t.i. automatizētu transporta sistēmu izmantošana, e-zvana sistēmas pakalpojuma pielietošana, autovadītāja palīdzības sistēmas, ātruma ierobežotājus, drošības jostu atgādināšanas sistēmas u.c. • Nacionālā līmeņa plānošanas dokumenti ir ietverta dažādu moderno tehnoloģiju izmantošanas pastiprināšana. Galvenā uzmanība pievērsta foto radaru un e-zvana pakalpojuma izmantošanai, kā arī automatizētu iekārtu, kas konstatētu luksofora signāla ievērošanu, finansēšanas modeļu sagatavošana. Papildus, nacionālajā līmenī tiek īstenoti pētnieciskie pasākumi. Tomēr, iespējams novērot, ka nacionālā līmeņa plānošanā iztrūkst adaptācijas moderno tehnoloģiju ietekmei uz TL, kas attiecās uz nesankcionētām darbībām ar TL. • Plānošanas reģionu līmenī politikas dokumentos modernajām tehnoloģijām CSD kontekstā netiek pievērsta uzmanība.

CSD politikas plānošanā un īstenošanā iesaistītās puses

CSD politikas plānošanā un īstenošanā ir iesaistīts plašs ieinteresēto pušu loks no publiskā, nevalstiskā un privātā sektora, kas atbilstoši atbildības sadalījuma matricai ieņem atšķirīgas lomas.¹⁷

Tabula 3. Atbildības sadalījuma matrica

	SM	Nozaru ministrijas	Padotības iestādes	Plānošanas reģioni	Pašvaldības	Izglītības iestādes	NVO	Privātā sektora uzņēmumi
Esošā situācija	A/R	R	R	-	A/R	R	C	I
Izmaiņu piedāvājums	A/R	R	R	C/I	R	C/R	C	I

R (*Responsible*) – iesaistītās puses, kas ir atbildīgas par plāna izpildi vai arī ir atbildīgas par tām noteikto darbību vai plāna sadaļu īstenošanu. Šādu atbildību iespējams dalīt starp vairākām iesaistītajām pusēm, jo to atbildības pakāpi nosaka "A".

A (*Accountable*) – iesaistītās puses, kuras ir atbildīgas par plāna galarezultātu vai lēmumu pieņemšanu. Tas ietver "jā" vai "nē" pilnvaras un veto spēku. Plāna vai pasākumu izpildes procesā iekļaujas tikai viens "A" dalībnieks.

C (*Consulted*) – iesaistītās puses, ar kuriem jāapspriežas pirms galīgā lēmuma pieņemšanas vai rīcības īstenošanas. Šī ir iepriekš noteikta vajadzība pēc divvirzienu saziņas, kas ir nepieciešama pirms lēmuma pieņemšanas vai pasākumu īstenošanas.

I (*Informed*) – iesaistītās puses, kurām ir interese par dotā uzdevuma izpildi. Tās ir jāinformē pēc lēmuma pieņemšanas vai rīcības. Tām var būt jārikojas attiecīgi plāna īstenošanas rezultātiem. Ar tām ir nepieciešama vienvirziena komunikācija.

Esošā situācija

Pārskata periodā CSD plānošanu un īstenošanu raksturo sadrumstalots iesaistīto pušu atbildības sadalījums. Vairākām iesaistītajām pusēm tiek noteiktas vienādas atbildības jomas, kas rada apstākļus, kuros iesaistīto iestāžu un organizāciju darbības CSD plāna īstenošanā var pārklāties.

- **SM** kā vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarēs, veic CSD politikas plānošanu.
- **Nozaru ministrijas** (IeM, VM, IZM, VARAM, EM, FM, TM,) **un to padotības iestādes** (LVC, VP, VUGD, NMPD, CSDD, VTEB) atbilstoši tām deleģētajām funkcijām veic darbības, kas ir orientētas uz CSD jautājumu risināšanu (piemēram, NMPD nodrošina neatliekamo medicīnisko palīdzību, VP CSN ievērošanas uzraudzību, u.c.). Papildu ikdienas funkciju nodrošināšanai, minētās iestādes ir atbildīgas par atsevišķu CSD plānā noteikto pasākumu īstenošanu.
- **Plānošanas reģioni** (Vidzemes plānošanas reģions, Kurzemes plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Rīgas plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions) kopumā spēlē nenozīmīgu lomu CSD plānošanā. CSD plānā plānošanas reģioniem nav paredzēta pasākumu īstenošana, par kuriem tiem būtu atbildīgi vai līdzatbildīgi. Plānošanas reģionu dokumenti netieši iekļauj CSD jautājums (piemēram, ceļu infrastruktūras uzlabošana, sabiedriskā transporta nodrošināšana un attīstīšana, izglītības pasākumu organizēšana). Plānošanas reģioni atbilstoši nepieciešamībai mēdz realizēt ar CSD saistītus pasākumus, piesaistot projektu finansējumu.

¹⁷ CSD plāns 2017.-2020. gadam un CSD padomes nolikums

- **Pašvaldības** kopā ar to tās izveidoto institūciju un iestāžu starpniecību (Pašvaldības policija) nodrošina likumos noteikto funkciju izpildi (piemēram, infrastruktūras attīstīšana). Papildus, pašvaldības ir līdzatbildīgas par CSD plāna pasākuma “Drošas braukšanas konsultāciju organizēšana reģionos un Rīgā” izpildi.
- **Izglītības iestādes** atkarībā no to specifikas nodrošina autovadītāju izglītības funkciju un līdzdarbojas CSD pētniecībā. Piemēram, autoskolas veic jauno autovadītāju apmācību atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Autoskolu kontroli nodrošina CSDD. Pieredzējušo autovadītāju pēcapmācību un kvalifikācijas celšanu nodrošina autoskolas ar attiecīgu specializāciju, piemēram, Drošas braukšanas skola. Vispārizglītojošās iestādes veic skolēnu primāro apmācību satiksmes noteikumu jomā. RTU veic pētniecības projektus satiksmes drošības jomā atbilstoši CSD plānā apstiprinātajiem prioritārajiem virzieniem.
- **NVO** (LDDK, LTAB, LRA, LMCA, LAMB) tiek iesaistītas CSD plāna izstrādē. Katra no šīm organizācijām pārsvarā pārstāv savas nozares intereses un lobē attiecīgā transporta veida izmantošanas priekšrocības. NVO aktīvi iesaistās satiksmes drošības uzlabošanas projektu izstrādē un realizācijā arī par saviem līdzekļiem un veido arī aktīvu starptautisku sadarbību un veicina ārvalstu veiksmīgu projektu pārņemšanu Latvijā. NVO ir pārstāvētas CSD padomē. Kā piemērus sadarbībai ar NVO var minēt TL apmācību projektus, kas tiek nodrošināti sadarbojoties CSDD ar Drošas braukšanas skolu un MCA; kārtības nodrošināšana masu pasākumos (daļu satiksmes regulēšanas un drošības nodrošināšanas uzņemmas pasākumu organizatori koordinējot savas darbības ar policijas pārstāvjiem).
- **Privātā sektora uzņēmumi** (autoservisi, autonomas) ir tiešā un netiešā veidā iesaistīti TL tehniskā stāvokļa nodrošināšanā, no šo uzņēmumu darbības ir tiešā veidā atkarīgs satiksmē esošo TL tehniskais stāvoklis un drošība. Lielāko autonomu īstenotā politika tiešā veidā ietekmē valstī esošā autoparka struktūru un kvalitatīvo sastāvu. Ceļa infrastruktūras kvalitāti nodrošina ceļu būvuzņēmumi un ceļu uzturēšanas uzņēmumi. No ceļa uzturētāju kapacitātes un reaģētspējas ir tiešā veidā atkarīga ceļu seguma kvalitāte un satiksmes drošība attiecīgajos laika apstākļos. Autopārvadātāju īstenotā autoparka kvalitāte tiešā veidā ietekmē satiksmes drošību. Autopārvadātāju automobiļu vadītāju kontrole un disciplīna tiešā veidā ietekmē satiksmes drošību.

CSD plānā ietvertu pasākumu īstenošanā tiek konkrēti nodalītas atbildības, norādot “atbildīgās” un “līdzatbildīgās” institūcijas. Tomēr plāna ietvaros netiek izteikta darbības un pieeju struktūra, kurai seko institūcijas dažādu projektu izpildes procesā. Tādējādi tiek radīta situācija, kurā projektu izpilde ir sadrumstalota un sadalīta starp “atbildīgajām” un “līdzatbildīgajām” institūcijām. Rezultātā netiek nodrošināta vienota pieeja CSD plānā noteikto mērķu sasniegšanai. Tā kā pie līdzīgiem projektiem paralēli var strādāt vairākas iesaistītās puses un netiek noteiktas prioritārās darbības CSD plāna mērķu sasniegšanai, pasākumiem, kuriem būtu lielāka pievienotā vērtība ceļu satiksmes drošības paaugstināšanā, var pietrūkt nepieciešamo resursu. Lai izvairītos no šiem apgrūtinājumiem, iespējams apsvērt vienotas atbildīgās institūcijas vai koordinatora noteikšanu konkrētu projektu veidu realizācijas procesā, kas ne tikai spētu nodrošināt ar projektu īstenošanu saistītās darbības (apmācība, tehniskā stāvokļa uzraudzība, pētniecība utt.), bet arī atbildētu par līdzekļu efektīvu izlietošanu (tehniskie resursi, personāls, finansējums).

Kā efektīva sadarbības mehānisma piemērs izceļams CSD padomes domnīca. Tā ir izveidota, lai padomes sēžu starplaikos izskatītu un apspriestu politikas iniciatīvas, kuras dažādas iesaistītās puses ir iesniegušas SM. Domnīcas sēdēs piedalās plašs iesaistīto pušu loks no publiskā un nevalstiskā sektora. Domnīca ir iespēja iniciatīvu iesniedzējiem vispusīgi pamatot savu ierosinājumu pamatotību, saņemt argumentētus iebildumus un/vai atbalstu no citām iesaistītajām pusēm, kā arī ekspertu konsultācijas. Šādi iedibinātā prakse ļauj iniciatīvas iespējami ātri novest līdz padomei un likumdevējiem. Domnīca nodrošina ātru un operatīvu viedokļu apmaiņu neieslīgstot garās birokrātiskās procedūrās.

Izmaiņu piedāvājums

Esošajā situācijā netiek pilnvērtīgi nodrošināta mērķtiecīga un strukturēta vienotas valsts politikas CSD jomā ieviešana un pilnvērtīgi izmantots dažādu iesaistīto pušu potenciāls. Rekomendējam:

- Ieviest formalizētu procesu plānošanas reģionu administrāciju iesaistei CSD politikas plānošanā un īstenošanā, nodrošinot, ka tiek mērķtiecīgi īstenotas konsultācijas un informācijas aprite par aktuālajiem CSD politikas aspektiem.

- Pārdefinēt pašvaldību lomu infrastruktūras attīstīšanā, nodrošinot, ka pašvaldības ir atbildīgas par infrastruktūras projektu plānošanu un īstenošanu, tomēr tiek nodrošināta to centralizēta uzraudzība, SM uzņemoties uzraudzību.
- Pastiprināt izglītības iestāžu iesaisti, nodrošinot regulāras konsultācijas par CSD politikas attīstību. Tādējādi tiks nodrošināts, ka izglītības iestādes ir informētas par aktualitātēm un attiecīgi pielāgo izglītības saturu.
- Noteikt atbildīgo institūciju vai koordinatoru konkrētu projektu veidu realizācijai, tādējādi nodrošinot vienotu pieeju projektu īstenošanai nepieciešamajām darbībām un efektīvu līdzekļu izlietošanu.

CSD politikai piešķirtais finansējums

Finansējumu CSD pilnveidošanai veido dažādi avoti (ES fondu līdzekļi, CSD plāna finansējums - OCTA līdzekļi, nozaru ministriju un to padotības iestāžu budžets, pašvaldību budžets, NVO un privātā sektora finansējums).

Tabula 4. Piešķirtā finansējuma raksturojums

		Droša vide				Drošs TL		Drošs satiksmes dalībnieks	
		Ceļu infrastruktūras attīstība	Ceļu drošības aprīkojums	CSN izpildes nodrošināšana	Satiksmes monitorēšana	TL tehniskā stāvokļa uzraudzība	TL vadītāju kvalifikācija	Sabiedrības izglītošana	Seku likvidēšana
ES līmenis	ES fondu līdzekļi	Valsts un pašvaldības ceļi	Valsts un pašvaldības ceļi						
Nacionālais līmenis	IeM budžets			Satiksmes uzraudzība un kontrole, fotoradari		TL tehniskā stāvokļa pārbaudes			CSNg seku likvidēšana, informācijas apkopošana
	VM budžets							Pirmās palīdzības apmācības	CSNg seku likvidēšana
	IZM budžets							Skolēnu apmācības programmas	
	LVC budžets	Valsts ceļi	Valsts ceļi		Satiksmes intensitātes mērījumi				

		Droša vide				Drošs TL		Drošs satiksmes dalībnieks	
		Ceļu infrastruktūras attīstība	Ceļu drošības aprīkojums	CSN izpildes nodrošināšana	Satiksmes monitorēšana	TL tehniskā stāvokļa uzraudzība	TL vadītāju kvalifikācija	Sabiedrības izglītošana	Seku likvidēšana
	CSD budžets			Fotoradari, TL pārbaudes		TL tehnisko apskašu veikšana, TL tehniskā stāvokļa pārbaudes uz ceļa	TL vadītāju eksaminācija		
	CSD plāna finansējums (valsts budžets, OCTA līdzekļi)		Valsts un pašvaldības ceļi, pilotprojekti	Preventīvās darbības, fotoradari	Jauno tehnoloģiju attīstība			Informatīvās kampaņas, izglītības projekti	Aprīkojuma iegāde, testēšana
Plānošanas reģionu līmenis	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pašvaldību līmenis	Pašvaldību budžeti	Pašvaldību ceļi un ielas	Pašvaldību ceļi un ielas		Satiksmes intensitātes mērījumi			CSD fakultatīvās nodarbības	
NVO								Informatīvās kampaņas, izglītības projekti	
Privātais sektors								Informatīvās kampaņas, izglītības projekti	

Esošā situācija

Finansējuma izlietojums dažādām ar ceļu satiksmes drošību saistītām aktivitātēm tiek savstarpēji vāji koordinēts, attiecīgi kavējot vienotas un mērķtiecīgas politikas īstenošanu.

- **ES līmenī** piešķirtais finansējums ir ES fondu līdzekļi ceļu infrastruktūras un ceļu drošības aprīkojuma attīstībai.
- **Nacionālajā līmenī** katrai no nozaru ministrijām un to padotības iestādēm ir savs autonomš budžets, kurš tiek izlietots tām deleģēto funkciju pildīšanai.
- **Plānošanas reģionu līmenī** nav paredzēts konkrēts finansējums CSD aktivitāšu īstenošanai.
- **Pašvaldību līmenī** budžets tiek izstrādāts, apstiprināts un izpildīts patstāvīgi, ievērojot "Likumu par budžetu un finanšu vadību" un likumu "Par pašvaldībām", kā arī citus likumus un MK noteikumus. Finansējums tiek primāri izlietots ceļu infrastruktūras un ceļu drošības aprīkojuma attīstībai attiecībā uz pašvaldību ceļiem un ielām. Papildu tiek novirzīts finansējums satiksmes intensitātes mērījumiem un izglītojošajiem pasākumiem (t.sk. CSD fakultatīvās nodarbības).
- **NVO** īsteno dažādas informatīvas kampaņas un izglītības projektus, ņemot vērā tām pieejamos resursus un piesaistīto finansējumu.
- **Privātais sektors** piedalās dažādos sabiedrības informēšanas pasākumos, izrādot savu sociālo atbildību saistībā ar CSD jautājumu risināšanu, kā arī savu TL un ceļa infrastruktūras drošības uzlabojumiem. Privātā sektora finansējums CSD jautājumu uzlabošanā var tikt piesaistīts arī infrastruktūras projektu realizācijai, kuri tiek finansēti balstoties uz publiskā privātās sektora partnerību.

CSD plāna finansējumu veido Valsts budžets un OCTA līdzekļi. Latvijas apstākļos nav precīzi definēts, kādi pasākumi ir atbalstāmi no OCTA līdzekļu fonda. Atbilstoši OCTA fonda mērķim, saskaņā ar Sauszemes TL īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57. panta trešo daļu ir sekmēt vienotas valsts politikas izstrādi un īstenošanu ceļu satiksmes drošības jomā, lai paaugstinātu vispārējo ceļu satiksmes drošības līmeni valstī, — CSD padome, ievērojot, ka ne mazāk par pusi no šā panta otrajā daļā minētajiem līdzekļiem izmanto leM padotībā esošās iestādes. Tomēr faktiski no šī fonda tiek finansēti dažādi ceļu infrastruktūras uzturēšanas un attīstības pasākumi (piemēram, ceļu horizontālā apzīmējuma krāsošana un ceļa stabiņu uzstādīšana), ceļu drošības aprīkojuma iegāde (piemēram, policijas ziņi un svilpes), kas neatbilst tiešajam fonda mērķim. Šīm lietām būtu jābūt paredzētam finansējumam attiecīgo iestāžu pamatbudžetā.

Izmaiņu piedāvājums

Esošajā situācijā netiek pilnvērtīgi koordinēta finansējuma mērķtiecīga izlietošana. Rekomendējam:

- Noteikt SM kā vienotu institūciju, kas pārrauga ieguldījumus ceļu CSD jomā, attiecīgi nodrošinot visaptverošu plānošanu par visām ar CSD orientētajām aktivitātēm.
- CSD plānā iekļaut visas uz CSD uzlabošanu orientētās aktivitātes neatkarīgi no finansējuma avota.
- SM jānodrošina kontrole ceļu infrastruktūras, drošības aprīkojuma uzlabošanā gan uz valsts ceļiem (jau esoša kontrole), gan uz pašvaldību ceļiem un ielām. Tādējādi būtu iespējama gan efektīvāka zināšanu pārnese, gan līdzekļu izlietojums.

3. Latvijas CSD politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes un ietekmes izvērtējums un finansējuma izlietojuma efektivitātes izvērtējums

Galvenie secinājumi



Politikas mērķu sasniegšanas efektivitātes un ietekmes izvērtējums

CSD politikas mērķu sasniegšanā, sevišķi bojāgājušo skaita samazināšanā un auto vadīšanas reibumā samazināšanas rādītājos, Latvija uzlabojumu ziņā ir starp līderiem ES valstu vidū. Augstākus efektivitātes rādītājus sasniedz aktivitāšu kopas, kurās novērojama regulāra sistemātiska darbība.

Kopējā CSD dinamika

Secinājums 4. Pārskata periodā bojāgājušo skaits Latvijā kopumā uzrāda lejupejošas tendences. 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.

Secinājums 5. Pārskata periodā smagi ievainoto skaita dinamika kopumā uzrāda pieaugošas tendences. Minētās tendences ir izskaidrojamas ar satiksmes intensitātes palielinājumu, kas tieši seko ekonomikas izaugsmei. CSD pasākumi ir primāri orientēti uz bojāgājušo skaita mazināšanu tie arī samazina iespējamību, ka notiks CSNg ar smagiem cietušajiem, taču kopējā CSNg skaita pieauguma dēļ tomēr netiek samazināts kopējais CSNg ar smagi ievainotajiem skaits.

Droša vide

Secinājums 6. CSD plānā ietvertie jautājumi daļēji aptver ceļu infrastruktūras uzlabojumu nodrošināšanu. Vismazāk informācijas ir par pašvaldības ceļiem un ielām, kuru kopgarums pārsniedz valsts ceļu tīkla kopgarumu, tiesa uz šiem ceļiem ir būtiski mazāks kopējais nobraukto kilometru skaits.

Secinājums 7. 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. Negadījumu ar bojāgājušiem izkliede palielinās un ir nepieciešama detalizēta informācijas analīze, lai varētu noteikt CSNg cēloņus.

Secinājums 8. Nepieciešama ar ceļu infrastruktūras izbūvi un uzlabojumiem saistīto Latvijas Valsts standartu aktualizācija turpmākiem satiksmes drošības uzlabojumiem, piemēram, 2+1 sistēmas ceļus P14 šķērsprofilam.

Secinājums 9. Veloinfrastruktūras veidošanā netiek izmantota vienota pieeja visas valsts mērogā. Latvijā nepastāv vienota pieeja standartu piemērošanā veloinfrastruktūras izveidē, līdz ar to novērojamas būtiskas atšķirības veloinfrastruktūras attīstībā Rīgā un reģionos.

Drošs TL

Secinājums 10. CSD plānā ir ietverts tikai viens pasākums saistībā ar drošiem TL. Lai arī Latvijas autoparks uzrāda novecošanas tendences, jaunu automašīnu ar augstāku NCAP reitingu uzlabo kopējo autoparka drošību.

Secinājums 11. TL tehniskā stāvokļa ziņā Latvijas autoparks atpaliek no ES vadošajām valstīm un viens no iemesliem tam ir autoparka vecums. Nepieciešams mērķtiecīgi sekmēt autoparka nomaiņu, jo risks CSN iet bojā un gūt smagus ievainojumus ir, braucot ar vecākiem TL. Saskaņā ar analīzes rezultātiem Latvijā būtiski zemāks risks iekļūt CSNg, tajos gūt ievainojumus vai iet bojā ir līdz 7 gadus veciem auto.

Secinājums 12. Sistemātiski netiek uzkrāta informācija par pašvaldību ceļiem un ielām (tai skaitā satiksmes intensitātes informācija, pārskats ar ceļa posmiem, kuros bieži notiek CSNg). CSD padomei jāizvērtē iespējas mērķtiecīgi un visaptveroši apkopot informāciju par pašvaldību pārziņā esošajiem ceļiem, lai būtu iespējams atbilstoši izstrādāt un īstenot CSD politikas pasākumus.

Drošs satiksmes dalībnieks

Secinājums 13. CSD plānā ietvertā stacionāro foto radaru ieviešana kopā ar citām preventīvajām darbībām ātruma pārsniegšanas pārkāpumu samazināšanā ir attaisnojies, jo ātrums arvien mazāk gadījumos ir CSNg iemesls. Arī vidējā ātruma kameru tests ir bijis veiksmīgs.

Secinājums 14. CSD plānā ietverto un citu saistīto CSD uzlabojošo aktivitāšu efektivitāte ir augstāka aktivitātēm, kuras tiek veiktas kompleksi un sistemātiski. Piemēram, ikgadējās informatīvās kampaņas periodā pirms Jāņiem kopā ar sodu palielinājumu un regulāriem policijas reidiem ir mazinājušas braukšanu reibumā un šo iemeslu kā CSNg iemeslu.

Secinājums 15. Attiecībā uz mobilo iekārtu lietošanas mazināšanu līdzšinējie pasākumi ir bijuši nepietiekami. Attiecībā uz mobilo iekārtu lietošanu pie stūres, VP sastādīto protokolu skaits veido tikai 2,4% kopējā protokolu skaita, kas vērtējams kā nepietiekams, ņemot vērā problēmas mērogu.

Secinājums 16. Izglītības un apmācības aktivitātes ir mērķtiecīgas un visaptverošas, taču skolās veiktās aktivitātes ir fakultatīvas un bieži nerasniedz tieši neaktīvākos bērnus, kuru zināšanas par CSN ir sliktākas. Aktīvāko skolēnu zināšanas par CSN ir pietiekamas. Jauno autovadītāju braukšanas eksāmenu sekmības procents ir zem 50%, kas norāda uz to, ka būtiskākie izaicinājumi saistās ar iegūto zināšanu praktisku pielietošanu. Būtiska ir ģimenes locekļu iesaiste skolēnu izglītības procesā.

Secinājums 17. Bojāgājušo un smagi ievainoto skaita mazināšana neaizsargāto satiksmes dalībnieku kategorijās uzrāda ļoti polārus rādītājus. Bojāgājušo gājēju, mototransporta vadītāju un pasažieru rādītāji pārsniedz mērķa rādītājus galvenokārt pateicoties mērķtiecīgām investīcijām infrastruktūrā un izglītības pasākumiem. Tajā pašā laikā bojāgājušo velosipēdistu rādītāji skaita nerasniedz mērķa rādītāju. Taču jāņem vērā, ka absolūtajos skaitļos bojāgājušo rādītāji ir mazi, pārsvarā gadījumu zem 10 gadā un ir grūti pamanāmas sistēmiskas tendences. Attiecībā uz smagi ievainoto skaita samazinājumu, mērķa rādītāji netiek sasniegti nevienā kategorijā.

Secinājums 18. Ņemot vērā, ka 2016.gadā elektroskrejriteņi kā transportlīdzeklis Latvijā bija reti sastopams, CSD plānā nav ietverti atsevišķi pasākumi elektroskrejriteņu vadītājiem, taču saskaņā ar CSD Padomes lēmumiem jau 2019. gadā ir veikta pirmā informatīvā aktivitāte "Uzmanību, skrejriteņi". Ņemot vērā šī pārvietošanās veida popularitātes pieaugumu un specifiku, rekomendēts izstrādāt izmaiņas normatīvajos aktos un veikt informatīvās skaidrojošas akcijas.

Secinājums 19. Pārskata periodā NMPD ekipāžu ierašanās laiks izsaukumos ir samazinājies visās analizētajās teritoriālajās vienībās. Papildu uzlabojumus būtu iespējams sasniegt veicot

uzlabojumus infrastruktūrā atbilstoši operatīvo dienestu specifikai nepieciešamajiem elementiem un paplašinot un pilnveidojot VUGD materiāltehnisko bāzi, piemēram, pārejot no hidrauliskajiem instrumentiem uz elektriskajiem.

Visi elementi

Secinājums 20: Netiek veikta detalizēta ceļu satiksmes negadījumu izpēte un datu apkopošana par negadījuma veidu un iemesliem. Policijas veikto izmeklēšanas lietu (administratīvās lietas un krimināllietas) dati nav digitalizēti un izmeklēšanas laikā noskaidrotie apstākļi netiek izmantoti sākotnējās informācijas papildināšanai policijas informācijas centra informatīvajā sistēmā. Latvijā nav pieejama vai ir tikai daļēji pieejama informācija par faktiskajiem ceļu satiksmes negadījumu mehānismiem un iemesliem, kas traucē efektīvi plānot CSD pasākumus. Līdz šim brīdim nav ieviesta MAIS3+, lai nodrošinātu ievainojumu informācijas apkopošanu un izmantošanu lēmumu pieņemšanā par nepieciešamajiem CSD uzlabojumiem. Jānodrošina CSN iemeslu izgūšana no digitalizētajām kriminālajām un administratīvajām lietām un jānodrošina informācijas atgriezenisko saiti par CSNg iemesliem un ievainojumu informāciju, kā arī citu izmeklēšanas gaitā iegūto informāciju, kas nepieciešama CSNg novēršanas darbību plānošanai nākotnē.

Secinājums 21: Vidējā ātruma kameras un sarkanās gaismas kameras nav ieviestas, lai gan ir pierādījušas savu efektivitāti – uz P80 ceļa vidējā ātruma kameru darbības laikā (no 2019. gada 1. aprīļa līdz 1. oktobrim) fiksēti 3119 pārkāpumi un kameras darbības posmā nav noticis neviens CSNg, savukārt, SIA LMT uzstādītās kameras fiksējušas sarkanās gaismas pārkāpumu 10% gadījumu¹⁸.

CSD padomes apstiprinātā finansējuma no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem izlietojuma efektivitāte un ietekme

Secinājums 22: Laika posmā no 2017. līdz 2019. gadam 89,6% CSD padomes piešķirtā finansējuma ir izlietots uz aktivitātēm, kas vērstas Drošu satiksmes dalībnieku, tajā pašā laikā nekāds finansējums nav piešķirts aktivitātēm, kas saistītas ar Drošu TL. Uz Drošu vidi vērstas tikai 2 aktivitātes 2019. gadā un tās veido kopumā 7,6% no izlietotā finansējuma 2017. - 2019. gados.

Secinājums 23: CSD padomes apstiprinātajām aktivitātēm, kas vērstas uz Drošu vidi un Drošu TL trūkst sistemātiskuma. Padomes darbības, kas vērstas uz šiem Drošas sistēmas elementiem varētu būt vairāk uz izpēti vērstas, koordinējošas un uzraugošas, jo lielākā daļa aktivitāšu, kas vērstas uz šiem elementiem tiek finansētas no citiem avotiem

Izvērtējumā izmantotā metodika

Izvērtējuma ietvaros analizējām kopējo CSD dinamiku un detalizēti izvērtējām katru “Drošas sistēmas pieejas elementu”.

¹⁸ CSD domnīcās norādīts, ka SIA LMT kameras nepieciešams verificēt, kā arī jānosaka metodoloģija kā fiksējams sarkanās gaismas pārkāpums



Attiecībā uz izvērtējamajiem "Drošas sistēmas" pieejas elementiem esam definējuši konkrētas izvērtējamo faktoru kopas atbilstoši turpmāk aprakstītajai metodikai. **Tabula 5.** Izvērtējumā analizēto faktoru kopums norādītajiem rīcības virzieniem balstoties uz pieejamās informācijas analīzi vērtējām:

- Esošo aktivitāšu vērtējums – apskatot aktivitāšu kopumu pa Drošas sistēmas rīcības virzieniem novērtējam esošo aktivitāšu efektivitāti, nosakot kā tās ir ietekmējušas politikā nosprausto mērķu sasniegšanu,
- Prioritārie rīcības virzieni – balstoties uz esošo aktivitāšu analīzes rezultātiem, intervijās ievāktu informāciju, noteicām prioritāros darbības virzienus, kas būtu jāņem vērā nākamo periodu CSD politikas plānošanas gaitā.

Tabula 5. Izvērtējumā analizēto faktoru kopums

"Drošas sistēmas" pieejas elements	Rīcības virzieni	Izvērtējamo faktoru grupas	CSD faktoru ietekmējošie aspekti	Datu avoti
Droša vide	Drošāka ceļu infrastruktūra	Satiksmes intensitāte	Ekonomiskā izaugsme	LVC, Pašvaldību informācija
		Infrastruktūras kvalitāte	Investīcijas infrastruktūrā: ceļu apzīmējumi, ceļu infrastruktūras uzlabojumi (saliņas, ātruma sliekšņi, gājēju pāreju uzlabojumi, tunelī, tilti)	LVC, Pašvaldību informācija
Drošs TL	Drošāki TL	TL tehniskais stāvoklis	TL atbilstība drošības prasībām, autoparka kopējais stāvoklis	CSDD

"Drošas sistēmas" pieejas elements	Rīcības virzieni	Izvērtējamo faktoru grupas	CSD faktoru ietekmējošie aspekti	Datu avoti
Drošs satiksmes dalībnieks	Satiksmes noteikumu izpildes panākšana	Satiksmes dalībnieku rīcība	Ātruma ievērošana, drošības jostu lietošana, alkohola lietošanas mazināšana, uzmanības novēršanas mazināšana	CSDD, VP
	TL vadītāju izglītība un apmācība	Satiksmes dalībnieku rīcība	Jauno autovadītāju gatavība iekļauties satiksmes plūsmā	CSDD, CSD plāns
	Neaizsargāti satiksmes dalībnieki	Satiksmes dalībnieku rīcība	CSD plāna ietvaros veiktās informatīvās kampaņas, kas mērķētas uz satiksmes dalībnieku attieksmes maiņu pret neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem	VP, CSDD
	Reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos	Pēc-CSNg darbības negatīvo efektu mazināšana	Pirmā palīdzība, neatliekamās palīdzības reaģēšanas ātrums	NMPD, VUGD
Visi elementi	Modernas tehnoloģijas	CSD uzraudzība	Kvalitatīvas informācijas ievākšana un analīze, lai veiktu preventīvas darbības nākotnē. Sabiedrības informēšana	SM (CSD plāns), VP, CSDD, LTAB

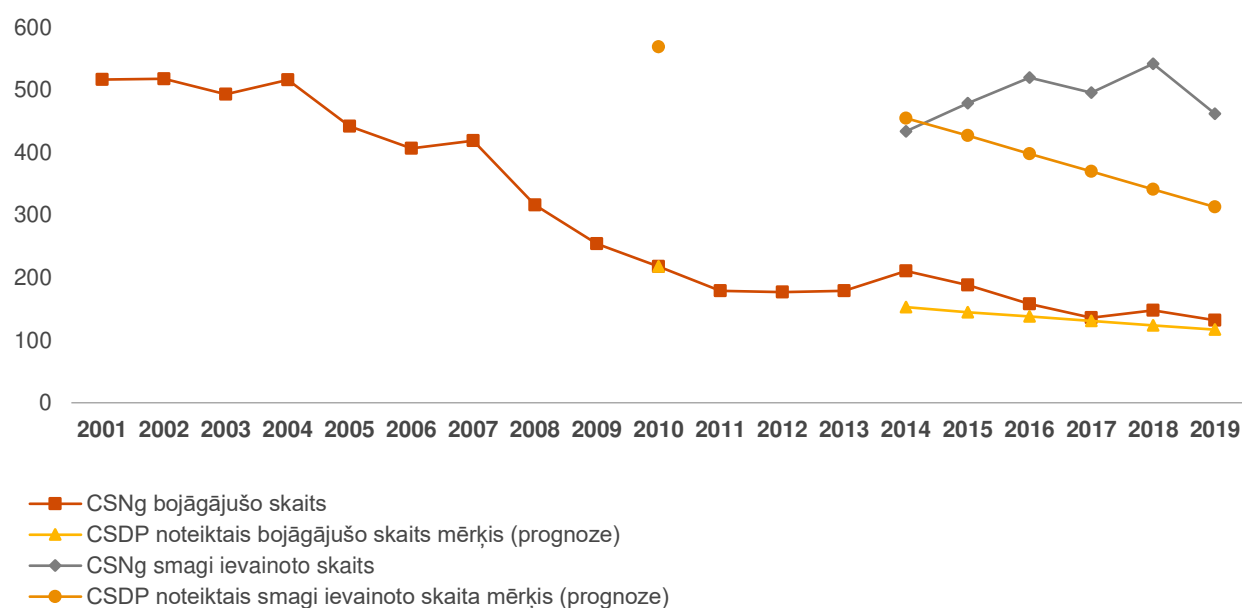
Ietverto pasākumu un rīcības virzienu ietekmes izvērtējums uz plānošanas dokumentā izvirzītā mērķa izpildi

CSNg bojā gājušo un smagi ievainoto skaita dinamika

Izvērtējam kopējo bojā gājušo un smagi cietušo skaita dinamiku pa pieejamajiem datu griezumiem laika periodā no 2014. līdz 2019. gadam. Atsevišķās izvērtējuma kategorijās dati bija pieejami par laika periodu, sākot no 2015. gada.

Kopš 2001. gada CSNg bojā gājušo skaits Latvijā uzrāda lejupejošas tendences, tajā pašā laikā smagi ievainoto skaita dinamika kopumā ir pieaugoša. Apskatot faktiskos rezultātus un uzstādītos mērķus gadu griezumā, secināms, ka 2014. gads bija vienīgais gads, kad Latvija pārsniedza uzstādītos mērķa rādītājus attiecībā uz smagi ievainoto skaita samazināšanu. Tajā pašā laikā pārskata periodā Latvija nav spējusi uzrādīt rezultātus, kas uzstādītos mērķus sasniedz vai pārsniedz attiecībā uz bojā gājušo skaita samazināšanu.

Attēls 11. CSNg bojāgājušo un cietušo skaita dinamika (2001.-2019. gads)



Bojā gājušo skaita dinamika

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 ceļiem¹⁹.
- 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.

Izvērtējot visu CSD plānā ietvertu aktivitāšu ietekmi, 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 2x 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.

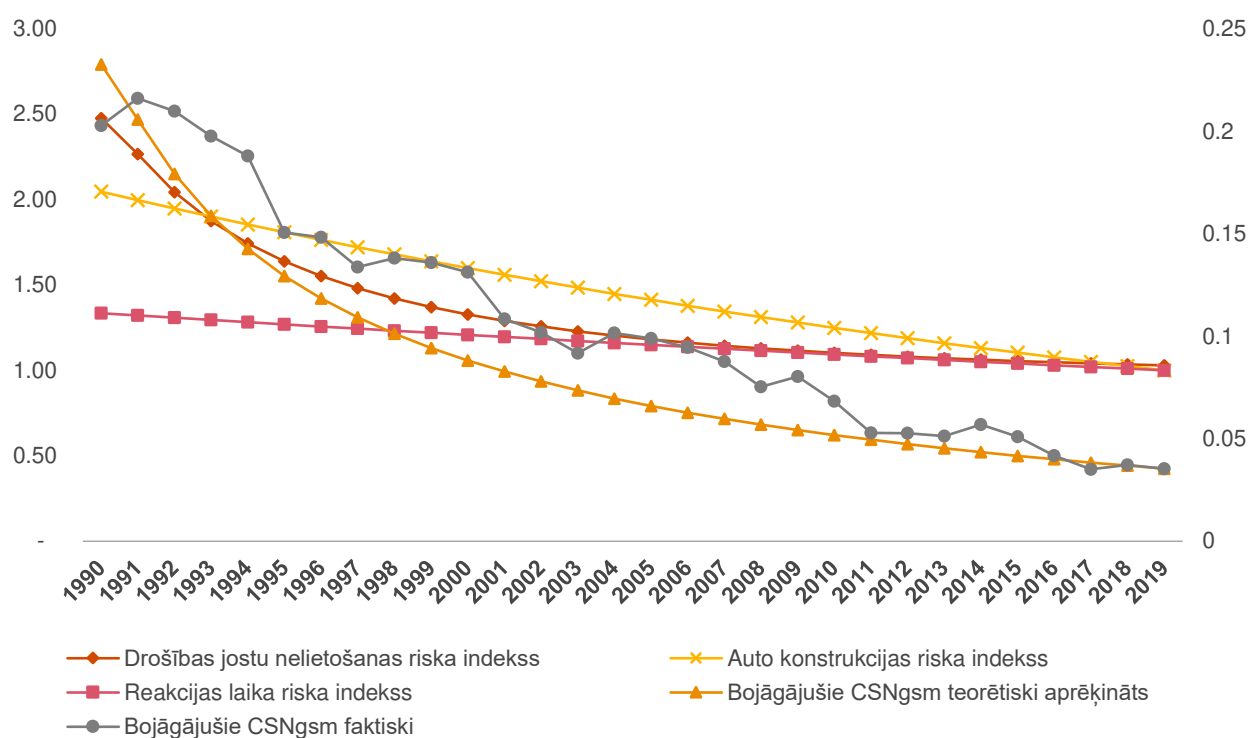
Diemžēl nākotnē sasniegt līdzvērtīgus uzlabojumus ir neiespējami, jo:

- Jostu lietošana vadītājiem un blakussēdētājiem tuvojas 100% un tālāki uzlabojumi būtisku efektu nedos.

¹⁹ Informācija par fotoradaru darbības rezultātiem, satiksmes drošības rādītājiem un par ātruma kontroles pilotprojektu ar vidējā ātruma noteikšanas sistēmu

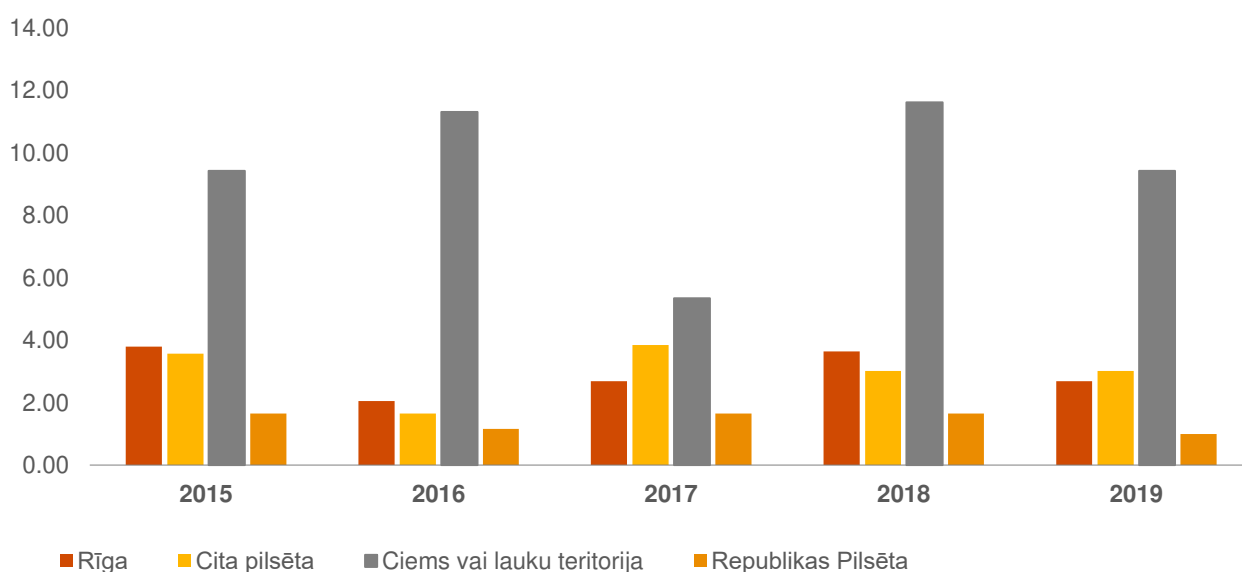
- Automašīnu drošības līmeņa uzlabojumi ir iespējami un veicināmi atbalstot autoparka nomaiņu, taču automašīnu drošības līmenis vairs nevar pieaugt strauji, pat pilnībā nomainot autoparku.
- NMPD reakcijas laika uzlabojumi nedos būtisku uzlabojumu bojāgājušo skaita samazinājumam (reakcijas laiks ir 9 minūtes pilsētās un 16.7 minūtes lauku teritorijās). Uzlabojumu bojāgājušo skaita samazinājumam var iegūt palielinot NMPD staciju skaitu, taču, pat divreiz samazinot reakcijas laiku, papildus izglābto skaits būs neliels.

Attēls 12. CSNg izraisošo faktoru riska indeksa dinamika (1990.-2019. gads)



Analizējot bojāgājušos teritoriālā griezumā, secināms, ka ievērojami augstāks bojāgājušo skaits raksturo ciemus vai lauku teritorijas, uz ko mērķtiecīgi jāorientē CSD aktivitātes, SM uzņemoties koordinējošo lomu.

Attēls 13. Bojāgājušie uz 100K iedzīvotājiem teritoriālā griezumā (2015.-2019. gads)

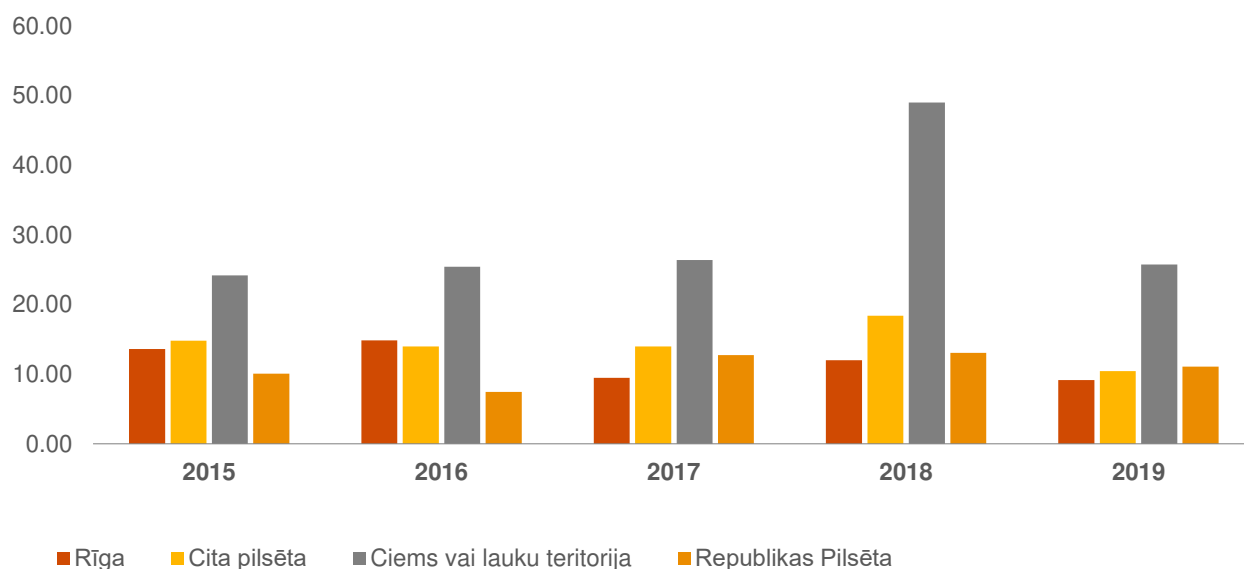


Smagi ievainoto skaita dinamika

Pārskata periodā smagi ievainoto skaits pieaug. CSNg ar smagi ievainotajiem skaits ilgtermiņā tieši korelē ar satiksmes intensitātes izmaiņām, kas, savukārt, seko ekonomikas izaugsmei. Tādējādi minētās tendences smagi ievainoto skaita pieaugumā ir izskaidrojamas ar satiksmes intensitātes pieaugumu. Ņemot vērā, ka CSD pasākumi ir primāri orientēti uz bojāgājušo skaita mazināšanu, secināms, ka notiekot CSNg, pastāv lielāka iespējamība, ka iesaistītie satiksmes dalībnieki paliks dzīvi, taču tie nesamazina kopējo CSNg ar smagi ievainotajiem skaitu.

Līdzīgi kā attiecībā uz bojā gājušajiem, proporcionāli lielākais smagi ievainoto skaits ir ciemos un lauku teritorijās.

Attēls 14. Personas ar smagiem miesas bojājumiem uz 100K iedzīvotājiem



Droša vide

CSD plānā ietvertās aktivitātes	3.3.1. Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana 3.3.2. Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi
Likumdošanas aktivitātes Detalizēts pārskats pieejams Pielikums 5.	2014 - RDSD uzsāk velojoslu koncepcijas īstenošanu 2019 - Grozījumi MK noteikumos Nr. 279 paredz, ka sabiedriskā transporta joslas var izmantot arī motociklu un mopēdu vadītāji. Vienlaikus ar grozījumiem noteikumos, precizētas un saskaņotas likuma normas, ieviešot jaunus ceļa apzīmējumus 2020 - Lai motivētu pašvaldības vairāk pievērsties satiksmes drošības uzlabojumiem to administratīvajās teritorijās, SM veidos satiksmes drošības indeksu Latvijas pašvaldībām
Piešķirtais finansējums CSD plāna ietvaros no OCTA līdzekļiem 2017. – 2019. gadā	470 000,00 EUR
Izlietotais finansējums pa 2017-2019. gadiem un 2020. gadā plānotais CSD plāna ietvaros	470 000,00 EUR un 810 000,00 EUR

Pētījuma rezultātā esam izvērtējuši līdz šim īstenoto pasākumu ietekmi un efektivitāti un identificējuši galvenos prioritāros virzienus, uz kuriem koncentrēties nākamajā īstermiņa politikas plānošanas dokumenta periodā 2021.-2025. gadam.

Tabula 6. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā

	Esošo aktivitāšu vērtējums	Prioritārie rīcības virzieni
Satiksmes intensitātes mērījumi	Vieglo un kravas TL satiksmes intensitāte sistemātiski tiek mērīta uz valsts autoceļiem, limitēta informācija par satiksmes intensitāti apdzīvotajās vietās un citiem TL veidiem	Paplašināt sistemātiski veiktos satiksmes intensitātes mērījumus izmantojot fotoradaru, novērošanas kameru infrastruktūru, sevišķi apdzīvotās vietās un lielos satiksmes mezglos
Infrastruktūras uzlabošana		
Autoceļu infrastruktūras uzlabošana	Autoceļu drošības infrastruktūra tiek nepārtraukti uzlabota investīciju un uzturēšanas aktivitāšu ietvaros, taču trūkst vienotas uzlabojumu pārraudzības, jo sevišķi pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras uzlabojumos. Ir izstrādāta Pašvaldību ceļu un ielu ar paaugstinātu CSNg skaitu uzskaites metodoloģija	Noteikt mērķus ceļu infrastruktūras drošības elementu ieviešanai. Nodrošināt nepieciešamās (obligātās) drošības līmeņa prasības attiecībā uz infrastruktūras izbūves vai uzlabošanas projektiem Izvērtēt nepieciešamās izmaiņas normatīvajos aktos un standartu piemērošanā, lai ieviestu jauna veida satiksmes organizācijas risinājumus, kas uzlabo satiksmes drošību Ieviest pašvaldību ceļu un ielu ar paaugstinātu CSNg skaitu uzskaiti saskaņā ar izstrādāto metodoloģiju. Apsvērt iespēju sekot CSD rādītāju dinamikai lielāko pašvaldību un plānošanas reģionu ietvarā
Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi	Veloinfrastruktūra tiek nepārtraukti uzlabota gan ceļu kopējo infrastruktūras projektu ietvaros, gan speciāli izbūvējot gājēju un velosipēdistu ceļus, taču bieži tā nav intuitīva un atbilstīga normatīvajiem aktiem un standartiem, daudz iespēju uzlabot savienojumus ar sabiedriskā transporta sistēmu	Vienotu principu izstrāde velo un gājēju infrastruktūras izbūvei, savienojumiem ar sabiedriskā transporta sistēmu

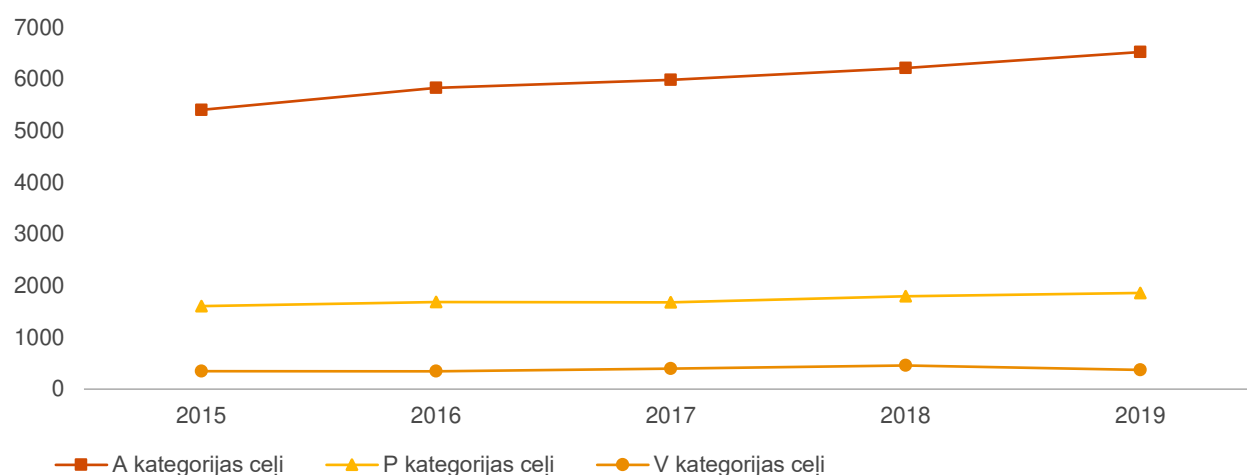
Drošāka ceļu infrastruktūra

Izvērtējuma ietvaros esam padziļināti analizējuši satiksmes intensitātes un infrastruktūras kvalitātes (autoceļu infrastruktūras, veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras) komponentus.

Satiksmes intensitāte

Izvērtējot vidējo satiksmes intensitāti uz valsts ceļiem, secināms, ka satiksmes intensitāte pieaug tieši proporcionāli ekonomikas izaugsmei.

Attēls 15. Vidējā satiksmes intensitāte pa valsts ceļiem (automašīnu skaits diennaktī) (2015.-2019. gads)



Lai objektīvi novērtētu CSNg bojāgājušo un smagi cietušo skaitu, balstoties uz informāciju par vidējo satiksmes intensitāti uz A, P, V kategorijas ceļiem un ceļu kopgarumu, novērtējam bojāgājušo un smagi ievainoto skaita²⁰ dinamiku pret nosacīto mērvienību – 1 miljardu nobraukto kilometru. Pašreizējās tendences parāda, ka bojāgājušo skaits sevišķi uz A un P kategorijas ceļiem samazinās. Tas lielākoties ir saistīts ar infrastruktūras uzlabojumiem, kā arī vadītāju uzvedības izmaiņām. Tajā pašā laikā smagi ievainoto skaita dinamika pārskata periodā ir mainīga.



Detalizēts pārskats par CSNg, bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu kontekstā ar satiksmes intensitāti pieejams **Pielikums 8.**

Detalizēti izvērtējot CSNg bojāgājušo skaitu pa ceļa posmiem ar vislielāko intensitāti secināms, ka bojāgājušo skaits un CSNg ar cietušajiem pret nobrauktajiem kilometriem var būtiski atšķirties, piemēram, bojāejas risks, braucot pa A4 (Rīgas apvedceļš no Baltezera līdz Salaspilij) salīdzinot ar braukšanu pa A2, kur ceļš ir aprīkots ar lielu daļu no nepieciešamā drošības aprīkojuma, ir 4,7 reizes lielāks.

Tabula 7. CSNg, bojāgājušo un smagi ievainoto skaita dinamika pret 1 miljardu nobraukto kilometru valsts ceļos ar lielāko satiksmes intensitāti.

Ceļa posms	Kopējais CSNg skaits uz 1B nobraukto km	Bojāgājušie uz 1B nobraukto km	Smagi ievainotie uz 1B nobraukto km
A1 0-31,6km	371,2	14,2	125,7
A2 21,5-37,7km	235,5	5,3	74,2
A7 7,3-44,6 km	293,0	11,2	82,2
A8 9,9-30,5 km	260,0	6,7	64,5
A4 0-20,5 km	679,4	24,9	238,1
A5 0-40,8 km	379,8	12,4	106,0
P80 0-63,6 km	199,5	15,2	47,8

zems vidējs augsts

Satiksmes intensitāti LV nepārtraukti mēra 34 fiksētos punktos uz A kategorijas ceļiem un divās vietās uz P kategorijas ceļiem, kurus raksturo augstāka satiksmes intensitāte. Uz citiem ceļiem, kurus raksturo zemāka satiksmes intensitāte, tā tiek mērīta uz atsevišķos periodos uz atsevišķiem ceļa posmiem. Šobrīd

²⁰ Saskaņā ar CAIS datiem

netiek sistemātiski ievākta satiksmes intensitātes informācija uz pašvaldību ceļiem un ielām, lai gan daļējā apmērā to būtu iespējams nodrošināt vismaz divējādi:

- Izmantojot CSDD rīcībā esošo fotoradaru infrastruktūru un uzstādot jaunus fotoradarus.
- Izmantojot privātās iniciatīvas projektus, piemēram, LMT uzstādītās satiksmes monitoringa kameras.

Sistemātiskas un visaptverošas informācijas ievākšana par satiksmes intensitāti, ļautu mērķtiecīgāk analizēt to kontekstā ar smagi cietušo un bojāgājušo skaitu un attiecīgi orientēt atbilstošus CSD pasākumus.

Infrastruktūras kvalitāte

Kopumā Latvijas valsts autoceļu kvalitāte dēļ Eiropas fondu finansējuma (641,6 milj. EUR laika posmā no 2014. līdz 2019. gadam²¹) ir būtiski uzlabojusies sevišķi periodā no 2014. gada, kad Valsts galvenie autoceļi labā un ļoti labā stāvoklī bija 36,2% gadījumu uz 57,3% 2017. gadā. Tajā pašā laikā 2018. gada sliktie laika apstākļi būtiski pasliktināja grants seguma ceļu kvalitāti – sliktā stāvoklī esošo grants ceļu īpatsvars palielinājās no 42,3% 2017. gadā uz 46,4% 2018. gadā. Tiesa, šāda ceļa stāvokļa pasliktināšanās neatstāja redzamu iespaidu uz CSNg skaitu uz attiecīgas kategorijas ceļiem.

Tabula 8. Valsts autoceļu kvalitāte saskaņā ar LVC informāciju

	2016		2017		2018	
	Apsekoto autoceļu garums, km	% no apsekotā	Apsekoto autoceļu garums, km	% no apsekotā	Apsekoto autoceļu garums, km	% no apsekotā
Melno segumu tehniskais stāvoklis						
Ļoti labs	1 326,0	14,6	1 348,6	14,8	1 526,0	16,6
Labs	1 909,9	21	1 986,0	21,8	2 093,6	22,7
Apmierinošs	1 863,5	20,5	1 881,6	20,6	1 917,5	21,4
Slihts	1 806,3	19,8	1 753,4	19,2	1 622,2	17,6
Ļoti slihts	2 204,3	24,2	2 159,5	23,7	1 992,8	21,6
Grants segumu tehniskais stāvoklis						
Labs	813,8	7,3	1 018,6	9,2	675,2	6,2
Apmierinošs	5 559,4	50,1	5 356,2	48,4	5 192,3	47,4
Slihts	4 725,2	42,6	4 680,9	42,3	5 081,6	46,4

Saskaņā ar LVC informāciju²², katru gadu uzturēšanā nepieciešams ieguldīt 611 milj. EUR un kopš 1991. gada ir izveidojies remontdarbu deficīts 4,05 miljardi EUR.

Izvērtējot infrastruktūras kvalitāti, secināms, ka lielākie autoceļu infrastruktūras uzlabojumi, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību ir saistīti ar šādām būtiskākajām aktivitātēm:

- Gājēju un veloceļu izbūve, kas nodrošina gājēju un velosipēdistu, kā arī citu mikromobilitātes rīku plūsmas atdalīšanu no autosatiksmes plūsmas,
- Apgaismojuma ierīkošana un regulējamu gājēju pāreju ieviešana (sevišķi vietās ar lielu satiksmes intensitāti vai krustojumos), tādējādi samazinot uzbraukšanu gājējiem nepietiekamas redzamības dēļ,
- Rotācijas aplū izbūve, veicot transporta ātruma mīdīnāšanu un sadursmju iespējamību attiecīgajos krustojumos,
- Metāla barjeru izbūve, kas nodrošina gājēju un velosipēdistu, kā arī citu mikromobilitātes rīku plūsmas atdalīšanu no autosatiksmes plūsmas,

²¹ Valsts autoceļu tīkls. Vietējie ceļi, LVC

²² Valsts autoceļu tīkls. Vietējie ceļi, LVC

- Akustisko ribjoslu izbūve, samazinot iespēju, kad noguris vai uzmanību zaudējis autobraucējs varētu nobraukt no ceļa vai sadurties ar citiem satiksmes dalībniekiem izbraucot no savas joslas (ir bijuši pirmie pilotprojekti)

Ceļu infrastruktūras projektu pārvaldība un drošības pasākumi ceļu infrastruktūras uzlabošanā tiek veikti pieejamā finansējuma apjomā un, sevišķi, izvērtējot investīcijas atsevišķos ceļa posmos, kā piemēram, A2 autoceļa rekonstrukcijā, redzams, ka tās ir devušas acīmredzamus ieguvumus – melno punktu skaits neraugoties uz satiksmes intensitātes pieaugumu uz A2 ir samazinājies no 23 2014.-2016. gada periodā uz 3 2105.-2019. gadā. Tāpat Rīgas pilsētā veiktie infrastruktūras uzlabojumi pozitīvi ietekmē CSNg ar smagu miesas bojājumu gadījumiem samazinājumu²³ no 86 2015. gadā uz 58 2019. gadā.

Vienlaikus intervijās iesaistītās puses norādīja uz precīzu mērķu trūkumu un finansējuma pieejamības jautājumiem. Piemēram, LVC vadība norādīja, ka politikas plānošana ir sakārtota, taču trūkst precīzu mērķu, konkrētu aktivitāšu ieviešanai, ir identificēts finansējuma apjoms, kas nepieciešams tehnisko līdzekļu sakārtošanā satiksmes drošības jautājumiem (PwC gan uz šī nodevuma sagatavošanas brīdi nav saņēmuši precīzu kopsavilkuma materiālu). Tāpat RDSD norāda uz precīzu mērķu definīcijām infrastruktūras projektu izvērtēšanā.

CSD plānā šobrīd ir iekļautas ceļu infrastruktūras uzlabojumi šādos galvenajos virzienos

- ceļu infrastruktūras uzlabojumu pilotprojekti (ribjoslu ieviešana, tehnisko līdzekļu uzstādīšanas savvaļas dzīvnieku šķērsošanas vietās),
- iespējamo ar CSD saistīto jaunievedumu izvērtējumi un
- atsevišķu ceļu drošības jautājumu infrastruktūras problēmu risināšana (ceļa signālstabiņu uzstādīšana uz P kategorijas autoceļiem ar satiksmes intensitāti lielāku par 1000 TL diennaktī, kā arī ceļa horizontālā apzīmējuma (ass līnijas) krāsošana uz V kategorijas autoceļiem ar satiksmes intensitāti virs 300 TL diennaktī).

Pēdējās aktivitātes pēc būtības būtu iekļaujamas LVC budžetā un tām būtu jābūt ikdienas autoceļu uzturēšanas projektu ietvaros nodrošinot nepieciešamās ceļu satiksmes drošības prasības.

Izvērtējot investīcijas ceļu satiksmes drošībā secināts, ka ceļu infrastruktūras attīstības un uzturēšanas projektos nav atsevišķi izdalāms finansējuma izlietojums ceļu satiksmes drošību paaugstinošajām aktivitātēm.

Autoceļu infrastruktūras uzlabošana

Ceļu projekti (arī būvprojektiem), ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti un esošais ceļu tīkls tiek izvērtēts CSD audita ietvaros, ko reglamentē MK noteikumi Nr.972²⁴. Audits ir obligāts tikai tiem projektiem, attiecībā uz kuriem tiek izpildīti MK noteikumu 7.punktā minētie kritēriji. Audita pasūtītāja pienākums ir pēc iespējas ievērot audita atzinumā sniegtos ieteikumus un pēc audita atzinuma saņemšanas rakstiski sniegt CSDD un SM paskaidrojumu, kuri audita atzinumā sniegtie ieteikumi ir ņemti vērā un kuri nav ņemti vērā, pamatojot, kāpēc ieteikumu nav iespējams ņemt vērā. Pamatojoties uz CSDD sniegto informāciju, secināms, ka aptuveni 70% no sniegtajām rekomendācijām tiek ietvertās tālākā projekta izstrādes gaitā vai tiek veikti/ieplānoti uzlabojumi (esošā ceļa gadījumā). Vienlaikus jānorāda, ka nav pieejama pilnīga informācija par vidējo vērā ņemto ieteikumu īpatsvaru, jo atbildes no audita pasūtītājiem tiek saņemtas vien vairāk kā 30% gadījumu.

²³ CAIS dati

²⁴ MK noteikumi Nr.972 "Ceļu drošības audita noteikumi".

Tabula 9. Ceļa drošības auditu skaits un vidējais vērā ņemto ieteikumu īpatsvars (2017.-2019. gads)

	2017	2018	2019
Veiktie ceļa drošības auditi	180	186	199
Saņemtās atbildes %	35%	37%	31%
Vidējais vērā ņemto ieteikumu īpatsvars %	73%	77%	74%

Līdz šim veiktie pasākumi infrastruktūras kvalitātes paaugstināšanā parāda, ka pastiprināta uzmanība tiek pievērsta ceļu posmiem, kuros bieži notiek CSNg. Šādu ceļa posmu klasificēšanu reglamentē MK noteikumi Nr.1240²⁵. 2019. gada jūnijā ir izveidota jauna valsts galveno autoceļu bīstamo posmu un krustojumu jeb ceļa posmu, kur bieži notiek CSNg, karte par periodu no 2017. līdz 2019. gadam. Tajā ir ietverti 48 ceļa posmi, kuros bieži notiek CSNg. Iepriekšējā kartē par periodu no 2014. līdz 2016. gadam tika ietverti 99 šādi ceļa posmi. Tas nozīmē, ka ceļa posmu skaits, kuros bieži notiek CSNg, ir samazinājies uz pusi. Laika periodā no 2014. līdz 2016. gadam ceļa posmos, kur bieži notiek CSNg, bojā gāja 44 satiksmes dalībnieki jeb 7,9% no visiem bojāgājušajiem šajā periodā. Tomēr laika periodā no 2017. līdz 2019. gadam vairs tikai 19 (4,5% no visiem bojāgājušajiem).

Ceļa posmi, kuros bieži notiek CSNg, lielākoties ir satiksmes mezglos ar lielāku satiksmes intensitāti. Būtiskākie uzlabojumi ir notikuši uz autoceļa A2, kur ir veikti vairāku posmu pārbūves darbi. Tie ir palīdzējuši samazināt ceļa posmu, kuros bieži notiek CSNg, skaitu par 20. Šobrīd uz autoceļa A2 ir atlikuši tikai trīs ceļa posmi, kuros bieži notiek CSNg. Tajā pašā laikā situācija uz autoceļa A4 ir pasliktinājusies. Attiecīgi laika periodā no 2014. līdz 2016. gadam tika klasificēti divi posmi, kuros bieži notiek CSNg, savukārt laika periodā no 2017. līdz 2019. gadam šādi posmi bija jau septiņi. Datu analīzes rezultāti parāda, ka autoceļā A4 ir vislielākais risks iekļūt CSNg. Tas norāda uz nepieciešamību Rīgas apvedceļa rekonstrukciju un infrastruktūras uzlabošanu. VTEB veiktajā izvērtējumā par šo ceļa posmu, parādās divi galvenie CSNg iemesli – apdzīšana, nepārliecinoties par drošību; izbraukšana uz galvenā ceļa, nerespektējot dodiet ceļu zīmi. Papildu jāatzīmē, ka šajā ceļa posmā strauji palielinās mazo pieslēgumu skaits un satiksmes intensitāte apvedceļa tuvumā esošajos jaunajos ciematos. Kravas transports, savukārt, iekļūst CSNg, nespējot savlaicīgi reaģēt uz situāciju uz ceļa, un izraisa sadursmi ar priekšā esošajiem TL pie luksoforiem. Šī tendence norāda uz vadītāju noguruma problēmu, ko pastiprina atpūtas vietu trūkums uz apvedceļa.

Vairāki PwC aptaujātie eksperti norādīja uz nepieciešamību pārskatīt normatīvos aktus un standartus attiecībā uz ceļu satiksmes drošību uzlabojošiem satiksmes organizācijas risinājumiem, piemēram, P14 šķērsprofila ceļš ar 2+1 joslu risinājumu līdzīgi kā šobrīd satiksme tiek organizēta Skandināvijā. Tādējādi, piemēram uz vairākiem A1 un A7 autoceļu posmiem ar salīdzinoši nelielām izmaksām varētu panākt būtisku uzlabojumu satiksmes drošībā.

Veicot satiksmes organizācijas uzlabošanu ceļa posmos, kuros bieži notiek CSNg, novērojama lielāka CSNg ar bojāgājušiem izklīde. Tādējādi ieguldījumi infrastruktūrā mazāk iespaido bojāgājušo skaita samazinājumu, jo absolūtais skaits ir mazāks.

CSD plāna aktivitāšu ietvaros ir izstrādāta ceļa posmu, kuros bieži notiek CSNg, definīcija apdzīvotās vietās. 2019. gada 1. oktobrī tika pieņemti grozījumi MK Noteikumos Nr. 1240, tomēr pagaidām to uzskaitē un apsekošana nav uzsākta. Noteikts, ka LVC ir jāuztur ceļa posmu, kuros bieži notiek CSNg karte, jāklasificē un jāprioritizē tie, lai nodrošinātu salīdzinoši labāko izmaksu un ieguvumu samēru. Tomēr ceļu apsaimniekošana apdzīvotās vietās un uz pašvaldību ceļiem ir veicama pašvaldību budžeta ietvaros, tādējādi ir ārpus LVC piekritis. CSD padomei būtu jāizvērtē iespējas mērķtiecīgi un visaptveroši apkopot informāciju par ceļa posmiem apdzīvotās vietās līdzīgi kā to šobrīd veic LVC par valsts ceļiem²⁶.

Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi

²⁵ MK noteikumi Nr.1240 "Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošību Eiropas ceļu tīklā"

²⁶ Latvijas Valsts Celi, "Mēlno punktu karte"

Saskaņā ar Pētījumu par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā²⁷, 2019. gadā Latvijā kopumā ir 701,75 km veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu. Vairāk nekā trešā daļa jeb 43 no visām pašvaldībām norādījušas, ka tajās nav šādas infrastruktūras, 41 pašvaldībā kopējais veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu garums ir līdz 5 km, 28 pašvaldībās infrastruktūras garums ir 5-20 km, savukārt 7 pašvaldībās tas pārsniedz 20 km. 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).

Ņemot vērā gājēju un velo plūsmu intensitāti, pārsvarā gadījumu ir ekonomiski lietderīgi izbūvēt apvienotos gājēju un velosipēdistu ceļus, kas atdalīti no autotransporta brauktuves.

LVC 2018. gadā saskaņā ar CSD plānu izbūvēja 15,7 km gājēju un veloceļu²⁸, savukārt saskaņā ar RDSD sniegto informāciju Rīgā katru gadu vidēji izbūvē orientējoši 5 km velo ceļu (izņemot 2019. gadā).

Saskaņā ar Latvijas Riteņbraucēju apvienības intervijā sniegto informāciju, Latvijā ir atsevišķi veloceļi, kuros vai nu nav pareizi piemēroti standarti, vai arī nav ņemtas vērā ceļu satiksmes drošības prasības, tādējādi tie nesniedz nepieciešamos uzlabojumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Tādēļ būt svarīgi gan veikt esošo gājēju un velo ceļu vispārējo drošības atbilstības izvērtējumu. Būtisks ieguldījums ceļu satiksmes drošības uzlabojumos būtu uzlabot gājēju un velo infrastruktūras savienojumus vienoti ar sabiedriskā transporta sistēmu, tādējādi uzlabojot mobilitātes iespējas un līdz ar to arī lielāku velo un citu mikromobilitātes rīku izmantošanu atslogojot autoceļu infrastruktūru. Šādā gadījumā jāreķinās, ka iespējama CSNg proporcijas maiņa – samazinot CSNg ar iesaistītajiem auto, dēļ būtiskās velo intensitātes pieauguma, iespējams, arī CSNg ar iesaistītajiem velosipēdiem palielinājums.

Saskaņā ar Pētījumu par velosatiksmi, ir apzināti lielākie perspektīvie velosatiksmes infrastruktūras savienojumi 131 km apmērā, ar kopējo orientējošo investīciju apjomu 11,9 M EUR. Lielāko daļu no šiem veido Rīgas un Mārupes velo ceļu infrastruktūras projektu 69,7 km kopgarumā.

LVC veikuši visu gājēju pāreju uz A kategorijas ceļiem izvērtējumu, lai pārliecinātos, ka tās atbilst nepieciešamajām drošības prasībām – apgaismotas un ar attiecīgām pieejām – lai maksimāli izvairītos no situācijas, kad lielākas gājēju plūsmas pie pārejām nokļūst pa ceļu nomalēm.

²⁷ Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, 2020

²⁸ LVC 2018 Valsts autoceļu tīkls statistika

Drošs TL

CSD plānā ietvertās aktivitātes	3.1.2. Kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana
Likumdošanas aktivitātes	2015 - Grozījumi MK noteikumos Nr.1080 paredz, ka Satiksmē ilgstoši neizmantotos TLs no reģistra turpmāk izslēgs pēc trim gadiem. 2016 - Grozījumi MK noteikumos Nr.723 paredz, ka turpmāk automobiļu ar pilnu masu virs 3500 kg priekšējā stūrējamā ass būs jāaprīko ar vienādām riepām, kas nozīmē, ka riepu izgatavotājam un protektora zīmējumam būs jābūt identiskam. 2017 - MK noteikumu projekts paredz, ka tiks pilnveidota kārtība, kādā tiek veikta TL valsts tehniskā apskate un TL tehniskā kontrole uz ceļa. 2018 - Grozījumi MK noteikumos Nr.296 paredz, ka tiek pilnveidota pilnveido TL tehniskās apskates kārtība. 2019 - Grozījumi MK noteikumos Nr.296 paredz, ka tiek pilnveidota pilnveido TL tehniskās apskates kārtība. - Grozījumi MK noteikumos Nr.490 paredz kāda veida gaismas avotus ir atļauts uzstādīt lukturos, kā arī noteikts aizliegums aprīkot kravas automobiļu priekšējās ass riteņus ar atjaunotām riepām.
Detalizēts pārskats pieejams Pielikums 5.	
Piešķirtais finansējums CSD plāna ietvaros no OCTA līdzekļiem 2017.-2019. gadā	0
Izlietotais finansējums pa 2017.-2019. gadiem un 2020. gadā plānotais CSD plāna ietvaros	0

Pētījuma rezultātā esam izvērtējuši līdz šim īstenoto pasākumu ietekmi un efektivitāti un identificējuši galvenos prioritāros virzienus, uz kuriem koncentrēties nākamajā īstermiņa politikas plānošanas dokumenta periodā 2021.-2025. gadam.

Tabula 10. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā

	Esošo aktivitāšu vērtējums	Prioritārie rīcības virzieni
TL tehniskais stāvoklis	TL tehniskais stāvoklis praktiski nemainās, tehniskās pārbaudes uz ceļa tiek veiktas, taču to apjoms ir nepietiekams	Stimulējoši instrumenti autoparka atjaunināšanai TL tehniskās kontroles infrastruktūras uzlabojumi

Drošāki TL

Izvērtējuma ietvaros esam padziļināti analizējuši TL tehniskā stāvokļa komponentu, koncentrējoties uz TL vecumu.

TL tehniskais stāvoklis

Latvijā pārskata periodā reģistrēto TL skaits ir pieaudzis par 16,2% un 2020. gada 1. janvārī veidoja 960 996 vienības.²⁹ Vidējais autoparka vecums ir saglabājies faktiski nemainīgs. 2016. gadā tas bija 13,96 gadi, bet 2020. gada sākumā 13,95 gadi. Tehniskā kārtībā esošo TL vidējais vecums uz 2020. gada sākumu ir 13,32 gadi. Salīdzinoši jaunāki ir tehniskā kārtībā esošie kravas auto – 11,97 gadi, jo īpaši tie, kuru pilna masa pārsniedz 16 tonnas – 10,93 gadi.

Pārskata periodā pirmā reģistrācija ir veikta 515 006 TL, vidējais pirmoreiz reģistrētu TL vecums ir 7,93 gadi. Kopumā pirmoreiz reģistrēto TL vecuma tendences uzrāda augšupejošu dinamiku. 2019. gadā pirmoreiz reģistrēto TL vecums bija par 9,7% lielāks nekā 2014. gadā.

Saskaņā ar CSDD sniegto informāciju, TA ar pirmo reizi iziet 60% TL, savukārt ar otro reizi 90% TL. Labākos vidējos rezultātus uzrāda autobusi virs 3,5 tonnām, kuri TA ar pirmo reizi iziet vidēji 72,9% gadījumu, bet sliktākos kravas auto virs 3,5 tonnām, kuri vidēji 51,9% gadījumu TA iziet ar pirmo reizi.

Tabula 11. Informācija par TA (2017.-2019. gads)

Gads	Veiktās pārbaudes			TA izieta pirmajā reizē		TA izieta atkārtoti		TL < 3.5T		Kravas > 3.5T		Autobusi > 3.5T		Piekabes > 3.5T	
	Pamata	Atkārtotās	Kopā	Skaits	%	Skaits	%	Kopā	Iziet	Kopā	Iziet	Kopā	Iziet	Kopā	Iziet
2017	765 221	285 219	1 050 440	458 971	60,0	255 946	89,7	711 124	428 457	29 278	14 996	7592	5580	17 049	9807
2018	795 134	291 142	1 086 276	479 084	60,3	262 054	90,0	735 914	444 412	30 675	15 991	7682	5634	17 817	10 336
2019	805 946	298 848	1 104 794	483 800	60,0	269 110	90,0	745 864	448 743	31 236	16 384	7628	5475	18 170	10 478

CSD plānā iekļautais pasākums “Paplašināt TL tehnisko kontroli kontrolēs uz ceļiem” ir realizēts. TL pārbaudēs uz ceļa vidēji pārbaudīti 1,8% TL zem 3,5 tonnām un 5,0% kravas TL virs 3,5 tonnām. Pārbaudžu rezultāti ir šādi:

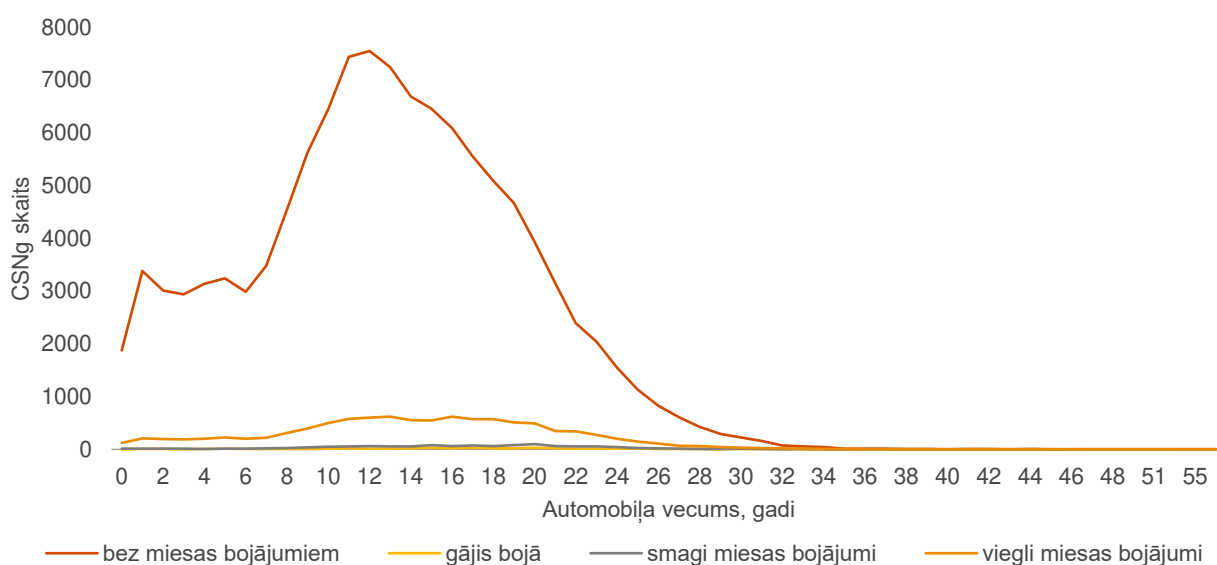
- TL līdz 3,5 tonnām pārbaudēs uz ceļa 2,7% gadījumu fiksētas riepu neatbilstības un 0,2% gadījumu gaismu ierīču neatbilstības.
- Kravas TL virs 3,5 tonnām pārbaudēs uz ceļa 7,4% gadījumu fiksēts 2.vērtējums (TL konstatēti būtiski bojājumi un tie var apdraudēt satiksmes drošību) un 2,0% gadījumu fiksēts 3. vērtējums (TL ekspluatācija līdz trūkumu novēršanai aizliegts piedalīties satiksmē).

Minētais norāda uz nepieciešamību pastiprināt TL kontroli uz ceļi, īpašu uzmanību pievēršot kravas TL virs 3,5 tonnām. Izvērtējot CSNg iemeslus laika posmā no 2015. līdz 2019. gadam, secināms, ka 480 gadījumos (jeb 0,5% visu CSNg) TL tehniskais stāvoklis ir bijis par iemeslu CSNg. Intervijās noskaidrojies, ka uz Latvijas ceļiem ir ierobežots skaits, kur netraucējot ceļu satiksmes drošībai veikt TL kontroli uz ceļiem, tādējādi būtu apsverams jautājums par jaunu TL kontrolei atbilstīgu vietu ierīkošanu veicot uzlabojumus infrastruktūras kvalitātē.

TL tehniskā stāvokļa ziņā Latvijas autoparks atpaliek no ES vadošajām valstīm un viens no iemesliem tam ir autoparka vecums. Šī iemesla dēļ izvērtējām risku gūt vieglus, smagus ievainojumus vai iet bojā atkarībā no TL vecuma. Izvērtējumā izmantojām pieņēmumu, ka varbūtība iekļūt CSNg ir vienāda visiem TL neatkarīgi no to vecuma. Rezultāti parāda, ka risks iekļūt CSNg, tajos gūt ievainojumus vai iet bojā, ievērojami palielinās TL, kuri ir vecāki par septiņiem gadiem. Lielā mērā tas izskaidrojams ar faktisko TL lietošanas intensitāti. Attiecīgi, vienu līdz septiņus gadus vecu TL lietošanas intensitāte ir līdzīga visos gados. Savukārt, astoņu līdz 26 gadus vecu TL lietošanas intensitāte ir ievērojami augstāka. Vairāk nekā 26 gadus vecu TL lietošana ir zema.

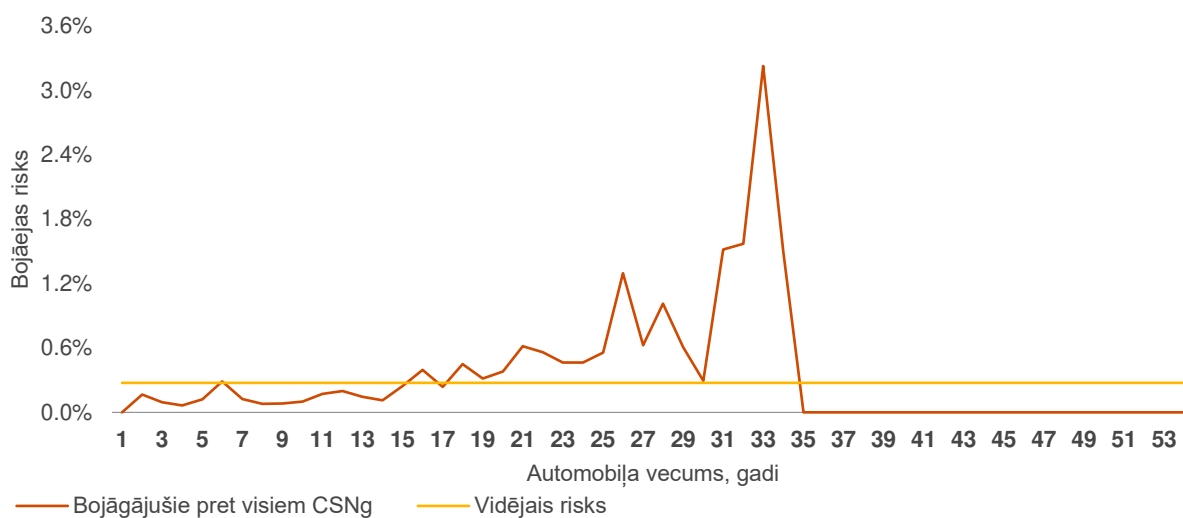
²⁹ CSDD statistika

Attēls 16. CSNg smagums pēc CSNG iekļuvušā vieglā automobiļa vecuma (2014.-2019. gads)



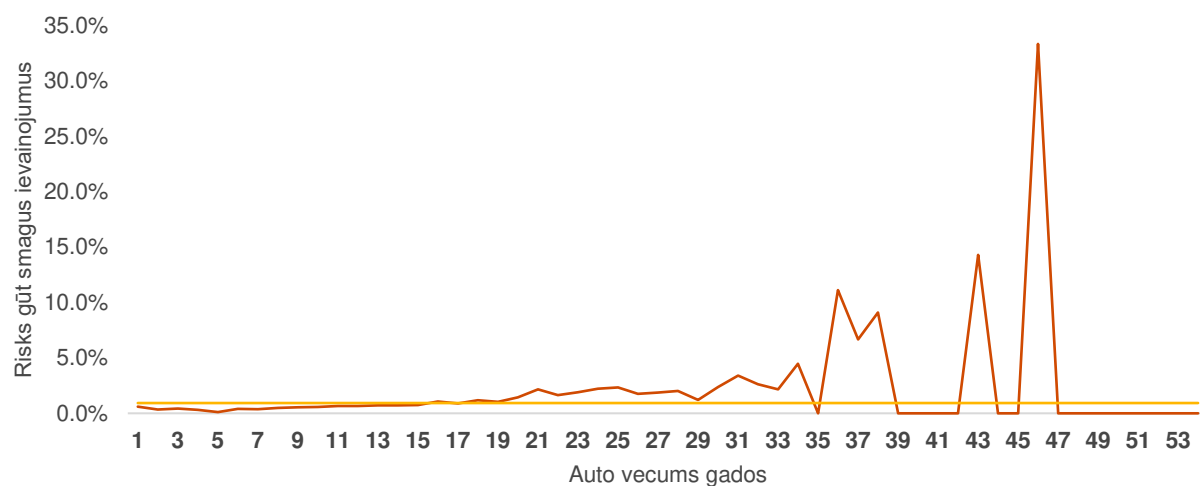
Izvērtējot bojāejas risku, secināts, ka pārskata periodā nav neviena bojāgājušā, kurš būtu braucis ar līdz vienu gadu vecu TL. Vidējo riska rādītāju sākt pārsniegt tikai 16 gadus veci TL un augstākais risks ir 25 līdz 35 gadus veciem TL.

Attēls 17. CSNg bojāejas risks pēc auto vecuma (2014.-2019. gads)



Risks gūt smagus miesas ir salīdzinoši mazāks, atrodoties TL, kas ir jaunāki par 15 gadiem. Risks ievērojami palielinās TL vecumā virs 30 gadiem. Jāatzīmē, ka šajā TL vecuma kategorijā ir salīdzinoši neliels TL skaits.

Attēls 18. Risks gūt smagus ievainojumus CSNg pēc auto vecuma (2014.-2019. gads)



Rezultāti parāda, ka ir būtiski orientēt darbības uz autoparka atjaunošanu, kas sniegtu ieguldījumu CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanā.

Drošs satiksmes dalībnieks

CSD plānā ietvertās aktivitātes	3.1.4. Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei 3.1.5. Grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē 3.1.6. Grozījumi normatīvajos aktos, lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbaūžu kārtību 3.2.1. Satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi 3.2.2. Informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību 3.4.1. Glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu 3.4.2. Informācijas izziņošanas sistēmas par CSNg uzlabošana
Likumdošanas aktivitātes	2014 - Grozījumi MK noteikumos Nr.571 paredz par obligātu pienākumu bērniem līdz 12 gadu vecumam, braucot ar velosipēdu, uzvilkt aizsargķiveri. - Grozījumi MK noteikumos Nr.103 paredz prasību topošajiem mopēdistiem vadītāja apliecības iegūšanai kārtot ne tikai teorijas eksāmenu, bet arī TL vadīšanas eksāmenu. 2015 - MK noteikumi Nr. 279 tiek apstiprināti ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši mazaizsargāto satiksmes dalībnieku - gājēju un velosipēdistu drošību, kā arī veicināt dažādu satiksmes dalībnieku savstarpēju līdzaspastāvēšanu. 2016 - Grozījumi MK noteikumos Nr. 940 paredz noteikumus veselības pārbaudēm TL vadītājiem un personām, kuras vēlas iegūt TL vadītāju kvalifikāciju, kā arī par pirmstermiņa veselības pārbaudes izdevumu segšanas kārtību. - MK noteikumi Nr. 402 nosaka kārtību, kādā noformējams administratīvā pārkāpuma protokols - lēmums par TL apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpšanu. - Stājas spēkā Ceļu satiksmes likuma 43.2 panta redakcija, kas nosaka jaunu soda piemērošanas kārtību par apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpumiem bez vadītāja klātbūtnes. - Grozījumi MK noteikumos Nr.358 paredz papildināt TL vadītāju teorētiskās apmācības programmas ar jauniem elementiem (piem., bīstamu situāciju prognozēšana un risku novērtēšana, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība), kā arī palielināt minimālo vadīšanas nodarbību skaitu (piem., B kategorijai no 14 uz 20). 2018 - Grozījumi MK noteikumos Nr. 279 paredz pilnveidot mācību braukšanas nosacījumu piemērošanu praktisko mācību laikā, apgūstot traktortehnikas vadības prasmi, attiecīgi precizējot CSN. 2019 - Grozījumi MK noteikumos Nr. 551 nosaka, ka par mobilā telefona un citu viedierīču lietošanu pie auto stūres tiks reģistrēts viens pārkāpumu uzskaites punkts.

	- Grozījumi MK noteikumos Nr. 103 nosaka minimālās prasības mehāniskā TL vadītāja profesionālās kvalifikācijas iegūšanai; kārtību, kādā iegūst un atjauno mehānisko TL, mopēdu, tramvaju un velosipēdu vadītāja tiesības; kārtību, kādā izsniedz, maina un atjauno vadītāja apliecību; gadījumus, kad tiek iznīcināta vadītāja apliecība, kā arī vadītāja apliecības iznīcināšanas kārtību. - Grozījumi Ceļu satiksmes likumā paredz, ka vadītājiem turpmāk var nebūt līdzī TL reģistrācijas apliecība un vadītāja apliecība, ja ir līdzī personu apliecinošs dokuments. 2020 - Ceļu satiksmes likumā ir izstrādāti un tiek saskaņošanai virzīti saistītie grozījumi MK 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", paredzot papildināt Ceļu satiksmes likumu ar normām, kas attiecināmas uz elektroskrejriteņu iekļaušanu daļībai ceļu satiksmē.
Informatīvās kampaņas	"Dusmīgs, toties dzīvs!" "Drošs ceļš uz skolu!" "Redzams, tāpat dzīvs!" "Dzīvības josta" "Esi gaismas vēstnesis!" "Skaties ceļam acīs!" "PIEKLĀJĪBA VIENO!" "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" "Par labām attiecībām" "REDZI – PAREDZI!" "Apstājies, pirms atslēdzies!" "Viena kļūda – salauzta dzīve" "Tuvāk NĒ!" "Ballējam - izguļam!" "Vari priekšā. Vari arī aizmugurē!" "Agresīva braukšana atstāj rētas"
Piešķirtais finansējums CSD plāna ietvaros no OCTA līdzekļiem 2017.-2019. gadā	5 217 146,90 EUR
Izlietotais finansējums pa 2017-2019. gadiem un 2020. gadā plānotais CSD plāna ietvaros	5 568 380,79 EUR un 1 420 349.00 EUR

Pētījuma rezultātā esam izvērtējuši līdz šim īstenoto pasākumu ietekmi un efektivitāti un identificējuši galvenos prioritāros virzienus, uz kuriem koncentrēties nākamajā īstermiņa politikas plānošanas dokumenta periodā 2021.-2025. gadam.

Tabula 12. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā

	Esošo aktivitāšu vērtējums	Prioritārie rīcības virzieni
Satiksmes noteikumu izpildes panākšana		
Ātrums	Pabeigts 2014. gadā veiksmīgi uzsāktais stacionāro fotoradaru uzstādīšanas projekts, kas palīdzējis samazināt vidējo braukšanas ātrumu un CSNg skaitu, kuru iemesls ir nepareiza ātruma izvēle	Stacionāro fotoradaru skaita palielināšana ar sevišķu akcentu uz vidējā ātruma radaru ieviešanu
Drošības jostas	Informatīvās akcijas un Valsts Policijas preventīvās darbības uzlabojumi drošības aprīkojuma lietošanas biežumu vadītājiem. Liels potenciāls uzlabot drošības aprīkojuma kvalitāti pasažieriem un bērniem	Jostu lietošanas noteikšanas funkcionalitātes ieviešana stacionārajiem fotoradariem
Alkohols	Pastiprinātie sodi un informatīvās akcijas būtiski samazinājušas auto vadīšanu reibumā un samazinājuši CSNg skaitu, kuru iemesls ir alkohola reibums	Turpināt iesāktās aktivitātes
Uzmanības novēršana	Sabiedriskās domas aptaujas norāda lielu īpatsvaru mobilo iekārtu lietošanai pie stūres, kas ir viens no lielākajiem uzmanības novēršanas faktoriem vadītājiem, taču iekārtu lietošanas fakta fiksēšana ir nepietiekama	Mobilo iekārtu lietošanas noteikšanas funkcionalitātes ieviešana stacionārajiem fotoradariem. Ceļu infrastruktūras elementu – ribjoslu, pretējo joslu atdalīšanas stabiņu (neregulējamās krustojumos), barjeru ieviešana
TL vadītāju izglītība un apmācība		
Autovadītāju apmācība	Autovadītāju teorētiskās apmācības rezultāti ir labi, taču ir problēmas saistībā ar praktiskās vadīšanas iemaņām. Ir uzsākts darbs pie to pilnveidošanas, kas jāturpina	Pastiprināta uzmanība pievēršama praktisko iemaņu pilnveidošanai apmācības procesā, lai jaunie autovadītāji veiksmīgāk iekļautos satiksmes organizācijā
Izglītības iestāžu nodrošinātā apmācība skolēniem	CSD apmācības ir iekļautas skolu izglītības satura sistēmā, taču ir problēmas saistībā ar praktisko iemaņu piemērošanu dzīvē	Turpināt CSD jautājumu iekļaušanu skolu programmās, pastiprinot to ar sabiedrības informēšanas informatīvajām kampaņām, kas vērstas galvenokārt uz vecākiem
Neaizsargāti satiksmes dalībnieki		
Gājēji	Informatīvās akcijas un infrastruktūras uzlabojumi ir nodrošinājuši veiksmīgu CSNg cietušo gājēju skaita uzlabojumu	Turpināt mērķtiecīgas investīcijas gājēju infrastruktūras uzlabojumos sevišķu uzmanību pievēršot gājēju pāreju drošībai
Velosipēdisti	Pārskata periodā būtiski pieaugusi velosatiksmes intensitāte un ar mazāku proporciju arī CSNg cietušo velosipēdistu īpatsvars	Turpināt mērķtiecīgas investīcijas apvienoto velo un gājēju ceļu un citas saistītās ceļu satiksmes infrastruktūras uzlabojumus

Mototransporta vadītāji un pasažieri	Informatīvo akciju un sabiedrisko organizāciju darbības rezultātā būtiski samazinājies bojāgājušo mototransporta vadītāju un pasažieru skaits, taču ir problēma ar kvadriciklu un mopēdu vadīšanu alkohola reibumā	Turpināt iesāktās aktivitātes attiecībā uz mototransporta drošības uzlabojumiem, pievērst uzmanību kvadriciklu un mopēdu vadīšanai reibumā
Elektroskrejriteņu vadītāji	Pārskata periodā masveidā parādījies jauns TL veids, kura regulējuma dēļ ir neproporcionāli liels cietušo un bojāgājušo skaits	Apstiprināt izmaiņas likumdošanā un pievērst uzmanību tālākajai elektroskrejriteņu attīstībai un to veiksmīgai iekļaušanai kopēja mobilitātes sistēmā
Reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos	Līdzšinējā operatīvo dienestu darbība un tehnoloģiskās inovācijas samazinājušas reakcijas laiku uz CSNg palielinot iespēju glābt CSNg cietušo dzīvības	Operatīvo dienestu aprīkojuma un tehnoloģisko risinājumu uzlabojumi

Satiksmes noteikumu izpildes panākšana

Izvērtējuma ietvaros esam padziļināti analizējuši satiksmes noteikumu izpildes panākšanas komponenti, koncentrējoties uz ātruma ievērošanu, drošības jostu lietošanu, alkohola lietošanas mazināšanu un uzmanības novēršanas mazināšanu.

CSD plānā ietvertie pasākumi ir vērsti uz satiksmes dalībnieku uzvedības paradumu maiņu. Lai novērtētu preventīvo pasākumu efektivitāti, veicām iemeslu analīzi CSNg ar bojā gājušajiem un smagi ievainotajiem. Pārskata periodā nav pieejama informācija par CSNg iemeslu 46,4% gadījumu ar bojāgājušajiem un 33,7% gadījumu ar smagi ievainotajiem. Tomēr pieejamā datu kopa ir pietiekama, lai novērtētu īstenoto pasākumu ietekmi attiecībā uz satiksmes noteikumu izpildes panākšanu. Papildu jāatzīmē, ka 2018. gadā ir mainīta CSNg iemeslu klasifikācija, tādēļ daži iemesli nav tieši savietojami. Piemēram, krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana ir sadalīta regulējama vai neregulējama krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošanā.

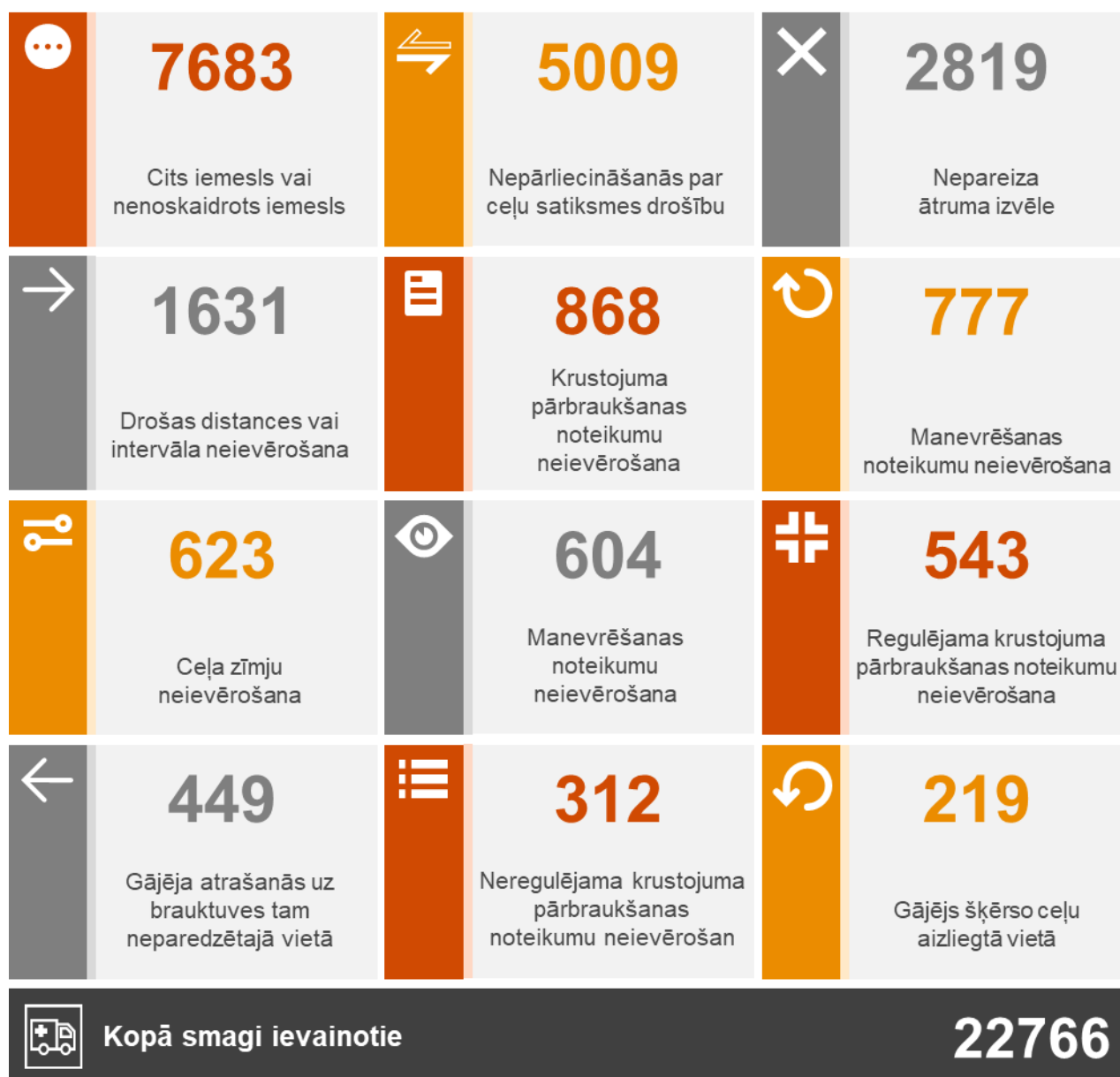
Visbiežāk sastopamie iemesli CSNg ar bojāgājušajiem ir nepareiza ātruma izvēle, nepārliecināšanās CSD (neuzmanība) un gājēju atrašanās uz brauktuves tam neparedzētajā vietā. Pārējie iemesli ir sastopami ievērojami retāk.

Attēls 19. CSNg ar bojā gājušajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)



Visbiežāk sastopamie iemesli CSNg ar smagi ievainotajiem ir nepārliecināšanās par CSD, nepareiza ātruma izvēle un drošas distances vai intervāla neievērošana.

Attēls 20. CSNg ar smagi ievainotajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)



No minētā secināms, ka ir būtiski pilnveidot datu uzskaiti, lai būtu pieejama visaptveroša informācija par CSNg iemesliem un būtu iespējams tos izmantot par pamatu pasākumu (t.sk. informatīvo kampaņu) mērķtiecīgā plānošanā.



Detalizēts pārskats par CSNg ar bojā gājušajiem un smagi cietušajiem 15 izplatītākajiem iemesliem pieejams **Pielikums 7.**

Ātrums

Pārskata perioda sākumā nepareiza ātruma izvēle bija par iemeslu vismaz 13,9% CSNg ar smagi cietušajiem un 20,7% CSNg ar bojāgājušajiem³⁰. Pārskata periodā ir ieviesti dažādi pasākumi, kas ir sekmējuši to, ka ātrums arvien mazāk gadījumos ir CSNg iemesls. Būtiskākie veiktie pasākumi ietver:

- Fotoradaru uzstādīšana uz Latvijas ceļiem. Pirmais fotoradaru projekts noslēdzās 2012. gadā, savukārt otrs tika īstenots vairākos posmos sākot no 2014. gada decembra. Tā rezultātā CSDD ir pabeigusi stacionāro fotoradaru vietu izvēli, iegādājusies, uzstādījusi un nodevusi ekspluatācijā 100 fotoradarus.
- VP patrulēšana uz ceļiem un ātruma pārkāpumu fiksēšana ar pārvietojamiem fotoradariem.
- Informatīvās kampaņas par ātruma pārsniegšanu saskaņā ar CSD plānu, piemēram, "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!".

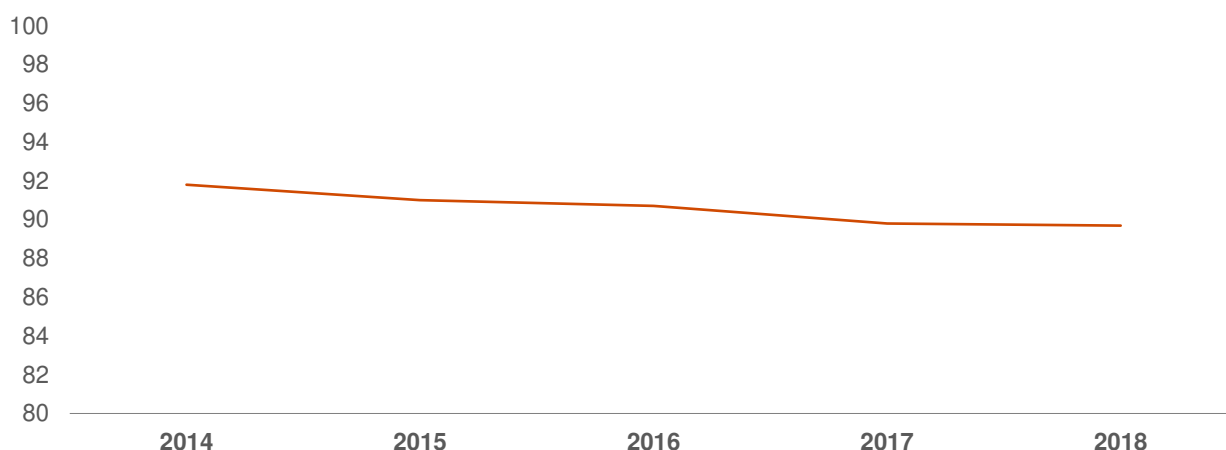
Izvērtējot fotoradaru pārkāpuma fiksēšanas pamatrādītājus, secināms, ka radaru izmantošana ir ievērojami palielinājusies. Tajā pašā laikā VP patrulēšana ir samazinājusies, ko atspoguļo sastādīto protokolu skaita samazinājums.

Tabula 13. Fotoradaru un VP patrulēšanas braukšanas ātruma pārkāpumu fiksēšanas pamatrādītāji (2015.-2019. gads)

Gads	2015	2016	2017	2018	2019
Stacionāro radaru skaits	16	40	60	100	100
Pārvietojamo fotoradaru fiksētie pārkāpumi	31 254	35 743	38 570	84 223	80 472
Stacionāro fotoradaru fiksētie pārkāpumi	97 257	234 341	235 680	273 947	302 638
VP sastādīto protokolu par ātrumu skaits			93 001	72 931	82 925

Fotoradaru ieviešanas rezultātā ir samazinājies vidējais ātrums uz Latvijas ceļiem no 91,8km/h 2014. gadā līdz 89,69km/h 2018. gadā.

Attēls 21. Vidējā ātruma izmaiņas uz Latvijas ceļiem (2014.-2018. gads)



Saskaņā ar PVO ekspertu viedokli³¹, vidējā ātruma samazinājums par 1 km/h samazina CSNg risku par 2-3%. Tādējādi radaru ieviešanas un citu vidējā ātruma samazināšanas darbību rezultātā CSNg risks varētu būt samazināts par 4-6%. Minēto apstiprina datu analīzes rezultāti, kuri parāda, ka pārskata periodā ir samazinājies bojāgājušo (36,3%) un smagi cietušo (4%) skaits, kuros par iemeslu bijusi nepareiza ātruma izvēle. Turklāt līdz ar infrastruktūras uzlabojumiem, fotoradari ir ieviesti arī ceļa posmos, kur bieži notiek CSNg, kur pārskata periodā ir novērojami būtiski uzlabojumi.

³⁰ Dati no CAIS datubāzes

³¹ World Health Organization, "Road safety - Speed"

Drošības jostas

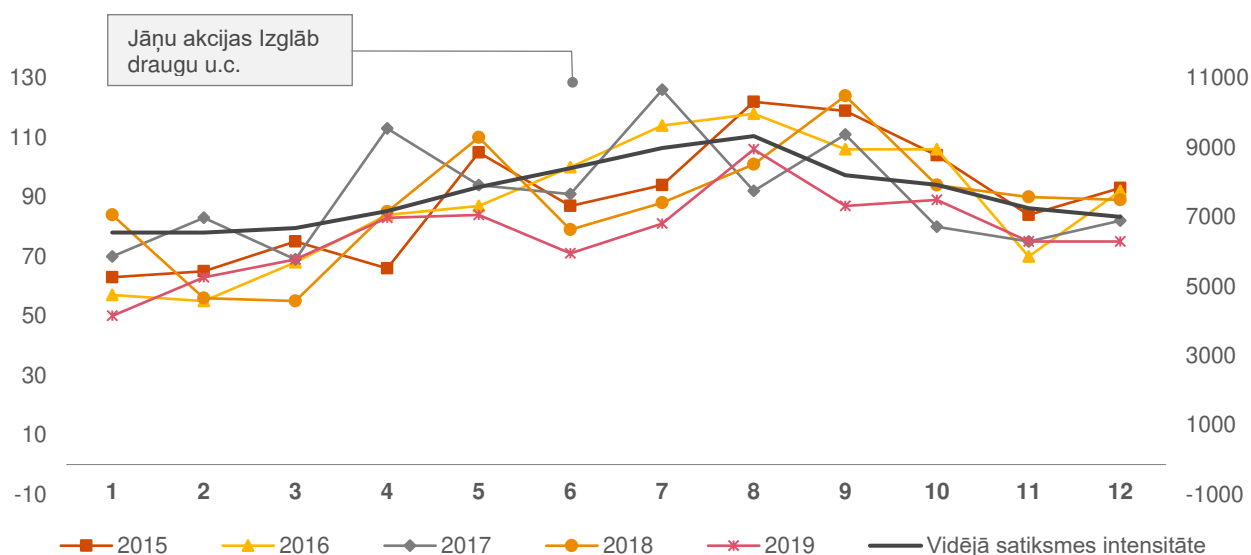
Drošības jostu lietošana ir būtisks problēmjautājums galvenokārt attiecībā uz pasažieriem. Saskaņā ar CSD padomes domnīcu protokolos pieejamo informāciju, drošības jostas TL priekšējos sēdekļos lieto 86 līdz 94%, bet aizmugurējos sēdekļos - 66%. CSDD veiktā pētījumā³² secināts, ka vienmēr piesprādzējas vien 43% pasažieru. CSD plānā iepianoto kampaņu par drošības līdzekļu izmantošanu iepianots veikt 2020. gadā, tādējādi tās efektivitāti un ietekmi vēl nav iespējas novērtēt. Valsts Policijas ekipāžu sastādīto protokolu īpatsvars par drošības aprīkojuma lietošanu īpatsvars 2019. gadā pret 2018. gadu ir samazinājies no 8,3% no visiem ekipāžu sastādītajiem protokoliem uz 7,7%.

Alkohols

Kopš šī gadsimta sākuma Latvijai ir izdevies būtiski samazināt alkohola reibumā izraisīto CSNg bojāgājušo (astoņas reizes) un smagi ievainoto (četras reizes) skaitu. Latvija šajā jomā uzrāda vienus no labākajiem rezultātiem ES. Vidēji ES CSNg ar bojāgājušajiem vidēji 25% gadījumu notiek braukšanas alkohola reibumā dēļ, Latvijā šis rādītājs pārskata periodā ir 9,6%.

Raugoties gada griezumā, secināms, ka vislielākais CSNg iesaistīto personu skaits reibumā kopumā raksturīgs vasaras periodam. Jāatzīmē, ka periodā pirms Jāņiem novērojama visintensīvākā informatīvo kampaņu norise, līdz ar to jūnijā rezultāti ir ievērojami labāki.

Attēls 22. CSNg iesaistīto personu skaits reibumā pa mēnešiem salīdzinājumā ar vidējo satiksmes intensitāti



Pārskata periodā visi pamatrādītāji, kas raksturo TL vadīšanu reibumā ir bijuši stabili, neraugoties uz kopējo satiksmes intensitātes pieaugumu (par 16%) un smagi cietušo skaita pieaugumu (par 6,4%).

³² Satiksmes dalībnieku uzvedība ceļu satiksmē un attieksme pret ceļu satiksmes noteikumiem, 2019.

Tabula 14. Pamatrādītāji, kas raksturo auto vadīšanu reibumā

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
VP ekipāžu sastādīto protokolu skaits vadītājiem reibumā			3863	3680	3468	3539
Bojāgājušo skaita, kas radušies vadītāju alkohola reibumā izraisītajos CSNg	29	18	12	12	11	14
% no kopējiem bojāgājušajiem, kas radušies vadītāju alkohola reibumā izraisītajos CSNg	13,7%	9,6%	7,6%	8,8%	7,4%	10,6%
Vadītāji reibumā, kas iesaistīti CSNg ar cietušajiem	302	298	307	256	290	280
% no kopējiem vadītājiem, kas iesaistīti CSNg ar cietušajiem	5,5%	5,7%	5,3%	4,3%	4,7%	5,0%

Tādējādi var secināt, ka kompleksās preventīvās darbības un informatīvās kampaņas attiecībā uz alkohola reibumā izraisīto CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaita mazināšanu ir bijušas veiksmīgas.

Uzmanības novēršana

Līdzšinējās tendences parāda, ka būtiskākais uzmanības novēršanas līdzeklis pie stūres ir mobilās iekārtas. CSDD apkopotā informācija³³ parāda, ka vairāk nekā 70% no autovadītājiem ikdienā pie stūres lieto mobilās iekārtas. Visbiežāk autovadītāji pie stūres veic zvanus (72%), sarakstās ar īsziņām (43%) un sērfo internetā un sociālajos medijos (17%). Nepārlicināšanās par CSD (neuzmanība) ir kļuvusi par būtisku iemeslu CSNg ar bojāgājušajiem un smagi cietušajiem. Saskaņā ar ekspertu vērtējumu, šo CSNg galvenais iemesls ir mobilo iekārtu lietošana pie stūres.

Līdz šim pievērsta uzmanība šīs problēmas risināšanai ir nepietiekama. Tikai 2,4% VP sastādīto protokolu ir par mobilo iekārtu lietošanu pie stūres, no tiem 68 gadījumi fiksēti ar netrafaretētajām policijas automašīnām (8,0% no visiem pārkāpumiem, kas fiksēti ar šīm automašīnām).

Lai samazinātu mobilo iekārtu lietošanu pie stūres, nepieciešams rast papildu iespējas mobilo iekārtu izmantošanas fiksēšanai, lai to būtu iespējams atbilstoši kontrolēt un attiecīgajos gadījumos piemērot sodus. Rekomendējams ieviest izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai pastiprinātu fotoradaru izmantošanu un nodrošinātu iespēju veikt pašu mobilo ierīču tehnisko analīzi pēc CSNg, t.i. mobilās ierīces spēj saglabāt lietotāja darbību vēsturi, tajā skaitā gan pasīvo, gan aktīvo mobilā tālruņa lietošanu, ieskaitot to, vai saruna ir tikusi veikta izmantojot brīvroku sistēmu vai lietojot tālruni neatļautā veidā.

TL vadītāju izglītība un apmācība

Izvērtējuma ietvaros esam padziļināti analizējuši TL vadītāju izglītības un apmācības komponenti, koncentrējoties uz esošo autovadītāju apmācības procesu un izglītības iestāžu nodrošināto apmācību skolēniem (satiksmes dalībniekiem), kas nākotnē kļūs par TL vadītājiem.

³³ CSDD "Mobilā telefonā sēdoši autovadītāji - apkārt neko neredzoši un nedzirdoši zombiji"

Autovadītāju apmācība

Jauni autovadītāji ar stāžu līdz 2 gadiem par 77,1% biežāk nekā vidēji visi autovadītāji iekļūst CSNg ar cietušajiem. Pārskata periodā kopš 2016. gada vērojams uzlabojums šajā rādītājā – jauno vadītāju ar autovadīšanas stāžu līdz 2 gadiem īpatsvars kopējā CSNg ar cietušajiem skaitā 2016. gadā bija 11,3% bet 2019. gadā tikai 8,8%. Tiesa, saskaņā ar EK kopsavilkuma datiem³⁴ Latvija 2016. gadā bija 3. vietā Eiropā 15-17 gadīgo satiksmes dalībnieku bojāejas rādītājā. Tādējādi ļoti būtiski ir pievērst uzmanību jauno autovadītāju apmācībai.

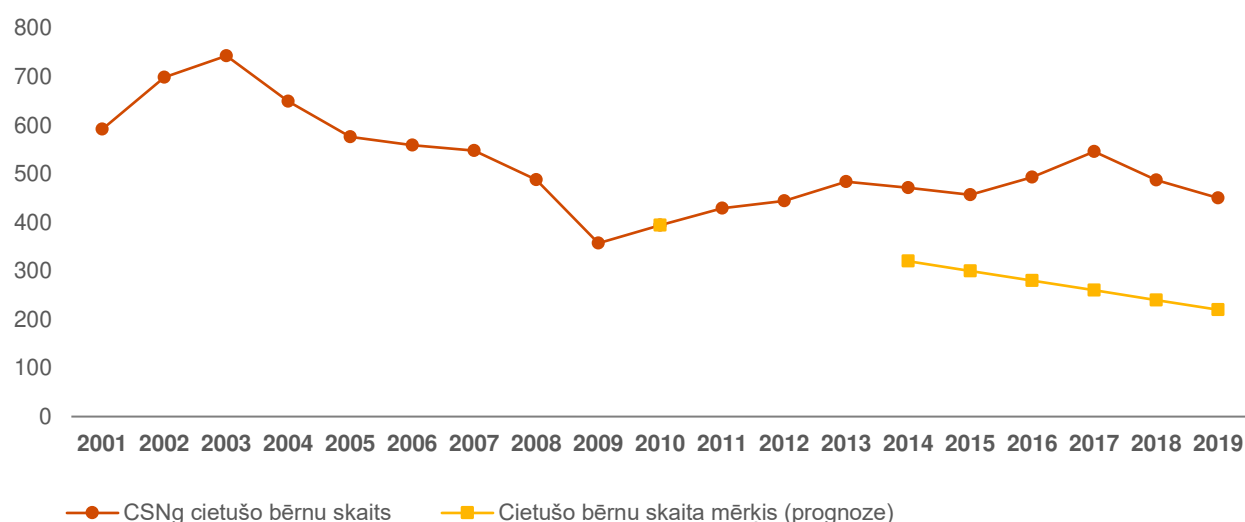
Pārskata periodā ir bijuši dažādi uzlabojumi vadītāju eksaminācijas jomā ir uzsākti mopēdu vadīšanas eksāmeni reālā satiksmes vidē, eksāmenu vērtēšanā virzās uz kompetenču izvērtēšanu, sevišķu uzsvāru liekot uz spēju iekļauties satiksmes plūsmā un prognozēt satiksmes situāciju un paredzēt bīstamību. Saskaņā ar CSDD sniegto informāciju, Latvija ir 3. valsts pasaulē, kas ir ieviesusi video jautājumus.

CSL 5. pants nosaka, ka CSDD kontrolē transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu. 358.MK noteikumu 14.3. punkts nosaka, ka autoskolas sekmības procents vadīšanā jābūt virs 50%. Laika posmā no 2019. gada 1. decembra līdz 2020. gada 30. maijam 47,9% vadītāju nokārtoja braukšanas eksāmenu. 106 autoskolās no 206 šī 50% prasība nav tikusi izpildīta. Tādējādi secināms, ka nepieciešama pastiprināta braukšanas apmācības kontrole autoskolās, vienlaicīgi apsverot iespēju vēl palielināt obligāto braukšanas stundu skaitu.

Izglītības iestāžu nodrošinātā apmācība skolēniem

Personas vecumā līdz 18 gadiem veido 3,0% no bojāgājušo un 10,3% no ievainoto kopskaita. CSNg personas līdz 18 gadiem pārskata periodā ir cietušas kā pasažieri (48,0% gadījumu), gājēji (31,4%), velosipēdists (19,1%), vadītājs (1,4%). Lielākais pieaugums vērojams cietušo velosipēdistu un mopēda vadītāju skaita ziņā – to īpatsvars palielinājies no 15,5% 2014. gadā uz 23,2% 2019. gadā. Pārskata periodā cietušo personu vecumā līdz 18 gadiem skaits nevienā gadā nebija zemāks par cietušo skaitu 2010. gadā. Tādējādi nākamajā periodā būtu jāpievērš pastiprināta uzmanību cietušo bērnu skaita samazinājumam, sevišķi velosipēdistu un mopēda vadītājiem.

Attēls 23. CSNg cietušo (bojāgājušo un ievainoto) personu līdz 18 gadiem skaita dinamika (2001.-2019. gads)



Detalizēts pārskats par CSNg iesaistīto personu līdz 18 gadiem skaitu dažādos teritoriālos griezumos pieejams **Pielikums 8.**

Ceļu satiksmes drošības jautājumi ir iekļauti izglītības saturā, norisinās izglītojošie pasākumi un skolēnu zināšanu un prasmju diagnostika. Saskaņā ar 2016. gada diagnosticējošā darba 4. un 8.klasei rezultātiem, VISC secināja, ka “skolēnu zināšanas par CSN ir pietiekamas. Jautājumi, kas bija saistīti ar praktisku

³⁴ Traffic Safety Basic Facts, 2018

pieredzi (īpaši ka transporta līdzekļa vadītājam) norāda uz nepieciešamību pilnveidot skolēnu attieksmi, kad zināšanas kļūst par ikdienas drošiem paradumiem.”

Izglītības saturs ir mērķtiecīgi orientēts uz to, lai veidotu par sociāli atbildīgiem sabiedrības locekļiem, kas spēj izvēlēties situācijai atbilstošāko rīcības modeli un apzinās savas rīcības sekas.

- **Pirmsskolas izglītības** programmā skolēnam ir jāapgūst dažādas pamatprasmes, cita starpā, attiecībā uz drošību dažādās ikdienas situācijās. Piemēram, rīcība uz ielas, rotaļas brīvā dabā, kā arī ceļu satiksmes drošības noteikumi. Skolēniem ir jāspēj atšķirt laba rīcība no sliktas, jāievēro noteikumi un jāsaprot pie kā un kādā gadījumā vērsties pēc palīdzības.³⁵
 - **Pamatizglītības** programmā bērnam ir jāapgūst gatavība sociāli atbildīgai nostājai. Apgūstamo zināšanu un prasmju kopums ir sadalīts pa klasēm:
 - beidzot 3. klasi, zina, kā saglabāt savu un citu cilvēku drošību, t.sk. uz ielas; zina un ievēro CSN, kas nodrošina gājēju un pasažieru drošību;
 - beidzot 6. klasi, zina un ievēro CSN (arī par velosipēdistu drošību) un citus drošības noteikumus;
 - beidzot 9. klasi, zina un ievēro CSN (arī par velosipēdistu un motorizēto TL vadītāju drošību) un citus drošības noteikumus.³⁶
- Ceļu satiksmes drošības jautājumi ir ietverti mācību priekšmeta “Sociālās zinības” standartā 1.-9.klasei. No 2020. gada 1.septembra spēkā būs MK 2018. gada 27. novembra noteikumi Nr. 747 “Noteikumi par valsts pamatzglītības standartu un pamatzglītības programmu paraugiem”, kas nosaka, ka izglītības programmā ārpus kopējās mācību stundu slodzes tiek iekļautas klases stundas, kas tiek plānotas atbilstoši mācību un audzināšanas darba vajadzībām, iekļaujot tajās, piemēram, veselības izglītības un CSD jautājumus.
- **Vispārējās vidējās izglītības** programmā bērnam ir jāklūst par garīgi, emocionāli un fiziski attīstītu personību, tai skaitā ir jāapzinās un jāapgūst rūpes par savu veselību un drošību. Ceļu satiksmes drošības jautājumi ir ietverti mācību priekšmetā “Veselības mācība”. No 2020. gada 1.septembra spēkā būs MK 2019. gada 3. septembra noteikumi Nr. 416 “Noteikumi par valsts vispārējās vidējās izglītības standartu un vispārējās vidējās izglītības programmu paraugiem”, kas vispārējās vidējās izglītības posmā nosaka plānotos skolēnam sasniedzamos rezultātus, t.sk. veselības, drošības un fiziskās aktivitātes mācību jomā – skolēns ikdienā apzināti rīkojas saskaņā ar veselīga dzīvesveida ieradumiem, spēj identificēt apdraudējumus un riskus dažādās vidēs un situācijās, veic preventīvus drošības pasākumus, identificē drošas rīcības soļus, izvēloties piemērotākās problēmrisināšanas stratēģijas.

Papildu minētajam, saskaņā ar MK 2009.. gada 24. novembra noteikumiem Nr.1338 “Kārtība, kādā nodrošināma izglītojamo drošība izglītības iestādēs un to organizētajos pasākumos” atbilstoši izglītības iestādes vajadzībām un vietējiem apstākļiem izglītības iestāde izstrādā drošības noteikumus, kuros iekļauj informāciju par rīcību ekstremālās un nestandarta situācijā, informāciju par ceļu satiksmes drošību u.c. Izglītojamo iepazīstināšanu ar drošības noteikumiem reģistrē klases vai grupas žurnālā.

Minētie pasākumi parāda, ka formālās izglītības kontekstā tiek nodrošināts plašs pasākumu klāsts. Tomēr, lai praktiski nodrošinātu, ka skolēni ir ne tikai pārzina, bet arī praktiski izmanto iegūtās zināšanas, būtiska loma ir arī skolēna ģimenei un sociālajiem tīkliem.

Neaizsargāti satiksmes dalībnieki

Analizējot neaizsargāto satiksmes dalībnieku skaita dinamiku, secināms, ka šajās kategorijās ir ļoti polāri rādītāji. 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 neuzlabojas līdz mērķa rādītājam. Attiecībā uz smagi ievainoto skaita samazinājumu, mērķa rādītāji netiek sasniegti nevienā kategorijā.

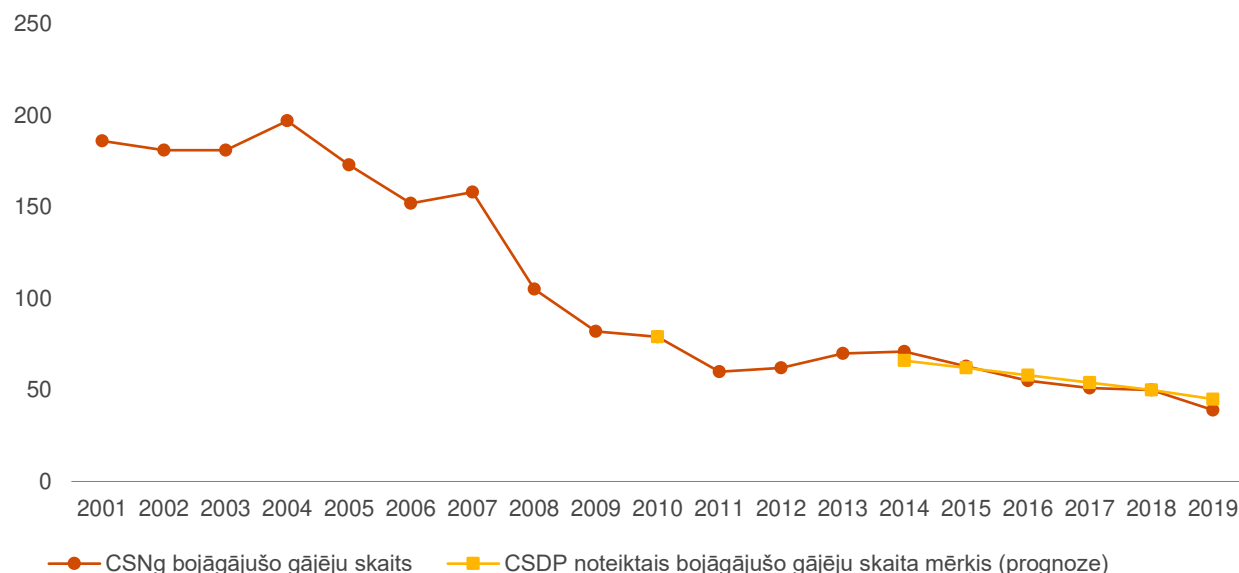
³⁵ MK noteikumi Nr. 716 “Noteikumi par valsts pirmsskolas izglītības vadlīnijām un pirmsskolas izglītības programmu paraugiem”

³⁶ MK noteikumi Nr. 468 “Noteikumi par valsts pamatzglītības standartu, pamatzglītības mācību priekšmetu standartiem un pamatzglītības programmu paraugiem”

Gājēji

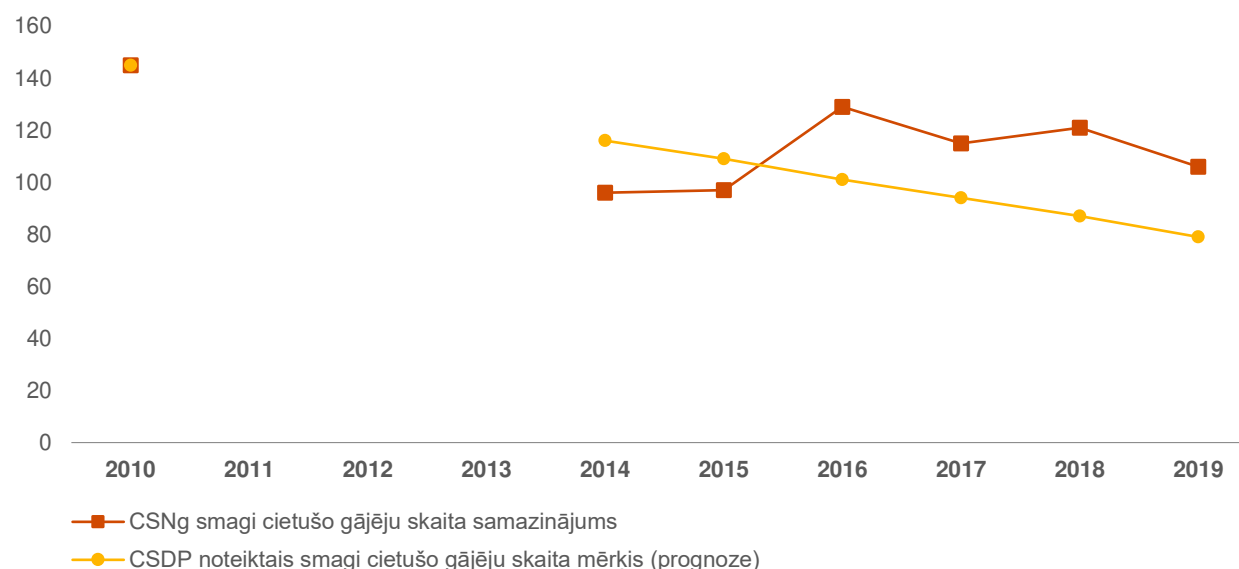
Bojāgājušo gājēju skaita faktiskais rezultāts pārskata periodā trijos no sešiem gadiem sasniedza vai pārsniedza uzstādīto mērķa rādītāju. Aptuveni puse gājēju (2018. un 2019. gadā – 50%) gājuši bojā uz valsts autoceļiem un 80% (2019. gadā) gadījumu tas ir noticis diennakts tumšajā vai krēslainajā laikā. Pozitīvi vērtējama mērķtiecīgi īstenotā politika un CSD plāna ietvaros realizētās informatīvās kampaņas ("Redzams, tātad dzīvs", "Redzi, paredzi"), kā arī atstarojošo vestu dalīšana iedzīvotājiem, kas atstājušas ietekmi uz bojāgājušo skaita samazinājumu.

Attēls 24. CSNg bojāgājušo gājēju skaita dinamika (2001.-2019. gads)



Būtiski pesimistiskāka situācija ir vērojama attiecībā uz smagi ievainoto gājēju skaita dinamiku. Kopš 2015. gada ievainoto gājēju skaita izmaiņas svārstās aptuveni 10% robežās. Lielākā daļa gājēju ir tikuši smagi ievainoti apdzīvotās vietās (pārskata periodā vidēji 90,6%, 2019. gadā – 92,2%). Minētais parāda, ka ir nepieciešams pastiprināt mērķtiecīgu pasākumu īstenošanu, cita starpā, veicot investīcijas infrastruktūrā. Piemēram, gājēju pāreju apgaismojums, regulējamu pāreju ieviešana, ātrumslikšņu izveide vietās, kur satiekas lielas gājēju un TL plūsmas. Lielākā daļa šādas infrastruktūras objektu ir pašvaldību pārraudzībā, līdz ar to nepieciešama koordinēta gājēju infrastruktūras uzlabošanā, kas šobrīd nav uzskatāma par pietiekamu optimālai gājēju drošības nodrošināšanai.

Attēls 25. CSNg smagi ievainoto gājēju skaita dinamika (2011.-2019. gads)



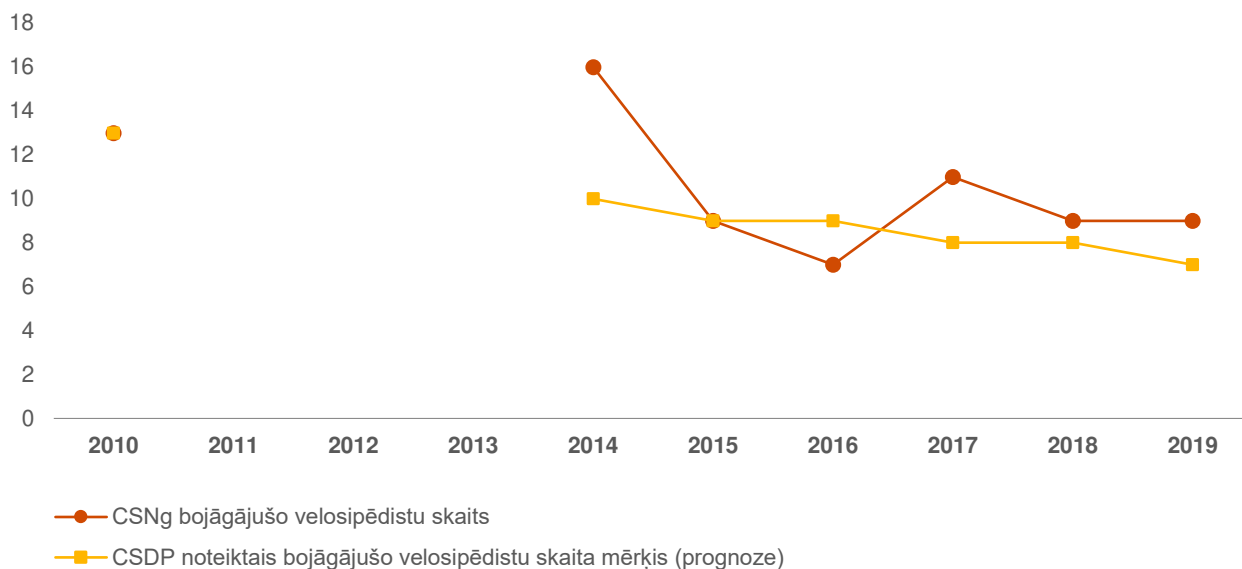


Detalizēts pārskats par CSNg iesaistīto gājēju skaitu dažādos teritoriālos griezumos pieejams **Pielikums 8.**

Velosipēdisti

Bojāgājušo velosipēdistu skaita faktiskais rezultāts pārskata periodā divos no sešiem gadiem sasniedza vai pārsniedza uzstādīto mērķa rādītāju. Vidējais pārskata periodā bojāgājuši 10 velosipēdisti gadā.

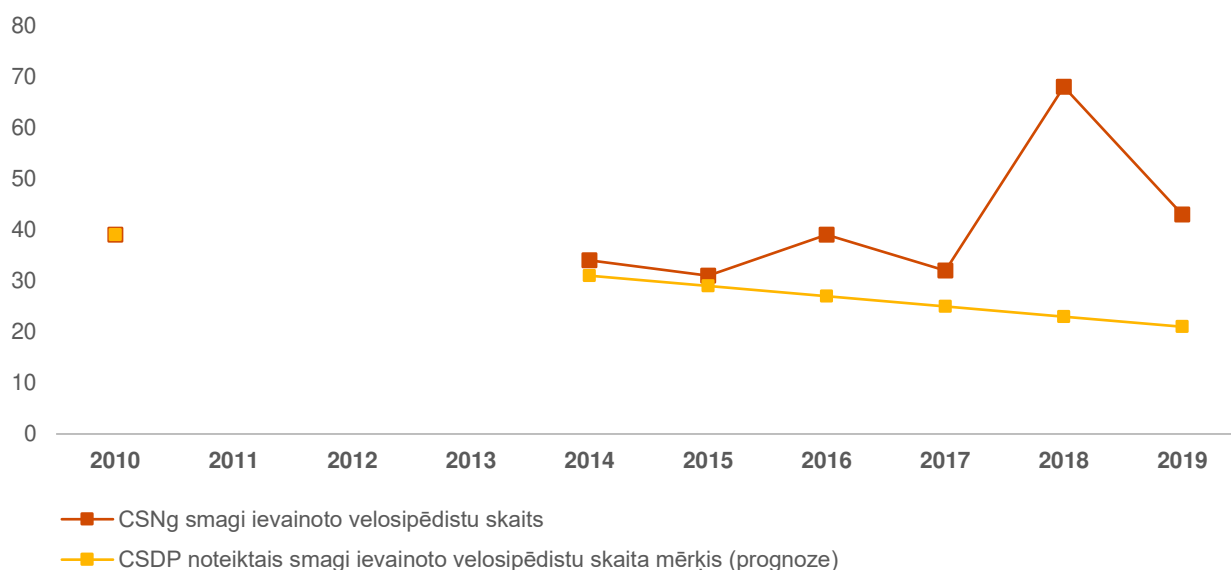
Attēls 26. CSNg bojāgājušo velosipēdistu skaita dinamika (2010.-2019. gads)



Līdzīgi kā attiecībā uz gājējiem, arī cietušo velosipēdistu skaita mazināšanās situācija ir sliktāka. Vidējais smagi ievainoto velosipēdistu skaits ir 41,2 gadā, no tiem apdzīvotajās vietās, ieskaitot Rīgu ir smagi cietuši 61,5% velosipēdistu. Apskatot dažādas valsts autoceļu kategorijas, pret kopējiem auto nobrauktiem kilometriem velosipēdisti iesaistīti līdzīgi visās autoceļu kategorijās, taču smagi ievainoto proporcija pret CSNg iesaistītajiem ir daudz lielāka – laika posmā no 2015. līdz 2019. gadam 65 no 329 jeb 19,8%³⁷ velosipēdistu uz valsts autoceļiem guvuši smagus ievainojumus. Salīdzinoši Rīgā šis rādītājs tādā pašā laika posmā ir 1,7%.

³⁷ CSDD un CAIS dati

Attēls 27. CSNg smagi ievainoto velosipēdistu skaita dinamika (2010.-2019. gads)



Detalizēts pārskats par CSNg iesaistīto velosipēdistu skaitu dažādos teritoriālos griezumos pieejams **Pielikums 8.**

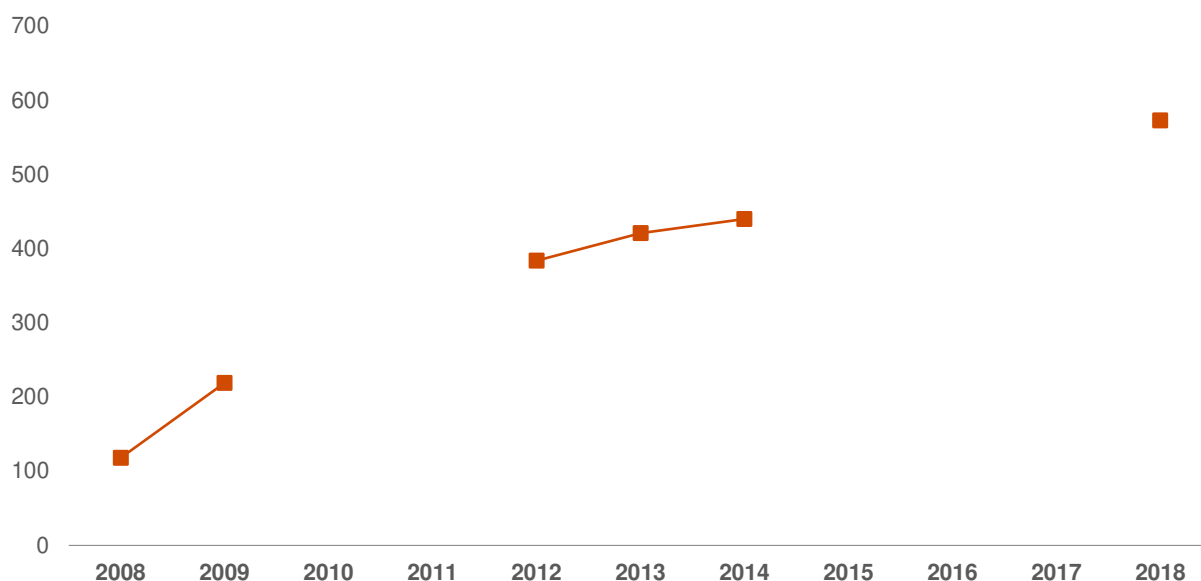
Pētījuma ietveros detalizēti analizējām velosatiksmi Rīgā, jo laika posmā no 2015. līdz 2019. gadam vidēji 51,02% CSN, kuros iesaistīti velosipēdisti ir notikuši Rīgā. Ņemot vērā mērīto satiksmes intensitātes korelāciju ar CSNg skaitu, secināms, ka lielākā velosatiksmes intensitāte ir Rīgā.

Uz pārskata izveidošanas brīdi netiek veikta velo intensitātes sistemātiski, vispaptveroši un ilglaicīgi mērījumi. Vienīgie pieejamie dati ir velosipēdistu plūsmas mērījumu uz lielākajiem Rīgas tiltiem rīta stundā no 8-9.

Četrus gadus laikā velosipēdistu skaits uz Rīgas tiltiem pieaudzis par 40%³⁸. Tas nozīmē, ka vidēji ik gadu velosipēdistu skaits pieaug par gandrīz 9%. Šāda tendence vērtējama kā pārsteidzoši laba, ņemot vērā to, ka uz neviena tilta Rīgā nav ierīkota veloinfrastruktūra. Tās trūkums un velosipēdistu skaita pieaugums nozīmē arvien bīstamāku un nedrošāku situāciju uz tiltu ietvēm, pa kurām lielākoties pārvietojas velosipēdisti.

³⁸ <https://www.pilsetacilvekiem.lv/velobrauceju-skaitisana-2018/>

Attēls 28. Velosipēdistu skaits stundā uz Vanšu tilta septembrī



Neraugoties uz pieaugošo velosatiksmes intensitātes pieaugumu CSD plānā, ja neskaita infrastruktūras uzlabojumus un skolās veiktos jauno velosipēdistu kvalifikācijas iegūšanas un informatīvās akcijas, citas aktivitātes nav veiktas.

Mototransporta vadītāji un pasažieri

Latvijā kopumā ir reģistrētas 26 785 mototransporta vienības, (aptuveni 23 000 aktīvu motobraucēju). Savukārt, mototransporta organizācijās ir apvienojušies aptuveni 1500 motobraucēju (aptuveni 6,5% no kopējā skaita).

MCA par savu galveno mērķi CSD jomā ir uzstādījusi tādu situāciju, kurā Latvijā nav neviena bojāgājušā mototransporta vadītāja un pasažiera. Faktiskais rezultāts ir ļoti tuvu vēlamajam. Pēdējos gados Latvijā bojā gājuši vidēji viens līdz divi mototransporta vadītāji gadā. Tas ir noticis pārsvarā ārpus sezonas (sezona ir no aprīļa pēdējās sestdienas līdz septembra pēdējai nedēļas nogalei).

Attiecībā uz TL, kuri iekļūst CSNg ar cietušajiem, 2019. gadā 4,9% gadījumu tie ir motociklu vadītāji, 2,26% mopēdu vadītāji un 0,36% kvadraciklu vadītāji. Būtiskākā problēma ir iekļūšana CSNg alkohola reibumā. Pārskata periodā alkohola reibumā CSNg iekļuva vidēji 5,2% motociklu vadītāju (2019. gadā – 4,7%). Situācija attiecībā uz kvadracikliem un mopēdiem ir ievērojami negatīvāka. Pārskata periodā 15,6% kvadraciklu vadītāju un 18,1% mopēdu vadītāju, kuri iekļuva CSNg ar cietušajiem, ir bijuši alkohola reibumā (2019. gadā attiecīgi – 20,0% un 22,5%).

Latvijā netiek uzskaitīta moto satiksmes intensitāte, līdz ar to nav iespējams noteikt bojāgājušo un smagi ievainoto īpatsvaru pret miljards nobrauktiem kilometriem. Turklāt bojāgājušo skaits ir ļoti mazs un neveiksmīgai apstākļu sakritībai var būt ārkārtīgi būtiska loma.

CSD uzlabošanā jāakcentē mototransporta organizāciju veikums attiecībā uz to biedru disciplinēšanu (TL tehniskais stāvoklis, rīcība uz ceļa) un informatīvo kampaņu organizēšanu. Procentuālais rādītājs attiecībā uz iekļūšanu CSNg starp mototransporta organizācijās esošajiem motobraucējiem un mototransporta organizācijām nepiederošajiem atšķiras 10,3 reizes – mototransporta organizāciju iekšējā disciplīna nodrošina daudz augstāku drošības līmeni satiksmē. Pēdējos 5 gados satiksmē nav gājis bojā neviens motoklubiem piederоs motociklists.

Elektroskrejriteņu vadītāji

Elektrisko skrejriteņu strauja attīstība Rīgā sākās 2019. gada vēlā pavasarī, kad darbu sāka elektrisko skrejriteņu nomas uzņēmumi. Līdz ar to pasākumi, kas ir vērsti uz elektronisko skrejriteņu vadītājiem

nevarēja tikt iekļauti CSD plānā 2017.-2020.gadam. Saskaņā ar pētījumu³⁹, 2019. gadā Rīgā darbojās 5 publiskās elektrisko skrejriteņu nomas uzņēmumi. Neskatoties uz salīdzinoši neseno darbības sākšanu, ar elektriskajiem skrejriteņiem 2019. gadā reģistrēti 53 CSNg, kuros cietušas 35 personas un 2 gājušas bojā. Saskaņā ar informāciju no nomas pakalpojumu sniedzējiem viena brauciena attālums ir 2,1 km. Paredzētas izmaiņas likumdošanas aktos, kas reglamentētu elektrisko skrejriteņu un citu mikromobilitātes rīku statusu ceļu satiksmē. Ņemot vērā, ka elektriskie skrejriteņi ir jaunums Latvijas transporta sistēmai, un nodrošinātu gan elektrisko skrejriteņu vadītāju likumdošanas aktos noteikto prasību izpildi, gan to pieņemšanu no citiem satiksmes dalībniekiem, nepieciešams veikt informatīvās kampaņas par elektriskajiem skrejriteņiem. Saskaņā ar intervijas laikā sniegto informāciju RDSD aktīvi iesaistās likumdošanas iniciatīvās saistībā ar jauno mikromobilitātes rīku regulēšanu un plāno izstrādāt Rīgas Dome saistošos noteikumus, lai uzlabotu satiksmes organizāciju Rīgā.

Reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos

CSNg bojāgājušo skaita samazināšanā būtiska ir ātra un atbilstoša reaģēšana. No jebkura iedzīvotāja CSNg gadījumā tiek sagaidīta nekavējoša operatīvo dienestu izsaukšana un pirmās palīdzības sniegšana uz vietas notikuma vietā pirms operatīvo dienestu ierašanās.

Lai atbilstoši nodrošinātu neatliekamās palīdzības sniegšanu CSNg gadījumā, NMPD ir nodefinējis Zelta stundas⁴⁰ principu – stundas laikā no negadījuma brīža cietušais jānogādā ārstniecības iestādē. Lai to nodrošinātu, NMPD ir rūpīgi izvērtējuši NMPD bāzes vietu atrašanās tīklu, atbilstoši nokļātot visu Latvijas teritoriju.

NMP ekipāžu ierašanās laiks izsaukumos uz CSNg pārskata periodā ir samazinājies visās analizētajās teritoriālajās vienībās. Ierašanās laiks CSNg vietā ir par 25% īsāks nekā ierašanās laiks uz visaugstākās un augstas prioritātes izsaukumiem pilsētās, un 33% īsāks nekā lauku teritorijās.

Tabula 15. Vidējais NMP brigādes ierašanās laiks izsaukumos uz CSNg (2014.-2019. gads)

Mērvienība		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pilsētās	min	7,3	6,5	6,3	6,6	6,9	6,9
Republikas nozīmes pilsētās	min	7,0	6,5	6,2	6,3	6,7	6,7
t.sk. Rīgā	min	7,4	7,0	6,5	6,8	6,9	7,1
Novadu nozīmes pilsētās	min	8,1	6,5	6,9	7,5	8,1	7,4
Lauku teritorijās	min	11,2	10,4	11,2	11,1	11,3	11,2

Lai uzlabotu iespējas ātri nokļūt CSNg vietā, veiktas šādas darbības:

- NMPD iekšējā normatīvajā aktā noteikts maksimālais braukšanas ātrums, ar kādu drīkst pārvietoties NMPD ekipāžas, t.i. 50% virs atļautā braukšanas ātruma attiecīgajā ceļa posmā.
- Atteikšanās no šoferu štata vietām 2018. gadā, lai samazinātu darbaspēka pieejamības ietekmi uz sniegto pakalpojumu kvalitāti. NMPD ekipāžu vada viens no medicīnas personāla, saņemot atbilstošu apmācību autovadīšanas prasmju uzlabošanai.

Šīs darbības ir palīdzējušas nodrošināt augstu NMPD ekipāžas ierašanās laiku uz CSNg, kā arī samazināt CSNg gadījumu skaitu, kuros iesaistītas NMPD ekipāžas 2019. gadā pret 2018. gadu par 12%⁴¹. Papildu

³⁹ Mikromobilitātes ārvalstu pieredzes analīze un labās prakses pārnese attiecīga pašvaldības normatīvā regulējuma izstrādē, 2020

⁴⁰ Emergency Services in Future Intelligent Transportation Systems Based on Vehicular Communication Networks

⁴¹ NMPD 2019. gada publiskais pārskats

uzlabojumu būtu iespējams sasniegt arī veicot uzlabojumus infrastruktūrā. To plānojot, ir būtiski ņemt vērā arī operatīvo dienestu specifikai nepieciešamos ceļa infrastruktūras elementus:

- Atbilstošas piebraukšanas iespējas pie ārstniecības iestādēm un NMPD bāzes punktiem, piemēram, Stradiņu klīniskās slimnīcas, Bērnu klīniskā universitātes slimnīca, NMPD Rīgas centrs;
- Operatīvā transporta joslas, kuras ārkārtas gadījumos vai transportējot ievainoto uz slimnīcu varētu izmantot operatīvais transports;
- Pārdomāti ceļu malu risinājumi – nomales, attālums starp ceļu barjerām, lēzenāki grāvji, lai operatīvā transporta vadītāji varētu neradot draudus satiksmes drošībai varētu novietot savus TL;
- Mazākas nozīmes autoceļu kvalitāte, kas kavē piekļūšanai negadījumam.

NMPD ekipāžu ātra ierašanās CSNg notikuma vietā vēl negarantē veiksmīgu CSNg seku novēršanu. Nereti rodas situācijas, kad NMPD ekipāžas ierodas notikuma vietā pirmās taču nevar uzsākt palīdzības sniegšanu, jo tiek gaidīts uz citu operatīvo dienestu ierašanos. Piemēram, 2019. gadā bija aptuveni 20 izsaukumi, kuros mediķi gaidīja kamēr VUGD darbinieki atbrīvos pacientu. CSD plānā iekļautā aktivitāte "Paplašināt un nostiprināt VUGD materiāli tehnisko bāzi glābšanas darbu veikšanai un ceļu braucamās daļas atbrīvošanai CSNg." Pāreja no hidrauliskajiem instrumentiem uz elektriskajiem varētu būtiski uzlabot situāciju. Šī izvērtējuma ietvaros nav bijis iespējams novērtēt šīs aktivitātes efektivitāti, jo nav pieejama informācija, cik reizes attiecīgais aprīkojums ir ticis lietots un kāds ir bijis laika ieguvums dzīvību glābšanai. Pieņemot, ka šāda aprīkojuma iegāde gada laikā varētu palīdzēt glābt 2 CSNg cietušo dzīvības (eksperta novērtējums, ka tehnisko līdzekļu ātrāka iedarbināšana varētu palīdzēt glābt dzīvības 10% gadījumu), to iegāde ir ekonomiski pamatota.

Pētījuma ietvaros secināts, NMPD pārstāvji nav iekļauti CSD Padomes darbā, bet ir VM, taču NMPD ne vienmēr saņem informāciju par aktualitātēm. Tā kā NMPD ir būtiska loma CSNg seku mazināšanā un bojāgājušo skaita samazināšanā, rekomendējams izvērtēt VM pārstāvju informācija apmaiņu ar NMPD un viņu iesaisti CSD Padomes darbā un darba grupās, kas veic CSNg notikumu analīzi, cēloņus un pilnveides iespējas, lai līdzīgas situācijas novērstu nākotnē.

Visi elementi

Pētījuma rezultātā esam izvērtējuši līdz šim īstenoto pasākumu ietekmi un efektivitāti un identificējuši galvenos prioritāros virzienus, uz kuriem koncentrēties nākamajā īstermiņa politikas plānošanas dokumenta periodā 2021.-2025. gadam.

Tabula 16. Prioritārie virzieni nākamajā politikas plānošanas dokumentā

	Vērtējums	Prioritārie rīcības virzieni
CSNg datu fiksēšanas informācijas tehnoloģiju risinājumu attīstība	Pārskata perioda laikā veikti uzlabojumi CSNg datu fiksēšanas sistēmās, vairākas institūcijas iesaistītas <i>post factum</i> CSNg datu apstrādē, taču ievāktā precizētā informācija nav pieejama visiem iesaistītajiem un sabiedrībai	Uzlabot informācijas apriti par CSNg, nodrošinot kvalitatīvu informācijas bāzi preventīvo darbību un infrastruktūras uzlabojumu veikšanai
	Saskaņā ar CSD plānu 2020. gadā plānota MAIS3+ CSNg smagi cietušo statistiskās uzskaites sistēmas ieviešana. Ir veikta sākotnējā analīze un izvēlēts attiecīgais ieviešanas scenārijs – ārstniecības iestādē reģistrēto datu pārveide uz MAIS3+	Ieviest MAIS 3+ un uzsākt darbu pie koriģējošo faktoru novērtēšanas un noteikšanas Latvijas situācijai

CSNg datu fiksēšanas informācijas ievākšanas process

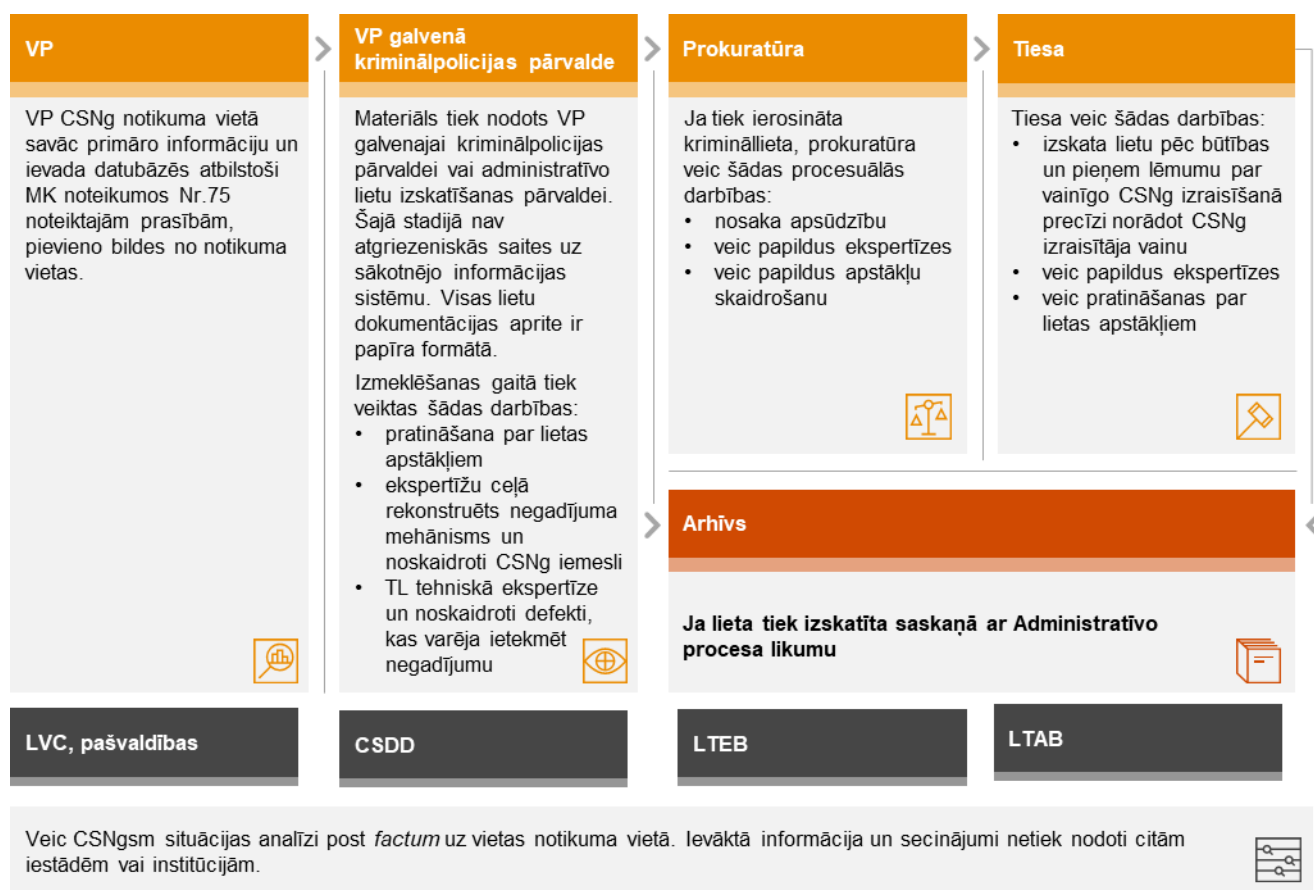
Lai nodrošinātu kvalitatīvas un kvantitatīvas informācijas ievākšanu un pieņemtu pamatotus lēmumus par esošo aktivitāšu efektivitāti, jaunievedumu nepieciešamību un varētu izmantot iegūto informāciju infrastruktūras uzlabojumu projektu prioritizēšanu, būtiski svarīgi ir pilnvērtīgas informācijas ieguve ne tikai CSNg vietā, ko šobrīd nodrošina informācija no CAIS sistēmas, bet arī visa ievāktā informācija vēlākajā CSNg lietu virzībā.

Būtiskākās identificētās problēmas esošajā procesā:

- Visas lietu dokumentācijas aprīte ir papīra formātā.
- Nav atgriezeniskās saites uz sākotnējo informācijas sistēmu.
- CSNg netiek veikta TL un vides inženiertehniskais novērtējums par CSNg iemesliem, kas varēja iespaidot negadījumu.

Dažādas CSNg informācijas apstrādi veicošās institūcijas ir dažādu ministriju pakļautībā, tādējādi liela loma ir starpresoru sadarbībai.

Attēls 29. Informācija par CSNg virzības procesu



IeM IC 2020. gada 15.aprīlī uzsāka ERAF projektu⁴² "Jaunās paaudzes Integrētā iekšlietu informācijas sistēma" (IIS2), kuras ieviešanas gadījumā jāņem vērā nepieciešamā sadarbība starp dažādiem CSNg izvērtēšanas gaitā iesaistītajiem un maksimāli jānodrošina visas pēc notikuma ievāktās informācijas apkopošana. Šī jautājuma risināšanas ietvaros ir svarīgi sakārtot normatīvo bāzi, kurš ir datu īpašnieks, kuram ir pienākums ievadīt informāciju, kam ir pieeja kādas detalizācijas informācijai, kāda informācijas daļa publiskojama apkopotā vai neapstrādātā veidā.

2015.-2016. gadā ES valstīs tika uzsākta MAIS3+ ceļu satiksmes negadījumos smagi cietušo statistiskās datu uzskaites sistēmas ieviešana. MAIS3+ skala izstrādāta transporta negadījumu izmeklēšanas vajadzībām, lai nodrošinātu vienkāršu skaitlisku metodi ranžēšanai un traumu smaguma pakāpes salīdzināšanai. MAIS 3+ pamatā ir cietušā gūto traumu smaguma pakāpes vērtēšana pēc 6 vērtējumu skalas, kur 1 un 2 vieglas un vidējas traumas, savukārt 6 – nāvējošas. MAIS3+ sistēma apskata ievainojumus sākot no vērtējuma 3 – nopietna trauma. Šobrīd Latvijā veselības aprūpes sistēmā diagnozes tiek kodētas pēc starptautiskās statistiskā slimību un veselības problēmu klasifikācijas 10. redakcijas, kas ir vispārpieņemts standarta instruments diagnožu kodēšanai statistikas uzskaites nodrošināšanai.

Šobrīd esošā informācija par CSNg gūtajām traumām ir statistiski nesalīdzināmi nav iespējams izvērtēt traumu un ievainojumu smagumu. Tādējādi MAIS3+ ieviešana ir būtiska, lai analizētu iemeslus lielajam CSNg ievainoto skaitam un izvērtējot gūto traumu iemeslus, turpmāk varētu strādāt pie CSNg ievainoto un bojāgājušo skaita samazināšanas. Ieviešot MAIS3+ būtu iespējams identificēt specifiskus rīcības virzienus un pasākumus, kas būtu jāīsteno, lai novērstu vai mazinātu sekas CSNg ar bojāgājušiem vai ievainotiem. Statistiski salīdzināmus datus būtu iespēja izmantot gan satiksmes drošības kampaņu organizēšanā, gan autobūvē, gan papildus prasību noteikšanā normatīvajos aktos – būs uzskatāmāk redzams, kādas tieši traumas personas gūst CSNg.

⁴² ERAF projekts "Jaunās paaudzes Integrētā iekšlietu informācijas sistēma"(IIS2)v

Saskaņā ar citu ES dalībvalstu pieredzi, MAIS3+ ieviešanā galvenokārt var izmantot 3 metodes:

- Policijas reģistrēto datu pārveide uz MAIS3+
- Ārstniecības iestādē reģistrēto datu pārveide uz MAIS3+
- Kombinēta policijas/ārstniecības iestādes reģistrēto datu pārveide uz MAIS3+

Saskaņā ar sākotnējo izpēti⁴³ Latvijā plānots ieviest MAIS3+ saskaņā ar 2. metodi: Ārstniecības iestādē reģistrētos datus, kurā kā galvenais informācijas avots tiktu izmantotas pacientu stacionārās kartes, kas ietver informāciju par personai veikto ārstēšanu ārstniecības iestādē. Šie dati nav pieejami iestādēm/institūcijām, kas ir atbildīgas par CSD politikas īstenošanu. Tie tiek aizsargāti ar privātuma tiesību aktiem, jo tie ietver ļoti jutīgu informāciju, piemēram, individuālu veselības informāciju, tādējādi nepieciešams veikt izmaiņas normatīvajos aktos.

Ieviešot MAIS3+ nepieciešams pievērst sevišķu uzmanību ievāktu datu kvalitātei, jo esošā ES valstu pieredze uzrāda ļoti atšķirīgus rezultātus, piemēram, Polijā attiecība saskaņā ar MAIS3+ ievainotajiem un bojāgājušajiem ir 0,6, savukārt Nīderlandē – MAIS3+ ievainotie ir 13,2 reizes vairāk nekā bojāgājušie⁴⁴.

Pēc MAIS3+ ieviešanas ir svarīgi uzsākt koriģējošo faktoru izvērtēšanu. Saskaņā ar Safety Cube (ES finansēta izpētes ietvara programma, kura darbojas CSD uzlabojumu izstrādes jomā) rekomendācijām⁴⁵ MAIS3+ ieviešanas laikā jāizvērtē šādi koriģējošie faktori, piemēram, policijas un medicīnas iestāžu datu fiksēšanas faktors, CSNg veids un vieta, cietušo vecums, dzimums un TL veids. Koriģējošo faktoru izvērtēšanas gaitā netiek rekomendēts izmantot citu valstu pieredzi, jo tā var būtiski atšķirties.

⁴³ Informatīvais ziņojums "Par vienotu ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto personu statistikas datu uzskaiti atbilstoši MAIS3+ prasībām"

⁴⁴ Progress in MAIS3+ Serious Injuries

⁴⁵ Practical guidelines for the registration and monitoring of serious traffic injuries

CSD padomes apstiprinātā finansējuma no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem izlietojuma efektivitāte un ietekme

CSNg negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai nepieciešamo finansējumu nosaka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma⁴⁶ 57. panta trešā daļa, kas nosaka, ka apdrošinātāji katru cetursni ieskaita 2% no parakstītās apdrošināšanas prēmiju summas. Savukārt CSD padome saskaņā ar CSD padomes nolikumu⁴⁷ 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. CSD padome izskata, nosaka prioritāri īstenojamus priekšlikumus un pieņem lēmumus par OCTA fonda naudas līdzekļu izlietojumu. Kā papildus nosacījums Sauszemes TL OCTA likumā noteikts, ka, ka ne mazāk par pusi no šā panta otrajā daļā minētajiem līdzekļiem izmanto Iekšlietu ministrijas padotībā esošās iestādes.

Izvērtējot CSD plāna 2017-2020 budžeta izpildi PwC vērtēja CSD plāna aktivitāšu efektivitāti un ietekmi uz tiešās darbības rezultātu kvantitatīvajiem rādītājiem.

CSD plānā noteikto rādītāju izpildes rādītāji, kas saistīti ar CSNg bojāgājušajiem samazinās, lai arī nerasniedz noteiktos mērķa rādītājus, taču izvērtējot konkrētās CSD plānā ietvertās aktivitātes, novērojams, ka sistemātiskās darbības dod vislabākos rezultātus, piemēram, akcijas, kas vērstas uz auto vadītāšanas alkohola reibumā samazināšanu, ātruma pārsniegšanas samazināšanu, drošības aprīkojuma lietošanu, taču ir problēmu kopumi, kuros atpalcība rezultatīvo rādītāju uzlabojumiem ir lielāka, piemēram, cietušo velosipēdistu skaits, cietušo personu, kas nav sasniegušas 18 gadus, tiesa arī CSD plānā nav pietiekams apjoms aktivitāšu, kas ietekmētu šos rezultatīvos rādītājus.

Izvērtējuma gaitā tika secināts, ka atsevišķu aktivitāšu objektīvs izvērtējums nav iespējams, sekojošu apsvērumu dēļ:

- CSD plāns aptver tikai daļu no ceļu satiksmes drošības uzlabojumiem (skat. **Tabula 4.** Piešķirtā finansējuma raksturojums);
- CSD uzlabojumi notiek sabiedrības attieksmes pret ceļu satiksmes drošību maiņas dēļ, kuru ietekmē ne tikai CSD plāna ietvaros veiktās informatīvās aktivitātes, bet arī vispārējā informatīvā telpa un sabiedriskās domas attīstība;
- CSNg mērķa rādītājiem, jo sevišķi bojāgājušo skaita izmaiņām būtiska ietekme ir atsevišķiem gadījumiem, tādējādi izvērtējot aktivitātes, kuras vērstas uz nelielu skaitu negadījumu, var tikt pieņemti nepareizi secinājumi;
- Ar ceļu satiksmes drošību saistīto aktivitāšu izmaksas nav izdalāmas no kopējiem iesaistīto iestāžu un organizāciju kopējiem budžetiem, tādējādi nav iespējams novērtēt CSD plānā ietverto aktivitāšu svaru kopējā finansējuma efektivitātē;
- Pasākumu efektivitātē būtisks iespaids ir saistīto sodu bardzībai;
- Konkrēto aktivitāšu mērķi ir vairāk tehniskas dabas (uzrunāt x satiksmes dalībniekus, veikt y darbības), atsevišķām aktivitātēm ir noteikti mērķi, kas tieši sakrīt ar politikas nospraustajiem mērķiem.

Tādējādi finansējuma izlietojuma efektivitāte ir apskatīta kopsakarībā ar rezultatīvo rādītāju izmaiņām šī dokumenta sadaļā Ietverto pasākumu un rīcības virzienu ietekmes izvērtējums uz plānošanas dokumentā izvirzītā mērķa izpildi.

Tabula 17. CSD padomes apstiprinātā CSD plāna 2017-2020 finansējuma no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem kopsavilkums pa gadiem

	2017	2018	2019	2020
AAS veiktie ieskaitījumi CSNNPF⁴⁸				

⁴⁶ Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums

⁴⁷ Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums

⁴⁸ Dati LTAB publiskā informācija

1. ceturksnis	314 245	526 543	530 647	496 974
2. ceturksnis	397 608	556 198	545 052	
3. ceturksnis	478 799	566 760	554 586	
4. ceturksnis	534 025	569 789	543 199	
Kopā	1 724 677	2 219 290	2 173 484	496 974
CSD padomes lēmumi par līdzekļu piešķiršanu CSD plānā ietvertajām un citām ar CSD uzlabošanu saistītām aktivitātēm	1 248 700⁴⁹	1 869 114	2 804 938	2 394 308

CSD padomes apstiprinātā finansējuma izvērtējuma gaitā piešķirtie līdzekļi attiecināti pret drošas sistēmas elementiem. 89,6% no CSD padomes piešķirtajiem līdzekļiem 2017. – 2019. gadā ir izlietoti uz pasākumiem, kas vērsti uz Drošu satiksmes dalībnieku. CSD padome nav piešķīrusi nekādu finansējumu aktivitātēm, kas vērstas uz Drošu TL, jo CSD plānā ietvertās aktivitātes ir paredzēts veikt izmantojot CSDD finansējumu, savukārt aktivitātes, kas vērstas uz Drošas vides uzlabojumiem ir apstiprinātas tikai 2019. gadā un tās veido 7,6% no kopējās OCTA līdzekļu izlietojuma 2017. - 2019. gados.

Droša satiksmes dalībnieka sadaļā lielākā izmaksu daļa ir saistīta ar informatīvajām kampaņām par CSD un veido 41,5% no visa izlietotā finansējuma, kas vērsts uz Drošu satiksmes dalībnieku. 30,6% izlietoti preventīvajiem pasākumiem CSD uzlabošanai, 17,2% satiksmes dalībnieku izglītošanas aktivitātēm un 10,7% glābšanas dienestu nodrošināšanai ar nepieciešamo aprīkojumu.

Tabula 18. CSD padomes apstiprinātā CSD plāna 2017-2020 orientējošs finansējuma izlietojums no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem izlietojums pa drošas sistēmas elementiem

Drošas sistēmas elementi/CSD plāna pasākumu kopas	CSD padomes piešķirtie līdzekļi no 2017. līdz 2019. gadam	Finansējuma izlietojums līdz 2019. gada beigām	Finansējuma izlietojuma efektivitāte	Ietekme uz rezultatīvajiem rādītājiem	Rekomendācijas
Drošs satiksmes dalībnieks	5,217,146	5,568,381			
3.1.4. Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei	1,815,740	1,703,382	Labāka aprīkojuma pieejamības rezultātā palielinās preventīvās darbības efektivitāte	Uzlabojas satiksmes dalībnieku uzvedība un samazinās vidējais ātrums un braukšanas dzērumā rādītāji, līdz ar to arī ar šiem iemesliem saistīto CSNg skaits	Jāpaplašina fotoradaru tīkls, paplašinot to funkcionalitāti – sarkanās gaismas kameras, mobilo iekārtu, drošības aprīkojuma lietošana. Jāpievērš lielāka uzmanība problemātiskākām satiksmes dalībnieku grupām - velosipēdistiem, mopēdu vadītājiem, bērniem
3.1.5. Grozījumi normatīvajos aktos. lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē	0	0	Nav nepieciešams finansējums		
3.1.6. Grozījumi normatīvajos aktos. lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbažu kārtību	0	0	Nav nepieciešams finansējums		

⁴⁹ 2017. gadā realizēti projekti kopsummā par 515 tūkstošiem EUR, kas apstiprināti ar iepriekšējo gadu CSD padomes lēmumiem

3.2.1. Satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi	734,000	955,611	CSD plāna ietvaros esošo aktivitāšu finansējums jauno satiksmes dalībnieku izglītošanai nav pietiekams.	CSNg cietušo bērnu un velosipēdistu skaits ir būtiski lielāks nekā noteiktie mērķi (netiek sasniegti samazinājuma rādītāji)	Jāpalielina finansējums jauno satiksmes dalībnieku izglītošanai, jāapsver saistītās informatīvās akcijas vecākiem
3.2.2. Informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību	2,036,276	2,310,858	Informatīvo kampaņu efektivitāte ir augsta, sevišķi, regulārām aktivitātēm, piemēram, akcijas pret auto vadīšanu reibuma	Samazinās bojāgājušo skaits, uzlabojas braukšanas dzērumā rādītāji	Jāpievērš lielāka uzmanība regulāru kampaņu veikšanu nosakot prioritātes GDR sasniegšanai
3.4.1. Glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu	631,130	598,530	Glābšanas dienestu aprīkojuma līmenis uzlabojas, uzlabojas glābšanas darbu efektivitāte	Samazinās bojāgājušo skaits	Turpināt darbu pie glābšanas dienestu tehniskā aprīkojuma uzlabošanas
3.4.2. Informācijas izziņošanas sistēmas par CSNg uzlabošana	0	0	Vienīgā aktivitāte šajā jautājumā – eZvana tehniskā risinājuma sertificēšana nav realizēta	Nav ietekmes	Attīstoties eZvana risinājuma pieejamībai, apsvērt sertificēšanas nepieciešamību
Drošs TL	0	0			
3.1.2. Kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana	0	0	Nav nepieciešams OCTA fonda finansējums	Nav konstatēta ietekme, jo TL tehniskais stāvoklis ir nemainīgs	Jāpaplašina TL tehnisko pārbaužu veikšana uz ceļiem, paredzot tam infrastruktūras uzlabojumus, lai pārbaudes netraucētu CSD
Droša vide	470,000	470,000			
3.3.1. Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana	470,000	470,000	Nēmot vērā, ka piešķirtais finansējums ir nebūtiska daļa kopējās infrastruktūras investīcijās, tā tiešā efektivitāte ir praktiski neizmērāma	Nav nosakāms. Ilgtermiņā var vērtēt CSNg skaita samazināšanos ar iemeslu nobraukšana no ceļa	Apsvērt plānveidīgas darbības drošības elementu ieviešanā ceļu tīklā
3.3.2. Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi	0	0	Izbūvētie gājēju un velo ceļi ir finansēti no valsts budžeta līdzekļiem	Nav finansēts no OCTA līdzekļiem	Apsvērt plānveidīgas koordinētas darbības gājēju un velo ceļu infrastruktūras izvērtēšanā
Visi	235,606	174,224			

3.1.1. Pētnieciskie pasākumi par ceļu satiksmes drošību Latvijā	135,000	74,580	Uz šo brīdi pabeigts tikai viens pētījums un tā efektivitāte nav nosakāma	Iespējama netieša ietekme dēļ CSD uzlabošanas risinājumu ieviešanas balstoties uz pētījuma secinājumiem	Turpināt pētījumu veikšanu, apsvērt starpresoru darba grupas izveidi, kas pētītu CSNg izraisītos iemeslus, faktorus un infrastruktūras nepilnības, lai novērst tos līdzīgiem satiksmes mezgliem
3.1.3. Informācijas apmaiņas par CSNg uzlabošana	100,606	99,644	Izstrādāta CAIS sistēma, kas palīdz detalizētāk analizēt CSNg un informēt sabiedrību par CSD situāciju valstī	Netieša ietekme dēļ CSD uzlabošanas risinājumu ieviešanas balstoties uz secinājumiem, kas izdarīti analizējot datus	Uzlabot informācijas apmaiņu <i>post factum</i> CSNg situāciju analīzes un izmeklēšanas gaitā, leviest MAIS3+ ievainoto stāvokļa fiksēšanai, izvērtēt koriģējošos faktorus Latvijas situācijai
3.4.3. Zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana	0	0	Vienīgā aktivitātē plānota 2020. gadā	Nav ietekmes	Realizēt iepiānoto aktivitāti

4. Alternatīvo scenāriju izvērtējums

Ziņojumā izvērtēti četri alternatīvie scenāriji, kurus SM ir definējusi pētījuma darba uzdevumā.

Saskaņā ar PwC veikto analīzi, vienīgais scenārijs, kura gadījumā būtu iespējams sasniegt nosprausto mērķu rezultātu - ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un ievainoto skaita samazināšanu 50% apmērā laika periodā no 2021.-2030.gadam būtu D scenārijs. Kā nākamā alternatīva būtu apskatāms C scenārijs, kura rezultātā netiktu sasniegti noteiktie mērķi, sevišķi CSNg smagi cietušo, bet finanšu izmaksu ieguvumu rezultāts būtu lielāks.



Secinājums 24: Satiksmes negadījumu, bojāgājušo un smagi ievainoto skaita dinamika seko satiksmes intensitātei, kas, savukārt, ir atkarīga no IKP pieauguma. Pieņemot, ka Latvijas IKP izaugsme turpināsies pēc COVID-19 pandēmijas beigām, sagaidāms, ka, neveicot CSD uzlabošanas pasākumus, ceļu satiksmes negadījumu, bojāgājušo un smagi ievainoto skaits pieaugs.

Secinājums 25: Identificētas nesakritības CSNg izmaksu aprēķinu rezultātos, izmantojot Eiropas valstīs izmantoto vienoto metodiku un Latvijā izmantoto CSNg rezultātā valstij radīto zaudējumu aprēķina metodiku. Saskaņā Eiropas valstīs izmantoto metodiku, viena CSNg bojāgājušā izmaksas ir būtiski lielākas.

Secinājums 26: Saskaņā ar scenārijiem A un B, drošības uzlabošanas pasākumi tādā apjomā kā līdz šim nevarēs nodrošināt bojāgājušo samazinājumu saskaņā ar nospraustajiem mērķiem un nevarēs nodrošināt smagu miesas bojājumu samazinājumu.

Secinājums 27: Scenārijā B, kurā lielākā uzmanība tiek vērsta uz administratīviem ierobežojumiem, galvenokārt, uz būtiskiem ātruma ierobežojumiem, var iegūt būtiskus ceļu satiksmes drošības rādītāju uzlabojumus un iespējams panākt mērķu sasniegšanu bojāgājušo skaita samazinājumā. Smagu miesas bojājumu ziņā, mērķi iespējams sasniegt tikai daļēji, samazinot sagaidāmo smago miesas bojājumu skaitu par gandrīz 30%. Taču šādi ierobežojumi rada ļoti būtiskus izdevumus tautsaimniecībai. Zaudējumu apjoms gadā sastādīs vairāk nekā 170 milj.EUR, pie tam zaudējumu apjoms būs pastāvīgs tik ilgi, kamēr tiks piemēroti samazināti braukšanas ātruma ierobežojumi.

Secinājums 28: Labāko rezultātu iespējams sasniegt drošības pasākumus papildinot ar būtiskiem ceļu infrastruktūras ieguldījumiem. Primāri pievēršama uzmanība mazaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzībai, kur iespējams iegūt uzlabojumus satiksmes drošībā ar mazākiem ieguldījumiem, taču, lai pilnībā sasniegtu nospraustos ceļu satiksmes drošības rādītājus, nepieciešams būtisku valsts un pašvaldību budžetu apjomu novirzīt infrastruktūras uzlabojumiem novirzot infrastruktūras uzlabojumiem papildus 40-90 miljonus EUR gadā kā tas norādīts scenārijos C un D.

Scenāriju modelēšanā izmantotā metodika

Ziņojumā izvērtēti četri alternatīvie scenāriji, kurus SM ir definējusi pētījuma darba uzdevumā.

Attēls 30. Modelēto scenāriju apskats

A scenārijs (nulle scenārijs jeb esošā budžeta scenārijs)	B scenārijs (minimālais scenārijs)	C scenārijs (optimālais scenārijs)	D scenārijs (maksimālais scenārijs)
Papildus pasākumi/finansējums ceļu satiksmes drošībai netiek piesaistīts (piemēram, tiek veikta autoceļu infrastruktūras uzturēšana, esošā ceļu tīkla saglabāšana bez papildus finansējuma piesaistes vai arī ceļu tīkla optimizācija pārtraucot uzturēt atsevišķus ceļus). Tiek veiktas likumdošanas izmaiņas, lai ierobežotu satiksmes drošību apdraudošu transportlīdzekļu izmantošanu	Tiek plānoti papildus jauni pasākumi, taču papildus finansējums šo pasākumu izpildei netiek piesaistīts (piemēram, ierobežojumi ceļu lietošanā, ātruma samazinājums atsevišķos posmos – 80 km/h ārpus, pilsētās – 30 km/h u.c.)	Tiek plānoti papildus jauni pasākumi, kas atbilst "Drošas Sistēmas" ("Safe System") pieejai, kā arī šiem pasākumiem tiek paredzēts papildus finansējums (piemēram, notiek pakāpeniska autoceļu pārbūve, izvērtējot izmaksu ziņā efektīvākos (cost-effective) risinājumus – aplveida krustojumu izbūve, drošības "salīnu" izbūve, atsevišķu satiksmes dalībnieku grupu infrastruktūras nodalīšana – gājēju, velosipēdistu un automobiļu plūsmu nodalīšana, tehnisko līdzekļu uzstādīšana satiksmes dalībnieku kontrolei). Tiek veiktas likumdošanas izmaiņas atbilstoši Eiropas savienības nostādnēm	Nemot vērā "Drošas Sistēmas" ("Safe System") pieeju, tiek sastādīts plāns un piesaistīts finansējums pilnīgai autoceļu pārbūvei, izmantojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanā augstākajām drošības prasībām atbilstošus risinājumus (piemēram, veidojot 2+2 autoceļus uz valsts galvenajiem autoceļiem ar atļauto kustības ātrumu 120 km/h, tāpat nosakot ierobežojumus jaunu transportlīdzekļu iegādē (izvirzot prasību tos aprīkot ar jaunākajām pasīvās un aktīvās drošības sistēmām) un pamazām ierobežojot vecu transportlīdzekļu atkārtotu reģistrāciju (ievešanu)

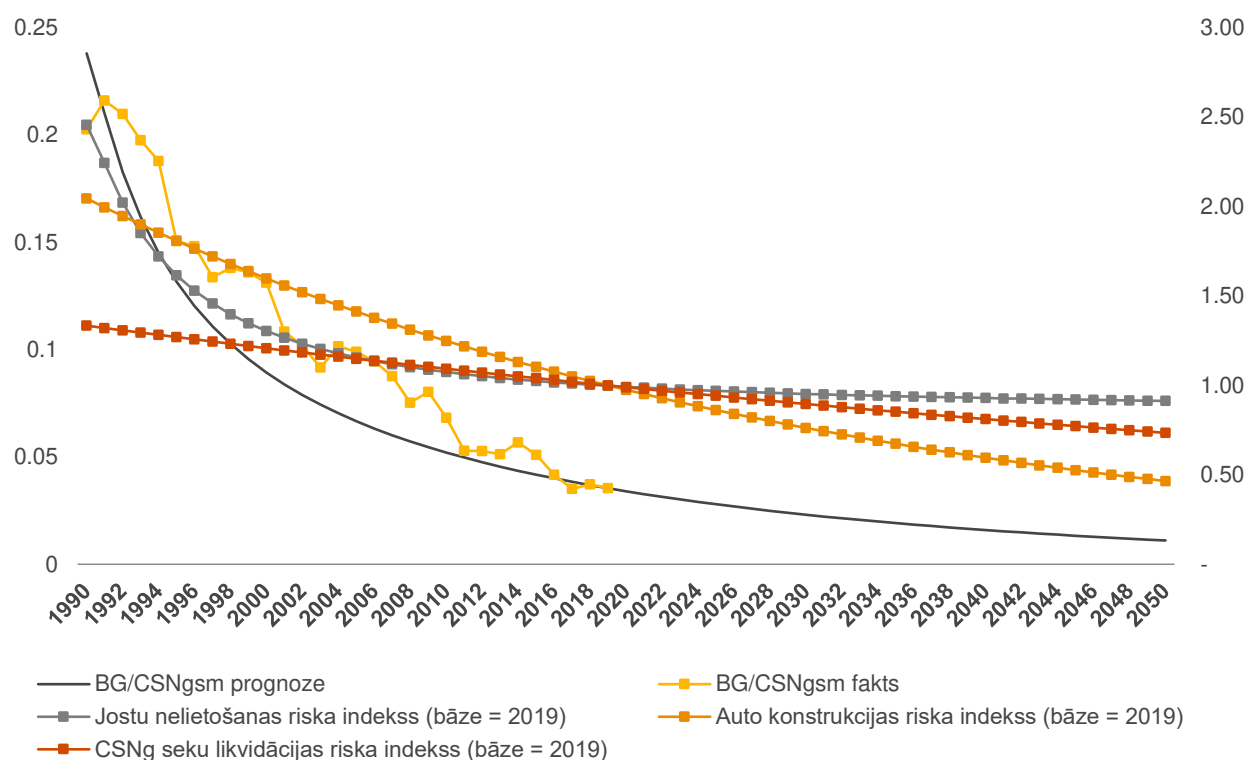
Scenāriju pieņēmumi

Modelējot nākotnes CSNg un cietušo riskus, pamatā izmantots pieņēmums, ka dabiskā tendence negadījumu skaitam ir sekot kopējam nobraukto kilometru skaitam. Nobraukto kilometru skaits vēsturiski seko IKP dinamikai, atpaliekot izaugsmē par aptuveni 1% gadā. Tas nozīmē, ka daļa no ekonomiskās izaugsmes nav saistīta ar fizisko preču un cilvēku pārvietošanu, taču kopumā IKP spēlē noteicošu lomu satiksmes pieaugumā. Pieņēmumos par IKP izaugsmi 2020.-2021. gadam izmantoti FB preses relīzēs ietvertie prognožu rādītāji, bet sākot no 2022. gadam FM ilgtermiņa prognožu rādītāji.⁵⁰

Vēsturisko datu analīze parāda ciešu sakarību starp kopējo nobraukto attālumu un CSNg skaitu. Savukārt, smagi ievainoto skaits cieši seko CSNg skaitam. Bojāgājušo skaits neseko iepriekšminētajiem rādītājiem, jo būtiski uzlabojas auto drošības līmenis un drošības līdzekļu (jostu un spilvenu) lietošana, kā arī seku likvidācijas reakcijas ātrums. Neskatoties uz uzlabojumiem līdz šim, teorētiski, ja drošības līmenis neturpinātu uzlaboties, bojāgājušo skaits arī sekotu CSNg un smagi ievainoto skaita pieaugumam.

⁵⁰ Makroekonomiskie pieņēmumi un prognozes

Attēls 31. Bojāejas riska faktoru prognozes (1990.-2050. gads)



Nobraukto auto-kilometru skaits modelēts, izmantojot 2019. gadā valsts autoceļos un kopējo autoceļos nobraukto auto-kilometru skaita novērtējumu. Novērtējumā izmantoti CSB, CSDD un LVC datu apkopojumi. Nobraukto auto kilometru skaita pieaugums plānots kā IKP pieaugums mīnus 1% pieaugums gadā atbilstoši vēsturiskajiem datiem, pieņemot, ka tautsaimniecības struktūra būtiski nemainās.

Scenārijos ir modelēti uzlabojumi, attiecībā pret dabisko tendenci, iekļaujot dažādas uzlabojumu kombinācijas.

Visu scenāriju kopīgie pieņēmumi

- IKP un inflācijas prognozes saskaņā ar LB noteiktajām prognozēm vidējam termiņam⁵¹.
- Aktīvo TL skaits modelēts saskaņā ar TL skaita izaugsmes tendencēm saistībā ar IKP izmaiņām.
- Netiek prognozētas būtiskas izmaiņas autoceļu tīkla kvalitātē, neraugoties uz ES piešķirtā finansējuma samazinājumu.
- Valstij radīto tautsaimniecības tiešo un netiešo zaudējumu aprēķināšana saskaņā ar izstrādāto metodiku "Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij radīto tautsaimniecības zaudējumu aprēķina metodika".⁵²
- Modelējot izvērtētas investīcijas ceļu infrastruktūrā un ceļu drošības aprīkojumā. Attiecībā uz citu aktivitāšu apjomiem, tiek pieņemts, ka tie paliek esošajā apjomā, saglabājot esošās tendences attiecībā uz CSNg un ar tā saistīto rezultatīvo rādītāju dinamiku.
- B un D scenārijiem saskaņā ar teorētiskiem aprēķiniem vērtēts vidējā braukšanas ātruma samazināšanās/pieauguma ekonomiskais efekts.
- B un D scenārijiem nav vērtēti sekojoši faktori, kuru ietekme uz ekonomisko efektu ir nemateriāla:
 - Degvielas patēriņa pieauguma/samazinājuma ietekme uz ekonomiku kopumā;
 - Ar degvielas patēriņu saistītās CO₂ izmešu ekonomiskais efekts;

⁵¹ LB prognozes

⁵² CSNg rezultātā valstij radīto zaudējumu aprēķina metodika

- Finansiālā ietekme uz vidi, gan no būvniecībā izmantoto būvmateriālu apjoma un būvniecības laikā skartās apkārtējās vides viedokļa u.c.;
- Ceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņas izbūvējot ceļus ar lielāku šķērsprofilu.

Veicot analīzi un vērtējot citu Eiropas valstu pieredzi, tika secināts, ka saskaņā ar Eiropas valstu CSNg izmaksu aprēķiniem⁵³, kas veikti pēc vienotas metodikas visām Eiropas valstīm, 2015. gadā viens CSNg bojāgājušā izmaksa ir 1,141,935 EUR, kas ir būtiski vairāk nekā saskaņā ar Latvijā izmantojamām CSNg rezultātā valstij radīto zaudējumu aprēķina metodiku.

A scenārijs (nulles scenārijs jeb esošā budžeta scenārijs)

Scenārija pieņēmumi

Modelējot A scenāriju, ir izdarīti šādi pieņēmumi:

- Turpinās automašīnu parka nomaiņa un automašīnu drošības līmeņa pieaugums saskaņā ar vēsturiskajām tendencēm. Tiek pieņemts, ka notiek uzlabojums, jo no apgrozības tiek izņemtas vecākās automašīnas, kuru drošības līmenis ir zemāks, un tās tiek aizvietotas ar jaunākām automašīnām ar augstāku drošības līmeni. Lai gan automašīnu vidējais vecums pieaug, tas pieaug aptuveni par pusgadu katru gadu. Tas nozīmē, ka izlaiduma modeļa ziņā autoparks katru gadu kļūst par pusgadu "jaunāks". Tādējādi katru gadu vidēji tiek braukts ar nedaudz jaunāka modeļa auto, kuru drošības līmenis ir augstāks. Automašīnu drošības līmenis tiek uzlabots par vidēji 2,5% gadā.
- Turpinās sabiedrības izglītošanas un informatīvie pasākumi, kas vērsti uz drošākas braukšanas paradumu veidošanu (it sevišķi drošības jostu lietošanu līdzšinējā apjomā. Sabiedrības izpratne par braukšanas drošību uzlabojas līdzīgā tempā kā līdz šim.
- Turpinās regulējuma un atbildības sistēmas attīstība līdzīgā tempā kā līdz šim. Notiek pakāpeniska CSN un normatīvā regulējuma pilnveide un attīstība līdzšinējo iniciatīvu apjomā un virzienā.
- Notiek pakāpeniska fotoradaru pārklājuma ieviešana un vidējā ātruma mērījumu ieviešana.
- Turpinās ceļu infrastruktūras uzturēšanas un pilnveidošanas pasākumi līdzšinējā apmērā. Būtiski nepalielinās un nesamazinās finansējums ceļu darbiem un būtiski nemainās ceļu infrastruktūras uzlabošanas prioritātes.

Attiecībā uz specifiskiem CSD rādītājiem izdarīti šādi pieņēmumi:

Tabula 19. A scenārija pieņēmumi

Pieņēmums	Vērtība	Vienības	Piezīmes
CSNg/milj.auto.km 2019	4,6	skaits	Faktiskais rādītājs
CSNg/milj.auto.km dinamika	-0,1%	gads	Vēsturiskā tendence
Cietušie/CSNg 2020	0,09	personas	Vidējais pēdējos 5 gados
Cietušie/CSNg 2dinamika	-0,5%	gads	Vēsturiskā tendence
Bojāejas riska samazinājums lietojot jostu	75%	%	<i>BMC Public Health</i> ⁵⁴
Automašīnu drošības koeficienta vidējais uzlabojums	2.5%	gads	Vēsturiskā tendence, citu valstu pieredze
Seku likvidācijas efektivitātes pieaugums	1,0%	gads	Vēsturiskā tendence

⁵³ Crash cost estimates for European countries

⁵⁴ Seatbelt use and risk of major injuries sustained by vehicle occupants during motor-vehicle crashes: a systematic review and meta-analysis of cohort studies

Pieņēmums	Vērtība	Vienības	Piezīmes
Smagi cietušie no cietušajiem pilsētās	4%	%	Vēsturiski vidējais rādītājs
Smagi cietušie no cietušajiem ārpus pilsētām	32%	%	Vēsturiski vidējais rādītājs
No bojā gājušajiem			
Gājēji	30%	%	2019. gada rādītājs
Velosipēdisti	7%	%	2019. gada rādītājs
Mototransports	3%	%	2019. gada rādītājs
Vieglo auto vadītāji un pasažieri	48%	%	2019. gada rādītājs
Komerctransporta CSNg	33%	%	2019. gada rādītājs
Nepareiza ātruma izvēles dēļ	20%	%	2019. gada rādītājs
Alkohola reibumā	11%	%	2019. gada rādītājs
No smagi cietušajiem			
Gājēji	20%	%	2019. gada rādītājs
Velosipēdisti	8%	%	2019. gada rādītājs
Mototransports	12%	%	2019. gada rādītājs
Vieglo auto vadītāji un pasažieri	39%	%	2019. gada rādītājs
Komerctransporta CSNg	17%	%	2019. gada rādītājs
Nepareiza ātruma izvēles dēļ	14%	%	2019. gada rādītājs
Alkohola reibumā	9%	%	2019. gada rādītājs
Cietušie bērni no cietušajiem	12%	%	2019. gada rādītājs

Scenārija rezultāti

Modelējot satiksmes dinamiku un ietekmējošo faktoru prognozes, secināms, ka gadījumā, ja tiek īstenots A scenārijs, rezultatīvo rādītāju dinamika būs šāda:

Tabula 20. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar A scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)

A scenārijs	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CSNg	43945	40227	1969	2770	3157	3547	3940	4337	4738	5142	5550	5961
CSNg cietusie	3729	3554	155	207	222	237	251	267	282	297	312	327
Bojā gājušie	132	123	0	-3	-7	-11	-15	-18	-22	-25	-28	-32
Pilsētās	34	31	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-6	-7	-8
Ārpus pilsētām	100	91	0	-2	-5	-8	-11	-14	-16	-19	-21	-24
Gājēji	39	36	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
Velosipēdisti	9	8	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2

<i>Mototransports</i>	4	4	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-1
<i>Vieglo auto vadītāji un pasažieri</i>	63	58	0	-1	-3	-5	-7	-9	-10	-12	-14	-15
<i>Komerctransporta CSNg</i>	44	41	0	-1	-2	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-11
<i>Nepareiza ātruma izvēles dēļ</i>	27	25	0	-1	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-6
<i>Alkohola reibumā</i>	14	13	0	0	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-3
Smagi ievainotie	542	441	19	26	28	29	31	33	35	37	39	41
<i>Pilsētās</i>	0	112	5	7	7	7	8	8	9	9	10	10
<i>Ārpus pilsētām</i>	0	329	14	19	21	22	23	25	26	27	29	30
<i>Gājēji</i>	106	86	4	5	5	6	6	6	7	7	8	8
<i>Velosipēdisti</i>	43	35	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3
<i>Mototransports</i>	63	51	2	3	3	3	4	4	4	4	5	5
<i>Vieglo auto vadītāji un pasažieri</i>	214	174	8	10	11	12	12	13	14	15	15	16
<i>Komerctransporta CSNg</i>	90	73	3	4	5	5	5	5	6	6	6	7
<i>Nepareiza ātruma izvēles dēļ</i>	77	63	3	4	4	4	4	5	5	5	6	6
<i>Alkohola reibumā</i>	47	38	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4
Cietušie bērni	450	429	19	25	27	29	30	32	34	36	38	39

Īstenojot A scenāriju, iespējams samazināt CSNg bojāgājušo skaitu, ko pamatā nodrošinās automašīnu drošības līmeņa uzlabojumi. Tomēr nosprausto mērķi samazināt bojāgājušo skaitu par 50% nav iespējams sasniegt bez intensīvākiem drošības uzlabojumu pasākumiem. Līdztekus jāatzīmē, ka CSNg smagi ievainoto, kā arī CSNg cietušo bērnu skaita samazinājums nav paredzams, jo IKP un satiksmes intensitātes pieaugums kompensēs un pārspēs esošo pasākumu ietekmi.

B scenārijs (minimālais scenārijs)

Scenārija pieņēmumi

Modelējot B scenāriju, tiek pieņemts, ka papildus A scenārijā iekļautajiem pasākumiem (informācijas, sabiedrības izglītošanas, drošības pasākumu pilnveidošanas un infrastruktūras uzlabojumiem līdzšinējā apjomā) tiek ieviesti radikāli zemāki ātrumu ierobežojumi, piecu gadu laikā pārejot uz atļauto ātrumu ierobežojumiem:

- 30km/h apdzīvotās vietās
- 80km/h ārpus apdzīvotām vietām

Ieviešot ātrumu samazinājumu pilsētās līdz 30km/h, ielās, kurās ir nodalītas joslas, gājēju un velosipēdistu infrastruktūra ir atdalīta no brauktuves vai kas atrodas ārpus intensīvas apbūves teritorijām, atļautais braukšanas ātrums būtu līdz pat 70km/h (atsevišķos posmos, piemēram, Kārļa Ulmaņa gatve Rīgā arī līdz pat 90 km/h) līdz ar to tiek aprēķināms, ka vidējais apdzīvotās vietās būtu 40km/h.

Samazinot ātrumu ārpus pilsētām no 90km/h uz 80km/h, pieņemts, ka daļa šoseju ar atdalītām joslām saglabās atļauto ātrumu 90km/h vai vairāk, bet daļa ceļu, kur šobrīd jau uzstādīts ierobežojums 70km/h vai mazāk kompensē šo starpību, tādējādi pieņemts, ka vidējais braukšanas ātrums uz visiem ceļiem samazināsies līdz 80km/h.

Šobrīd braukšanai pa grants ceļiem CSNg ir noteikts braukšanas ātrums 80 km/h. Samazinot ātrumu ārpus pilsētām no 90km/h uz 80km/h, aprēķiniem tiek pieņemts, ka ātruma ierobežojums uz grants ceļiem tiks samazināts no 80km/h uz 70km/h.

B scenārijā tiek izmantoti pamat-pieņēmumi no A scenārija, bet attiecībā pret to tiek prognozēts uzlabojums notikušajiem CSNg pret nobraukto auto kilometru. Līdztekus tiek prognozēts, ka samazinās CSNg cietušo īpatsvars pret visu CSNg skaitu. Ieguvumu prognoze balstās uz starptautisko pieredzi⁵⁵ un Latvijas ceļu satiksmes negadījumu analīzi. Tiek pieņemts, ka, ieviešot maksimālā ātruma ierobežojumus, faktiskā vidējā braukšanas ātruma samazinājums par 10 km/h tiktu panākts piecu gadu laikā, jo pie ātruma samazinājuma vadītāji nepierastu uzreiz. Intensīva ātruma kontrole šo laika posmu var samazināt, tomēr sagaidāms, ka liela daļa vadītāju ilgstoši pretosies ieviestajam ātruma samazinājumam.

Nemot vērā, ka vidējā ātruma samazinājums nozīmēs ilgāku laiku ceļā, līdztekus satiksmes drošības ieguvumiem, esam izvērtējuši arī zaudējumus, ko radītu šāda ātruma ierobežojumu ieviešana. Izvērtējumā tiek pieņemts, ka kopējais veiktais autokilometru apjoms ārpus apdzīvotām vietām ir 8,1 miljardi kilometru un apdzīvotās vietās 1,2 miljardi kilometru, atbilstoši 2019. gadā nobrauktajam apjomam.

Lai arī samazinot vidējo braukšanas ātrumu no 90km/h uz 80km/h, lielai daļai automašīnu samazinās degvielas patēriņš⁵⁶ uz nobrauktajiem 100km, samazinot braukšanas ātrumu no 50km/h uz 40km/h šis patēriņš pieaug, tāpēc kopējā degvielas patēriņa izmaiņas un līdz ar to arī ekonomiskais efekts nav būtisks.

Vidējās braucēju laika izmaksas pieņemtas 10.38EUR/stundā, indeksējot izmaksas no 2015, līdz 2019. gadam izmantojot IKP delfatoru, atbilstoši LVC izstrādātajiem metodiskajiem norādījumiem⁵⁷.

Diskonta likme pieņemta 4% apmērā, atbilstoši FM rekomendācijām⁵⁸. Tiek pieņemts, ka ieviešot ierobežojumus, tie paliek spēkā līdz izvērtējuma horizontam (2050. gadam).

Scenārija rezultāti

Modelējot satiksmes dinamiku un ietekmējošo faktoru prognozes, secināms, ka gadījumā, ja tiek īstenots B scenārijs, rezultatīvo rādītāju dinamika būs šāda:

Tabula 21. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar B scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)

B scenārijs	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CSNg	43945	40227	1125	1050	554	45	-477	-119	241	605	972	1343
CSNg cietušie	3729	3554	8	-88	-218	-346	-471	-459	-447	-435	-423	-410
Bojā gājušie	132	123	-4	-12	-20	-28	-35	-38	-41	-44	-46	-49
Pilsētās	34	31	-1	-3	-5	-7	-9	-10	-10	-11	-12	-12
Ārpus pilsētām	100	91	-3	-9	-15	-21	-26	-28	-31	-33	-35	-36
<i>Gājēji</i>	<i>39</i>	<i>36</i>	<i>-1</i>	<i>-4</i>	<i>-6</i>	<i>-8</i>	<i>-10</i>	<i>-11</i>	<i>-12</i>	<i>-13</i>	<i>-14</i>	<i>-14</i>
<i>Velosipēdisti</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-2</i>	<i>-2</i>	<i>-3</i>	<i>-3</i>	<i>-3</i>	<i>-3</i>	<i>-3</i>
<i>Mototransports</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>
<i>Vieglo auto vadītāji un pasažieri</i>	<i>63</i>	<i>58</i>	<i>-2</i>	<i>-6</i>	<i>-10</i>	<i>-13</i>	<i>-17</i>	<i>-18</i>	<i>-20</i>	<i>-21</i>	<i>-22</i>	<i>-23</i>
<i>Komerctransporta CSNg</i>	<i>44</i>	<i>41</i>	<i>-1</i>	<i>-4</i>	<i>-7</i>	<i>-9</i>	<i>-12</i>	<i>-13</i>	<i>-14</i>	<i>-15</i>	<i>-15</i>	<i>-16</i>

⁵⁵ The International Transport Forum, "Speed and Crash Risk"

⁵⁶ **Reduction of Fuel Consumption and Exhaust Pollutant Using Intelligent Transport System**

⁵⁷ Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskajai novērtēšanai, 2015

⁵⁸ Makroekonomiskie pieņēmumi un prognozes

Nepareiza ātruma izvēles dēļ	27	25	-1	-2	-4	-6	-7	-8	-8	-9	-9	-10
Alkohola reibumā	14	13	0	-1	-2	-3	-4	-4	-4	-5	-5	-5
Smagi ievainotie	542	441	1	-11	-27	-43	-59	-57	-56	-54	-52	-51
Pilsētās	0	112	0	-3	-7	-11	-15	-14	-14	-14	-13	-13
Ārpus pilsētām	0	329	1	-8	-20	-32	-44	-43	-41	-40	-39	-38
Gājēji	106	86	0	-2	-5	-8	-11	-11	-11	-11	-10	-10
Velosipēdisti	43	35	0	-1	-2	-3	-5	-5	-4	-4	-4	-4
Mototransports	63	51	0	-1	-3	-5	-7	-7	-6	-6	-6	-6
Vieglo auto vadītāji un pasažieri	214	174	0	-4	-11	-17	-23	-23	-22	-21	-21	-20
Komerctransporta CSNg	90	73	0	-2	-4	-7	-10	-9	-9	-9	-9	-8
Nepareiza ātruma izvēles dēļ	77	63	0	-2	-4	-6	-8	-8	-8	-8	-7	-7
Alkohola reibumā	47	38	0	-1	-2	-4	-5	-5	-5	-5	-5	-4
Cietušie bērni	450	429	1	-11	-26	-42	-57	-55	-54	-52	-51	-50

Istenojot B scenāriju, iespējams panākt 44% uzlabojumu bojāgājušo skaita samazinājuma ziņā un 28% samazinājumu smagi cietušo skaita ziņā. Lai arī scenārija izmaksas valstij ir salīdzinoši nelielas, tautsaimniecības zaudējumi ir ļoti būtiski.

Aprēķinot B scenārija zaudējumus, ko nodarītu ātruma samazinājums uz valsts un pašvaldību ceļiem, iegūts šāds novērtējums:

Tabula 22. Aprēķinātie zaudējumi B scenārija ieviešanas gadījumā, veicot ātruma samazinājumu no 90km/h uz 80km/h ārpus apdzīvotām vietām

Ceļa kategorija	Nobrauktais attālums	90km/h	80km/h	90km/h	80km/h	Zaudējums vienā gadā	Diskontēta zaudējumu summa
	Bkm	Milj. H/gadā			Milj. EUR/gadā		Milj. EUR
A	3,98	44,27	49,81	459,5	516,9	57,4	993,14
P	3,70	41,16	46,30	427,1	480,5	53,4	923,25
V	0,37	4,15	4,67	43,1	48,5	5,4	93,12
Kopā:	8,06	89,58	100,78	929,7	1045,9	116,2	2 009,50

Tabula 23. Aprēķinātie zaudējumi B scenārija ieviešanas gadījumā, veicot ātruma samazinājumu no 50km/h uz 40km/h apdzīvotās vietās

Ceļa kategorija	Nobrauktais attālums	50km/h	40km/h	50km/h	40km/h	Zaudējums vienā gadā	Diskontēta zaudējumu summa
	Nobrauktie Bkm:	Milj. H/gadā			Milj. EUR/gadā		Milj. EUR
Rīgā	1,10	21,90	27,38	227,3	284,1	56,8	982,56

Pārējās apdzīvotās vietās	0,11	2,19	2,74	22,7	28,4	5,7	98,26
---------------------------------	------	------	------	------	------	-----	-------

Kopā:	24,1	30,1	250,0	312,5	62,5	1 080,82
--------------	-------------	-------------	--------------	--------------	-------------	-----------------

Aprēķinu rezultāti parāda, ka kopējā tautsaimniecībai nodarīto zaudējumu summa gadā ir 178,7 miljoni EUR un kopā zaudējumu diskontētā vērtība 30 gados sasniedz 3,1 miljardus EUR.

C scenārijs (optimālais scenārijs)

Scenārija pieņēmumi

Modelējot C scenāriju, tiek pieņemts, ka papildus A scenārijā iekļautajiem pasākumiem (informācijas, sabiedrības izglītošanas, drošības pasākumu pilnveidošanas un infrastruktūras uzlabojumiem līdzšinējā apjomā) tiek veikti papildus ieguldījumi ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumos. Tiek pieņemts, ka pirmām kārtām veicami uzlabojumi, kas nodrošina neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību, kā arī tie pasākumi, kam paredzams lielākais drošības uzlabojuma efekts. Pieņemts, kas pasākumu plānā iekļaujami uzlabojumi šādā apjomā:

Tabula 24. C scenārija gadījumā iekļaujamie uzlabojumi pasākumu plānā

Objekts	Papildus ieguldījumu apjoms, milj. EUR/ gadā
Investīcijas valsts galveno ceļu infrastruktūras izveidē, tajā skaitā: A kategorijas ceļu joslu atdalīšana Daudzslīmeņu pārvadu izbūve ceļu krustojumos ar intensitāti virs 10 000 A24h	13,92
Investīcijas valsts un pašvaldību ceļu drošības uzlabošanā, tajā skaitā: P krustojumu apļveida kustības organizācija Ribjoslu izveide ceļiem ar asfaltbetona segumu un intensitāti virs 1000 A24h Stabiņu izvietojums valsts grants ceļiem	10,14
Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku plūsmas atdalīšana, tajā skaitā Rīgas ietves, kam veic nodalīšanu ar paaugstinātu apmali vai barjeru Rīgas gājēju pāreju sakārtošana (neregulētu vairāk-joslu, neapgaismotu pāreju izslēgšana) Rīgas piepilsētas ceļu bez gājēju ietvēm, ietvju izbūve Pašvaldību ielas, bez Rīgas, kam veic ietvju nodalīšanu ar paaugstinātu apmali vai barjeru Pašvaldību piepilsētas ceļi bez gājēju ietvēm, ietvju izbūve	8,44
Veloinfrastruktūras izbūve, tajā skaitā Veloceļi Rīgā Veloceļi ārpus Rīgas	5,92
Kopā:	38,4

Scenārija rezultāti

Modelējot satiksmes dinamiku un ietekmējošo faktoru prognozes, secināms, ka gadījumā, ja tiek īstenots C scenārijs, rezultatīvo rādītāju dinamika būs šāda:

Tabula 25. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar C scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)

C scenārijs	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CSNg	43945	40227	981	757	109	-553	-1231	-1923	-2632	-3356	-4097	-4853
CSNg cietušie	3729	3554	68	31	-44	-118	-194	-270	-347	-425	-503	-582
Bojā gājušie	132	123	-2	-8	-15	-21	-27	-33	-38	-43	-48	-53
Pilsētās	34	31	-1	-2	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-12	-13
Ārpus pilsētām	100	91	-2	-6	-11	-16	-20	-25	-29	-32	-36	-39
<i>Gājēji</i>	39	36	-1	-2	-4	-6	-8	-10	-11	-13	-14	-16
<i>Velosipēdisti</i>	9	8	0	-1	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-3	-4
<i>Mototransports</i>	4	4	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2
<i>Vieglo auto vadītāji un pasažieri</i>	63	58	-1	-4	-7	-10	-13	-16	-18	-21	-23	-25
<i>Komerctransporta CSNg</i>	44	41	-1	-3	-5	-7	-9	-11	-13	-14	-16	-18
<i>Nepareiza ātruma izvēles dēļ</i>	27	25	0	-2	-3	-4	-6	-7	-8	-9	-10	-11
<i>Alkohola reibumā</i>	14	13	0	-1	-2	-2	-3	-3	-4	-5	-5	-6
Smagi ievainotie	542	441	9	4	-5	-15	-24	-34	-43	-53	-62	-72
Pilsētās		112	2	1	-1	-4	-6	-9	-11	-13	-16	-18
Ārpus pilsētām		329	6	3	-4	-11	-18	-25	-32	-39	-47	-54
<i>Gājēji</i>	106	86	2	1	-1	-3	-5	-7	-8	-10	-12	-14
<i>Velosipēdisti</i>	43	35	1	0	0	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-6
<i>Mototransports</i>	63	51	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8
<i>Vieglo auto vadītāji un pasažieri</i>	214	174	3	2	-2	-6	-10	-13	-17	-21	-25	-29
<i>Komerctransporta CSNg</i>	90	73	1	1	-1	-2	-4	-6	-7	-9	-10	-12
<i>Nepareiza ātruma izvēles dēļ</i>	77	63	1	1	-1	-2	-3	-5	-6	-7	-9	-10
<i>Alkohola reibumā</i>	47	38	1	0	0	-1	-2	-3	-4	-5	-5	-6
Cietušie bērni	450	429	8	4	-5	-14	-23	-33	-42	-51	-61	-70

Īstenojot C scenāriju, iespējams panākt 47% uzlabojumu bojāgājušo skaita samazinājuma ziņā un 32% samazinājumu smagi cietušo skaita ziņā, kas ir nedaudz labāks rezultāts nekā B scenārija gadījumā. Lai arī valsts un pašvaldību ieguldījumu izmaksas ir ievērojami lielākas nekā līdz šim tās CSD pasākumos, tās ir ievērojami zemākas nekā tautsaimniecības izmaksas, samazinot braukšanas ātrumu scenārijā B. Turklāt liela daļa ieguldījumu ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumos sniedz rezultātu ilgstoši pēc izmaksu rašanās, tādējādi kopējo izdevumu apjoms ir daudz zemāks nekā pastāvīgi nodrošinot zemāku braukšanas ātrumu.

D scenārijs (maksimālais scenārijs)

Scenārija pieņēmumi

Modelējot D scenāriju, tiek pieņemts, ka papildus A scenārijā iekļautajiem pasākumiem (informācijas, sabiedrības izglītošanas, drošības pasākumu pilnveidošanas un infrastruktūras uzlabojumiem līdzšinējā apjomā) tiek veikti būtiski papildus ieguldījumi ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumos. Tiek pieņemts, ka veicami uzlabojumi, kas ietekmēs visu satiksmes dalībnieku drošību, pirmām kārtām veicot ieguldījumus, kam paredzams lielākais drošības uzlabojuma efekts. Pieņemts, kas pasākumu plānā iekļaujami uzlabojumi šādā apjomā:

Tabula 26. D scenārija gadījumā iekļaujamie uzlabojumi pasākumu plānā

Objekts	Papildus ieguldījumu apjoms, milj. EUR/ gadā
Investīcijas valsts galveno ceļu infrastruktūras izveidē, tajā skaitā: A kategorijas ceļu joslu atdalīšana Daudzliemeņu pārvadu izbūve ceļu krustojumos ar intensitāti virs 10 000 A24h	36,00
Investīcijas valsts un pašvaldību ceļu drošības uzlabošanā, tajā skaitā: P krustojumu apļveida kustības organizācija Ribjoslu izveide ceļiem ar asfaltbetona segumu un intensitāti virs 1000 A24h Stabiņu izvietojums valsts grants ceļiem	31,51
Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku plūsmas atdalīšana, tajā skaitā: Rīgas ietves, kam veic nodalīšanu ar paaugstinātu apmali vai barjeru Rīgas gājēju pāreju sakārtošana (neregulētu vairāk-joslu, neapgaismotu pāreju izslēgšana) Rīgas piepilsētas ceļu bez gājēju ietvēm, ietvju izbūve Pašvaldību ielas, bez Rīgas, kam veic ietvju nodalīšanu ar paaugstinātu apmali vai barjeru Pašvaldību piepilsētas ceļi bez gājēju ietvēm, ietvju izbūve	12,36
Veloinfrastruktūras izbūve, tajā skaitā: Veloceļi Rīgā Veloceļi ārpus Rīgas	10,52
Kopā:	90,39

Scenārija rezultāti

Modelējot satiksmes dinamiku un ietekmējošo faktoru prognozes, secināms, ka gadījumā, ja tiek īstenots D scenārijs, rezultatīvo rādītāju dinamika būs šāda:

Tabula 27. Rezultatīvo rādītāju prognoze saskaņā ar D scenāriju (2019. - 2030. gads, 2019. reālie dati, 2020. prognoze, nākamajos gados uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020. gadu)

D scenārijs	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CSNg	43945	40227	-561	-2386	-4647	-6951	-9300	-10229	-11177	-12145	-13132	-14140
CSNg cietušie	3729	3554	-67	-244	-457	-672	-889	-982	-1076	-1170	-1266	-1362
Bojā gājušie	132	123	-7	-17	-28	-38	-47	-52	-57	-62	-67	-71
Pilsētās	34	31	-2	-4	-7	-10	-12	-13	-15	-16	-17	-18
Ārpus pilsētām	100	91	-5	-13	-21	-28	-35	-39	-43	-46	-50	-53

Gājēji	39	36	-2	-5	-8	-11	-14	-15	-17	-18	-20	-21
Velosipēdisti	9	8	0	-1	-2	-3	-3	-4	-4	-4	-5	-5
Mototransports	4	4	0	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-2	-2
Vieglo auto vadītāji un pasažieri	63	58	-3	-8	-13	-18	-22	-25	-27	-30	-32	-34
Komerctransporta CSNg	44	41	-2	-6	-9	-13	-16	-17	-19	-21	-22	-24
Nepareiza ātruma izvēles dēļ	27	25	-1	-3	-6	-8	-10	-11	-12	-13	-14	-15
Alkohola reibumā	14	13	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-6	-7	-7	-8
Smagi ievainotie	542	441	-8	-30	-57	-83	-110	-122	-134	-145	-157	-169
Pilsētās		112	-2	-8	-14	-21	-28	-31	-34	-37	-40	-43
Ārpus pilsētām		329	-6	-23	-42	-62	-82	-91	-100	-108	-117	-126
Gājēji	106	86	-2	-6	-11	-16	-22	-24	-26	-28	-31	-33
Velosipēdisti	43	35	-1	-2	-5	-7	-9	-10	-11	-12	-12	-13
Mototransports	63	51	-1	-4	-7	-10	-13	-14	-16	-17	-18	-20
Vieglo auto vadītāji un pasažieri	214	174	-3	-12	-22	-33	-44	-48	-53	-57	-62	-67
Komerctransporta CSNg	90	73	-1	-5	-9	-14	-18	-20	-22	-24	-26	-28
Nepareiza ātruma izvēles dēļ	77	63	-1	-4	-8	-12	-16	-17	-19	-21	-22	-24
Alkohola reibumā	47	38	-1	-3	-5	-7	-10	-11	-12	-13	-14	-15
Cietušie bērni	450	429	-8	-29	-55	-81	-107	-119	-130	-141	-153	-164

Īstenojot D scenāriju, iespējams panākt 61% uzlabojumu bojāgājušo skaita samazinājuma ziņā un 50% samazinājumu smagi cietušo skaita ziņā, kas atbilst uzstādītajiem mērķiem. Lai arī valsts un pašvaldību ieguldījumu izmaksas ir ievērojami lielākas nekā līdz šim tās CSNg pasākumos, tās ir ievērojami zemākas nekā tautsaimniecības izmaksas, samazinot braukšanas ātrumu scenārijā B. Turklāt liela daļa ieguldījumu ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumos sniedz rezultātu ilgstoši pēc izmaksu rašanās, tādējādi kopējo izdevumu apjoms ir daudz zemāks nekā pastāvīgi nodrošinot zemāku braukšanas ātrumu.

Atdalītas joslu infrastruktūras veidošana, lai nodrošinātu drošu braukšanu ar ātrumu līdz 120km/h, nodrošinās laika ietaupījumu un ieguvumu tautsaimniecībai. Modelī tiek pieņemts, ka 6 gados šādā veidā tiek rekonstruēti 75km ceļu.

Papildus jāņem vērā, ka izbūvējot ceļus ar atdalītām joslām un nosakot braukšanas ātrumu zemāku par 120 km/h, vēl samazinātos CSNg iespējamība uz šādiem ceļiem.

Tabula 28. Aprēķinātie ieguvumi D scenārija ieviešanas gadījumā, palielinot ātrumu no 90km/h līdz 120km/h.

90->120km/h intensīvākajos ceļu posmos		90km/h	120km/h	90km/h	120km/h	d90->120	Diskontēta ieguvumu summa, d90->120	Investīcijas	B/C
90->120km/h	Nobrauktie Bkm:	Milj. H/gadā		Milj. EUR/gadā			Milj. EUR		
5*15km A kat	0,5	6,1	4,6	63,1	47,4	15,8	272,9	35,8	7,6

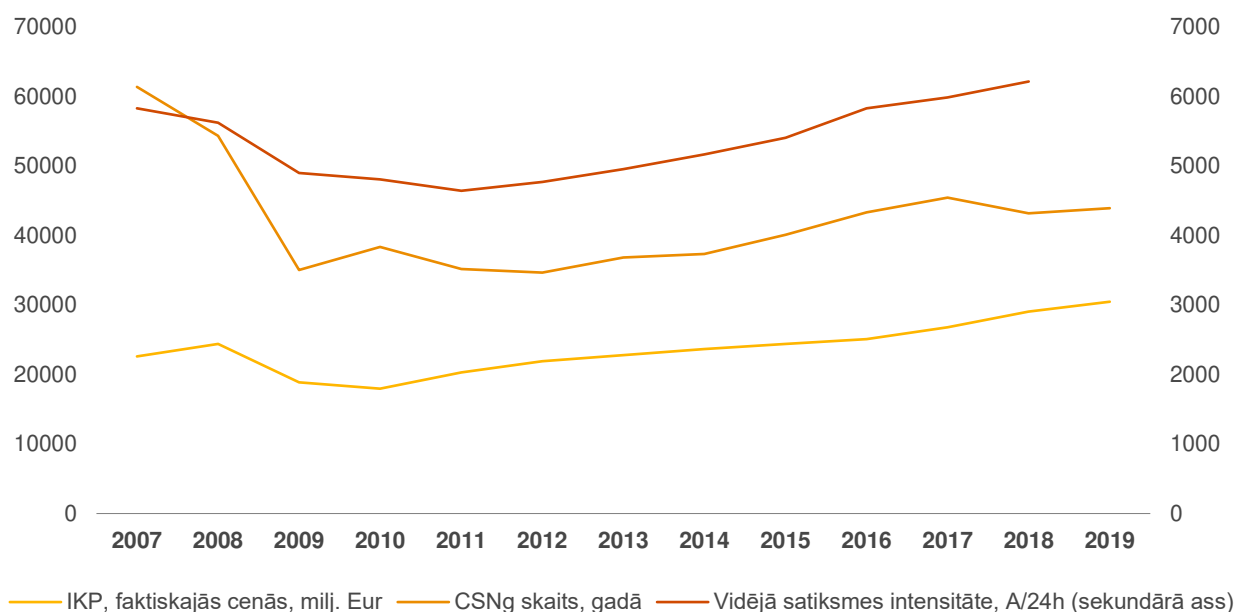
Aprēķinu rezultāti parāda, ka augstas intensitātes ceļu rekonstrukcija, izveidojot ceļus ar atdalītām joslām, ir ekonomiski pamatota.

Alternatīvo scenāriju salīdzinājums

Izvērtējot līdzšinējās satiksmes drošības indikatoru un ietekmējošo faktoru tendences, secināms, ka sasniegt turpmākus uzlabojumus bojāgājušo un smagi cietušo skaita ziņā ir aizvien grūtāk. Vēsturiski bojāgājušo skaita samazinājumu ir lielā mērā uzlabojuši automašīnu drošības uzlabojumi un jostu lietošanas izplatība, taču šo faktoru potenciāls ir lielā mērā izsmelts.

CSNg un cietušo skaita pieaugumu ietekmē aizvien pieaugošā satiksmes intensitāte, kas saistīta ar IKP pieaugumu. Minētie faktori apgrūtina seku apjoma samazinājuma mērķus.

Attēls 32. IKP, satiksmes intensitātes un CSNg skaita dinamika



Modelējot piedāvātos scenārijus, secināms, ka lielākā atdeve ir pasākumiem, kas jau šobrīd tiek mērķtiecīgi īstenoti – ceļa posmu, kuros bieži notiek CSNg rekonstrukcija, kontroles mehānismu pastiprināšana, uzstādot jaunus fotoradarus un vidējā ātruma fiksēšanas sistēmas, kā arī satiksmes dalībnieku rīcības maiņa, izmantojot informatīvās kampaņas (scenārijs A). Šie pasākumi nodrošina pastāvīgu uzlabojumu CSD ziņā un to atdeve ir augstākā, jo pasākumi ir vērsti uz akūtāko problēmu risināšanu.

Pasākumu apjoms līdzšinējā apjomā nav pietiekams un nepieciešami būtiski uzlabojumi, lai sasniegtu nosprausto mērķi – 50% samazinājumu bojāgājušo un smagi cietušo skaitā. Modelējot scenārijus izvērtētas iespējas ieviest būtiskus ierobežojumus braukšanas ātrumam, kam ir nepieciešamas salīdzinoši nelielas papildus izmaksas (scenārijs B). Alternatīvi izvērtēta iespēja ieguldīt papildu līdzekļus infrastruktūras uzlabojumos (scenāriji C un D). Rezultāti piedāvātajiem scenārijiem apkopoti tabulā zemāk:

Tabula 29. Alternatīvo scenāriju salīdzinājums

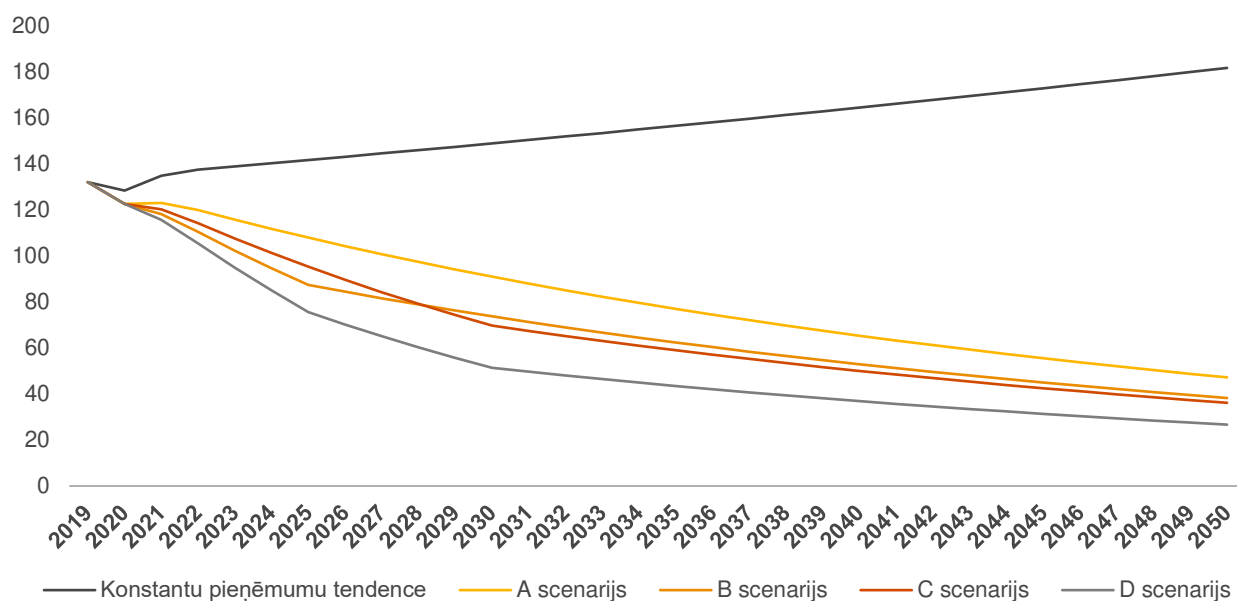
	Dabiskā tendence	Scenārijs A	Scenārijs B	Scenārijs C	Scenārijs D
Izmaksas, milj. EUR gadā	0,00	9,30	9,30	38,42	90,39
Izmaksas, NPV 4%, milj. EUR 10 gadi	0,00	75,43	75,43	311,60	733,12
CSNg skaits 2030. gadā	46,888	46,189	41,570	35,374	26,088
CSNg cietušo skaita samazinājums (-) vai palielinājums (+) 2030. gadā pret 2020. gadu	571	327	-410	-582	-1,362
CSNg smagi cietušo skaita samazinājums (-) vai palielinājums (+) 2030. gadā pret 2020. gadu	40	41	-51	-72	-169

	Dabiskā tendence	Scenārijs A	Scenārijs B	Scenārijs C	Scenārijs D
% uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020	7%	7%	-9%	-13%	-31%
CSNg bojāgājušo skaita samazinājums 2030. gadā pret 2020. gadu	21	-32	-49	-53	-71
% uzlabojums (-) vai pasliktinājums (+) pret 2020	16%	-24%	-37%	-40%	-54%
Finanšu efekts (+) saskaņā ar CSNg rezultātā valstij radīto tautsaimniecības zaudējumu aprēķina metodiku pret dabisko tendenci, milj. EUR/gadā	0,00	27,50	47,96	64,10	95,52
Negadījumu izmaksu samazinājums, NPV 4%, milj. EUR, 10 gadi	0,00	223,08	389,01	519,89	774,75
Laika ietaupījums(+) vai izmaksa(-), milj. EUR/ gadā	0,00	0,00	-178,71	0,00	15,78
Laika ietaupījums/izmaksa, NPV 4%, milj. EUR, 10 gadi	0,00	0,00	-1,449,53	0,00	128,02
Kopējais ieguvums (+)/ zaudējums(-), NPV 4%, milj. EUR, 10 gadi	0,00	147,65	-1,135,95	208,28	169,65

Izvērtējuma rezultātā secināms, ka ātruma ierobežojumu ieviešanai ir nebūtiska ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem un ar tiem iespējams sasniegt ievērojamu uzlabojumu rezultātos. Tajā pašā laikā uz tautsaimniecībai būs jāuzņemas daudz lielākas izmaksas, jo visa satiksme kopumā būs lēnāka un ceļā pavadītā laika vērtība ir ievērojami augstāka pat par ambiciozāko investīciju plānu scenārijā D.

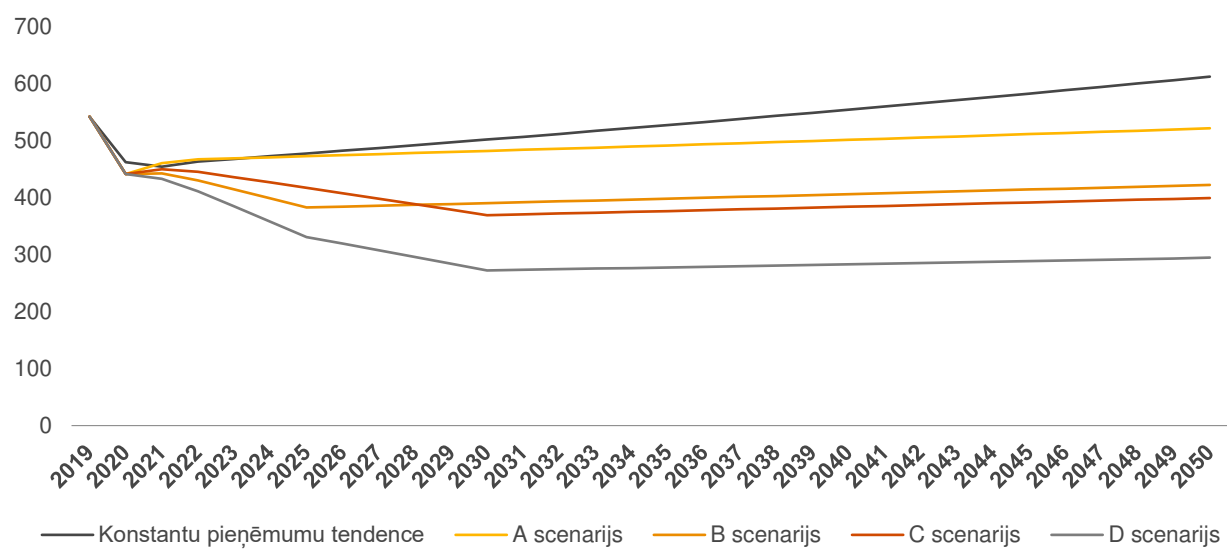
Apkopojot scenāriju modeļu prognozes iegūtas vidējās un ilgtermiņa prognozes un bojāgājušo skaitam:

Attēls 33. Bojāgājušo skaita prognozes (2019.-2050. gads)



Līdzīgā veidā iegūtas prognozes vidējās un ilgtermiņa prognozes un smagi cietušo skaitam:

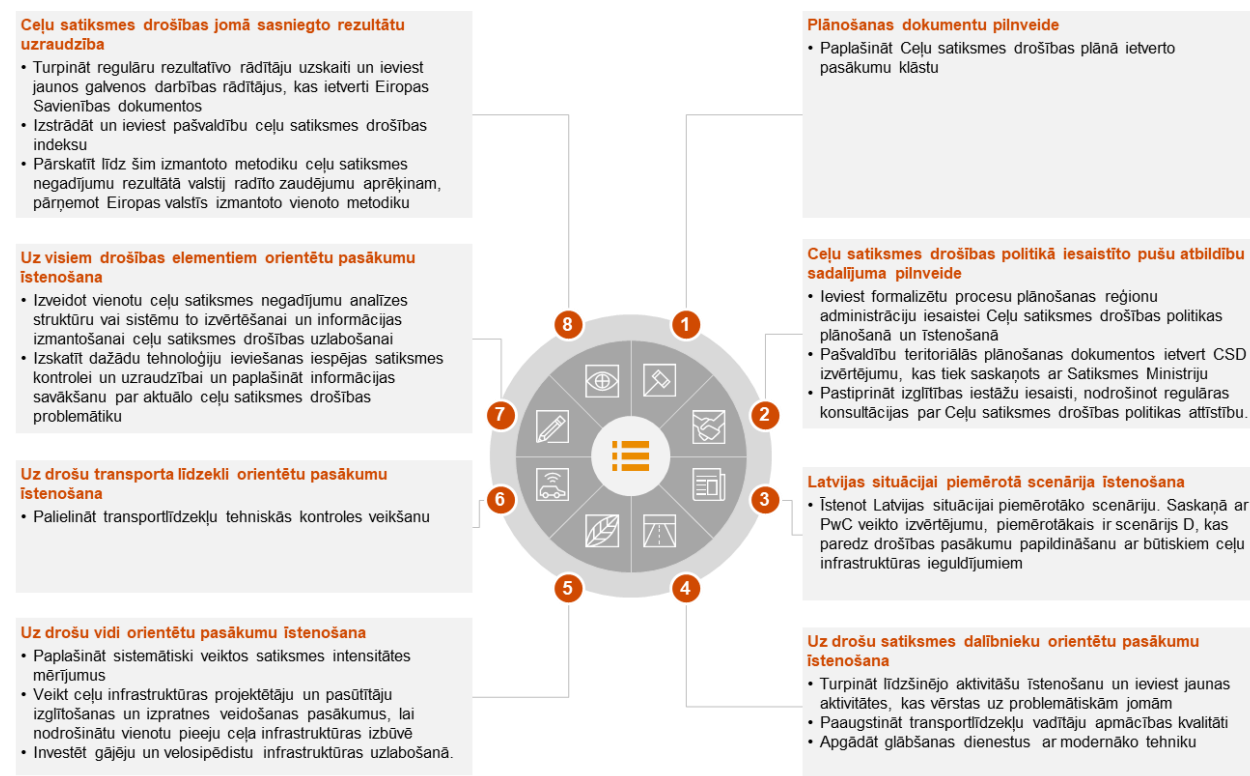
Attēls 34. Smagi ievainoto skaita prognozes (2019.-2050. gads)



5. Priekšlikumi

Pētījuma rezultātā izstrādāti to priekšlikumi atbilstoši to būtiskuma pakāpei.

Attēls 35. Pārskats par priekšlikumiem atbilstoši to būtiskuma pakāpei



1. Plānošanas dokumentu pilnveide

- CSD plānā ietvert ne tikai likumdošanas iniciatīvas un aktivitātes, kas tiek finansētas no apdrošinātāju veiktajiem maksājumiem, bet arī citu CSD uzlabojošo aktivitāšu apkopojošu informāciju un ar tiem saistīto mērķu izpildes informāciju.

2. CSD politikā iesaistīto pušu atbildību sadalījuma pilnveide

- Ieviest formalizētu procesu plānošanas reģionu administrāciju iesaistei CSD politikas plānošanā un īstenošanā, nodrošinot, ka tiek mērķtiecīgi īstenotas konsultācijas un informācijas aprīte par aktuālajiem CSD politikas aspektiem.
- Pašvaldību teritoriālās plānošanas dokumentos ietvert CSD izvērtējumu, kas tiek saskaņots ar SM. Tādējādi tiks paaugstināts infrastruktūras uzlabojumu un uzturēšanas projektu iespaids uz CSD paaugstināšanu un nodrošināta centralizēta, SM realizēta, CSD uzraudzība.
- Pastiprināt izglītības iestāžu iesaisti, nodrošinot regulāras konsultācijas par CSD politikas attīstību. Tādējādi tiks nodrošināts, ka izglītības iestādes ir informētas par aktualitātēm un attiecīgi pielāgo izglītības saturu.

3. Latvijas situācijai piemērotā scenārija īstenošana

- Īstenot Latvijas situācijai piemērotāko scenāriju. Saskaņā ar PwC veikto izvērtējumu, piemērotākais ir scenārijs D, kas paredz drošības pasākumu papildināšanu ar būtiskiem ceļu infrastruktūras ieguldījumiem. Realizējot D scenāriju, uzmanība primāri pievēršama mazaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzībai, kur iespējams iegūt uzlabojumus satiksmes drošībā ar mazākiem ieguldījumiem, taču, lai pilnībā sasniegtu nospraustos ceļu satiksmes drošības

rādītājus, nepieciešams būtisku valsts un pašvaldību budžetu apjomu novirzīt infrastruktūras uzlabojumiem novirzot infrastruktūras uzlabojumiem papildus 40-90 miljonus EUR gadā. Ņemot vērā ierobežotos valsts budžeta līdzekļus, rekomendējam izskatīt iespējas piesaistīt citus infrastruktūras uzlabojumu finansēšanas variantus (tai skaitā ES struktūrfondu līdzekļi, publiskā un privātā partnerība).

4. Uz drošu satiksmes dalībnieku orientētu pasākumu īstenošana

- Turpināt līdzšinējo efektīvo aktivitāšu īstenošanu un ieviest jaunas aktivitātes, kas ir vērstas uz problemātiskām jomām. SM nodefinēt CSD nepieciešamo uzlabojumu prioritāros virzienus un izstrādāt sistemātisku un visaptverošu aktivitāšu kopumus - informatīvās aktivitātes, preventīvās darbības, infrastruktūras uzlabojumus un nepieciešamās izmaiņas normatīvajos aktos, sevišķi pievēršot uzmanību uz sodu sistēmas maiņai, kā arī citas darbības, lai pēc iespējas efektīvi uzlabotu CSD rezultātīvos rādītājus.
- Uzlabot TL vadītāju apmācības kvalitāti ieviešot apmācības programmas, kas ir vērstas uz praktisko automobiļu vadīšanas iemaņu apguvi reālajos satiksmes apstākļos. Automobiļu vadītāju teorētiskajai sagatavotībai ir jābūt vērstai uz satiksmes drošības principu izpratni, nevis mehānisku satiksmes noteikumu apguvi. Minēto principu trūkumu apliecina ceļu satiksmes negadījumos iekļuvušo TL vadītāju statistika. Īpaša vērība būtu pievēršama autoskolu instruktoru sagatavotības līmenim un vispārējai izpratnei par satiksmes drošību, kā arī izglītojošiem pasākumiem par mobilo ierīču izmantošanu autovadītājiem.
- Apgādāt glābšanas dienestus ar modernāko tehniku attiecīgajā nozarē, pilnveidojot to transporta resursus.

5. Uz drošu vidi orientētu pasākumu īstenošana

- Paplašināt sistemātiski veiktos satiksmes intensitātes mērījumus izmantojot fotoradaru, novērošanas kameru infrastruktūru, sevišķi apdzīvotās vietās un lielos satiksmes mezglos.
- Veikt ceļu infrastruktūras projektētāju un pasūtītāju izglītošanas un izpratnes veidošanas pasākumus, lai nodrošinātu vienotu pieeju ceļa infrastruktūras izbūvē visā Latvijas teritorijā, tādējādi veicinot drošas infrastruktūras izveidi gan gājējiem, gan velosipēdistiem, gan citiem satiksmes dalībniekiem. Ceļa infrastruktūrai ir jābūt viegli saprotamai un intuitīvi uztveramai. Vienlaikus atsevišķās vietās būtu pieļaujami eksperimentāli risinājumi, kas veiksmes gadījumā būtu iekļaujami kopējā standartā. Pārskatīt jauno projektu un esošo objektu audita principus, izvērtējot tos pēc būtības, nevis tikai atbilstības esošajiem standartiem.
- Turpināt mērķtiecīgas investīcijas gājēju un velosipēdistu infrastruktūras uzlabojumos sevišķu uzmanību pievēršot gājēju pāreju drošībai. Turpināt mērķtiecīgas investīcijas –velosipēdistu un gājēju ceļu un citas saistītās ceļu satiksmes infrastruktūras uzlabojumus.

6. Uz drošu transporta līdzekli orientētu pasākumu īstenošana

- Palielināt automobiļu tehnisko kontroli attiecībā uz TL drošības sistēmu darbību. Tehniskajās apskatēs un pārbaudēs uz ceļa veikt TL drošības sistēmu diagnostiku, ar mērķi noskaidrot TL drošības sistēmu darbību, jo automobiļu aktīvo drošības sistēmu darbība ir tieši saistīta ar automobiļa iespēju iekļūt ceļu satiksmes negadījumā, bet pasīvo drošības sistēmu darbība nosaka traumatisma līmeni CSNg iekļuvušajiem. (skatīt datus par CSNg iekļuvušo automobiļu vecuma saistību ar negadījuma sekām). Pakāpeniski aizliegt reģistrēt automobiļus bez atsevišķām drošības sistēmām – ABS, Drošības spilveni utt., atbilstoši TL vecuma/paaudzes drošības sistēmu tendencēm. Šāda pieeja ļautu panākt, ka arī salīdzinoši veci automobiļi var būt pietiekami droši.

7. Uz visiem drošības elementiem orientētu pasākumu īstenošana

- Izveidot efektīvu ceļu satiksmes negadījumu analīzes sistēmu (administratīvo un kriminālietu digitalizāciju), lai būtu iespējams operatīvi reaģēt uz bīstamību kādās konkrētās vietās vai operatīvi identificēt tendences ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu jomā, kas ļautu operatīvi reaģēt un novērst infrastruktūras problēmas, veidot mērķtiecīgas drošības kampaņas un nepieciešamības gadījumā veikt operatīvas likumdošanas izmaiņas. Visaptverošiem pētījumiem par CSNg rašanās apstākļiem ir jābūt regulāriem un pietiekami plašiem. Īpaši statistikas datus iekļaujot informāciju

par negadījumu apstākļu ekspertīzēs un auditos konstatēto (VTEB ekspertīžu dati, LTAB ekspertu komisiju dati, CSDD auditu dati, tiesu lēmumi utt.). Nodrošināt MAIS3+ informācijas apmaiņas nodrošināšanu starp medicīnas iestādēm un citām iesaistītājām pusēm, lai varētu nodrošināt kvalitatīvu informāciju lēmumu pieņemšanai par nepieciešamajiem CSD uzlabojumiem.

- Izskatīt dažādu tehnoloģiju ieviešanas iespējas satiksmes kontrolei un uzraudzībai – dažādas mobilās aplikācijas, piespiedu/brīvprātīgās ātruma kontroles ierīces visu veidu TL (it īpaši tiem autovadītājiem, kuri pieļāvuši vairākkārtīgu recidīvu utt.) un paplašināt informācijas savākšanas sistēmu par aktuālo problemātiku CSD iesaistot iedzīvotājus, NVO un uzņēmējus, kā arī dažādas mobilās lietotnes (piemēram Waze tiešsaistes iedzīvotāju programma – angļu val. *Connected Citizens Program*).

8. CSD rezultatīvie rādītāji

- Turpināt regulāru rezultatīvo rādītāju uzskaiti un ieviest jaunos GDR, kas ietverti ES dokumentos. SM uzsākt šādu CSD izmēramo rezultātu datu ievākšanu:
 - a. Attāluma procentuālā daļa, kas nobraukts pa ceļiem, kuru drošības reitings ir virs apstiprinātās robežvērtības;
 - b. Tādu jaunu vieglo pasažieru automobiļu īpatsvars, kuru EuroNCAP drošības reitings atbilst vismaz iepriekš noteiktai robežvērtībai;
 - c. To TL īpatsvars, kuri pārvietojas, nepārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu;
 - d. Tādu TL pasažieru īpatsvars, kuri pareizi lieto drošības jostu vai bērnu ierobežotājsistēmu;
 - e. Tādu autovadītāju īpatsvars, kuriem alkohola koncentrācija asinīs (AKA) TL vadīšanas laikā nepārsniedz atļauto daudzumu;
 - f. Tādu TL vadītāju īpatsvars, kuri neizmanto portatīvās mobilās ierīces;
 - g. Tādu motorizētu TL ar diviem riteņiem un velosipēdu vadītāju īpatsvars, kuri lieto aizsargķiveri;
 - h. Minūtēs un sekundēs izteikts laika posms starp ārkārtas izsaukumu pēc sadursmes, kurā ir gūti miesas bojājumi, un avārijas dienestu ierašanos sadursmes vietā.
- Izstrādāt un ieviest pašvaldību ceļu satiksmes drošības indeksu, lai identificētu un novērtētu rezultatīvos rādītājus CSD jomā.
-
- Pārskatīt līdz šim izmantoto metodiku CSNg rezultātā valstij radīto zaudējumu aprēķinam, pārņemot Eiropas valstīs izmantoto vienoto metodiku. Tādā veidā tiks nodrošināts, ka aprēķins starptautiski atbilst vienotiem principiem un ir savstarpēji salīdzināms.

6. Izmantotie avoti

Tabula 30. Pētījuma ietvaros izmantotie dokumenti

Nr.	Dokumenta nosaukums
	World Health Organisation "facts: Road safety – Speed"
	International Transport Forum "Speed and Crash Risk"
	CSD politikas satvars 2021-2030 – nākamie soļi virzībā uz "Vision Zero" (SWD (2019) 283 galīgā redakcija)
	Stratēģiskais Rīcības Plāns CSD uzlabošanā (COM(2018) 293 galīgā redakcija ANNEX 1)
	Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (COM(2011)144 galīgā redakcija) (Baltā grāmata)
	CSD politikas virzienu starpposma novērtējums 2011.– 2020. gadam (2015)
	Virzoties uz Eiropas CSD telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam (COM(2010) 389 galīgā redakcija)
	Valletas (Maltas) deklarācija transporta ministru augsta līmeņa konferencē par ceļu satiksmes drošību (TRANS 62)
	Eiropas Padomes Secinājumi par ceļu satiksmes drošību – 2017. gada martā apstiprināto Valletas (Maltas) deklarāciju (TRANS 252)
	Neviens nāves gadījums uz ceļa un nopietns ievainojums: paradigmas maiņa uz drošu sistēmu / Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System (2016)
	Drošāki ceļi, drošākas pilsētas – kā uzlabot ceļu satiksmes drošību pilsētās / Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU (2019)
	Eiropa Kustībā "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra"
	ERAF projekts "Jaunās paaudzes Integrētā iekšlietu informācijas sistēma"(IIIS2)
	14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report
	Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management
	Investigating evidence of mobile phone usage by drivers in road traffic accidents
	Emergency Services in Future Intelligent Transportation Systems Based on Vehicular Communication Networks
	Seatbelt use and risk of major injuries sustained by vehicle occupants during motor-vehicle crashes: a systematic review and meta-analysis of cohort studies
	Traffic Safety Basic Facts (2018)
	Progress in MAIS3+ Serious Injuries
	Practical guidelines for the registration and monitoring of serious traffic injuries
	The International Transport Forum, "Speed and Crash Risk"
	Crash cost estimates for European countries
	Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam
	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam

Nr.	Dokumenta nosaukums
	Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums
	CSD plāns 2017.-2020. gadam
	Grozījumi CSD plānā 2017.-2020. gadam
	CSD plāns 2014.-2016. gadam
	CSD plāna 2017.-2020. gadam starpposma ietekmes izvērtējums
	CSD plāna 2014.-2016. gadam gala ietekmes izvērtējums
	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
	CSD padomes nolikums
	CSD padomes sēžu un domnīcas protokoli/atskaites
	Latvijas Valsts ceļu melno punktu karte
	Valsts policijas 2019. gada pārskats
	NMPD 2019. gada publiskais pārskats
	Makroekonomiskie pieņēmumi un prognozes 06/08/2019
	MK noteikumi Nr. 75 "Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojāgājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi"
	MK noteikumi Nr. 468 "Noteikumi par valsts pamatizglītības standartu, pamatizglītības mācību priekšmetu standartiem un pamatizglītības programmu paraugiem"
	MK noteikumi Nr. 477 "Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojāgājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi"
	MK noteikumi Nr. 716 "Noteikumi par valsts pirmsskolas izglītības vadlīnijām un pirmsskolas izglītības programmu paraugiem"
	MK noteikumi Nr.972 "Ceļu drošības audita noteikumi"
	MK noteikumi Nr. 1240 "Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošību Eiropas ceļu tīklā"
	Administratīvā procesa likums
	Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskajai novērtēšanai
	Valsts autoceļu tīkls. Vietēji ceļi, LVC
	Informatīvais ziņojums "Par vienotu ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto personu statistikas datu uzskaiti atbilstoši MAIS3+ prasībām"
	CSDD pētījums "Satiksmes dalībnieku uzvedība ceļu satiksmē un attieksme pret ceļu satiksmes noteikumiem", 2019. gads
	CSDD "Mobilā telefonā sēdoši autovadītāji - apkārt neko neredzoši un nedzirdoši zombiji"
	Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam
	Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014. – 2030. gadam
	Vidzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam
	Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam

Nr.	Dokumenta nosaukums
	Latgales plānošanas reģiona ilgtermiņa attīstības stratēģija 2010. – 2030 (Latgales stratēģija 2030)
	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam
	Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2014. – 2020. gadam
	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam
	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam
	Latgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2010. – 2019. gadam, kas apstiprināta ar 2010. gada 1.decembra Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēdes lēmumu, termiņš līdz 2021. gadam noteikts ar LPR AP 2019. gada 13.decembra lēmumu.
	Kurzemes plānošanas reģiona gada pārskati
	Rīgas plānošanas reģiona gada pārskati
	Vidzemes plānošanas reģiona gada pārskati
	Zemgales plānošanas reģiona gada pārskati
	Latgales plānošanas reģiona gada pārskati
	Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030
	Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā (2018)
	Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij radīto tautsaimniecības zaudējumu aprēķina metodika
	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli
	Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli
	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli
	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli
	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli
	Pilsēta Cilvēkiem "Velobraucēju skaits Rīgā pieaudzis par 40%" (2018)

Tabula 31. Pētījuma ietvaros izmantotie dati

Nr.	Datu avota nosaukums	Datu avoti
1.	CSD plāna 2017.–2020. gadam tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji	SM
2.	CSD plāna īstenošanai piešķirtais un izlietotais finansējums sadalījumā pa pasākumiem un finansējuma avotiem	SM
3.	CSNg un vēsturiskie dati. Ekonomiskās izaugsmes vēsturiskie dati. Dati par iedzīvotāju skaitu. Dati efektivitātes izvērtējumam un nākotnes scenāriju prognozēšanai	CSP
4.	Galvenie makroekonomiskie rādītāji un prognozes Latvijā	FM, Latvijas banka
5.	Dati par TL: • Reģistrēto, tehniskā kārtībā esošo un apdrošināto TL skaits.	CSDD

	• Pirmoreiz reģistrēto TL skaits. • Reģistrēto TL skaits sadalījumā pēc turētāja statusa (fiziska vai juridiska persona). • Fiziskām personām piederošo TL skaits sadalījumā pa pilsētām un novadiem. • Reģistrēto TL skaits sadalījumā pēc TL markas. • Reģistrēto TL skaits sadalījumā pa pilsētām un novadiem. • Tehniskā kārtībā esošo TL skaits pa pilsētām un novadiem. • TL vidējais vecums.	
6.	Dati par vadītājiem: • Aktīvo vadītāju apliecību skaita dinamika. • Jaunieģūtās vadītāju kategorijas. • Vadītāju apliecību skaits pēc kategorijas, vecuma un dzimuma.	CSDD
7.	Dati par CSNg skaitu: • CSNg kopskaits un CSNg ar cietušajiem skaits. • CSNg sadalījums veidos (CSNg ar gājējiem, viena TL negadījums, divu vai vairāku TL sadursme). • CSNg skaita sadalījums pēc notikuma laika un notikuma vietas. • CSNg skaita sadalījums pēc novada un pilsētas. • CSNg skaits augstākā detalizācijas pakāpē (t.sk., CSNg ar mazaizsargātajiem ceļu dalībniekiem, CSNg ar bērniem, CSNg ar dzīvniekiem). • Vadītāju alkohola reibumā izraisīto negadījumu skaits.	CSDD
8.	Dati par CSNg cietušajiem: • Cietušo skaits pēc satiksmes dalībnieka statusa. • Cietušo skaits pēc satiksmes dalībnieka demogrāfiskajiem rādītājiem (dzimums, vecums).	CSDD
9.	Dati par apkārtējās vides faktoriem CSNg brīdī: • Ceļu seguma veids un stāvoklis. • Laikapstākļi. • Apgaismojums (dienasgaisma, krēsla, tumsa).	CSDD
10.	Dati par CSNg iesaistītajiem vadītājiem: • CSNg iesaistītie vadītāji pēc TL tipa. • CSNg iesaistītie vadītāji pēc vecuma un stāža.	CSDD
11.	Dati par CSNg radītajiem zaudējumiem: • Kopējie tautsaimniecības zaudējumi. • Viena CSNg un viena cietušā vidējās izmaksas.	CSDD
12.	Dati par TL veiktajām tehniskajām kontrolēm uz ceļa	CSDD
13.	Dati no Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmas: • CSNg veids. • CSNg notikumu vieta (koordinātas, apdzīvotās vietas, autoceļu informācija) • CSNg iesaistītie TL un personas. • CSNg lemesli. • Laika apstākļi. • Seguma veids. • Brauktuves stāvoklis. • Ceļa apstākļi. • Papildus raksturojums. • Apgaismojums.	leM IC

14.	Dati par CSNg apdrošināšanas gadījumu skaitu:	LTAB
15.	Dati par izmaksu apjomu apdrošinātājiem pieteiktajos apdrošināšanas gadījumos CSNg rezultātā: - Kopējā atlīdzību summa, EUR. - Vidējās atlīdzības izmaksas summa, EUR. - Apdrošināšanas atlīdzības summas sadalījumā pa zaudējumu grupām.	LTAB
16.	Dati par CSNg iemesliem, kas tiek norādīti apdrošināšanas kompānijām.	LTAB
17.	Dati par CSNg, kas reģistrēti ar Saskaņoto paziņojumu: - CSNg apstākļi un apjoms. - Reģionālā izplatība.	LTAB
18.	Dati par strīdus situācijām apdrošināšanas izmaksu lietās par CSNg situācijām (ekspertu komisijas slēdzieni).	LTAB
19.	Dati un informācija par melnajiem punktiem: - Ceļa posmu, vietu, kur bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi karte. - Informācija par veiktajām aktivitātēm ceļa posmu, vietu, kur bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi skaita mazināšanā.	LVC
20.	Dati par satiksmes intensitāti valsts autoceļos – galvenajos, reģionālajos un vietējos.	LVC

Pielikumi

Pielikums 1. Intervējamo saraksts

Nr.	Intervējamā vārds/uzvārds	Intervējamā amats	Intervijas datums
1.	Māris Jonovs	Apvienības "Pilsēta cilvēkiem" valdes priekšsēdētājs	01.06.2020
2.	Sandra Falka	Valsts izglītības satura centra Vispārējās izglītības departamenta Vecākā referente	02.06.2020
3.	Ilze Ostaša	Rīgas domes Satiksmes departamenta Satiksmes organizācijas un kustības drošības nodaļas vadītāja	02.06.2020
4.	Guna Kalniņa-Priede	Vidzemes plānošanas reģiona Administrācijas vadītāja	03.06.2020
5.	Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Tīkla plānotājs	04.06.2020
6.	Juris Zvirbulis	Latvijas Automoto biedrības (LAMB) prezidents	04.06.2020
7.	Viesturs Silenieks	Latvijas Riteņbraucēju apvienības valdes priekšsēdētājs	08.06.2020
8.	Ieva Bērziņa	VAS „CSD direkcija” Sabiedrisko attiecību daļas speciāliste	09.06.2020
9.	Juris Teteris	VAS „CSD direkcija” CSDD kvalifikācijas daļas priekšnieks	09.06.2020
10.	Jānis Lange	Latvijas Valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs	11.06.2020
11.	Māris Zaļaiskalns	Latvijas Valsts ceļi (LVC) Satiksmes organizācijas pārvaldes (SOP) direktors	11.06.2020
12.	Liene Cipule	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Direktore	12.06.2020
13.	Māra Dīriņa	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Direktora vietniece NMP jautājumos	12.06.2020
14.	Raita Krišjāne	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Operatīvā dienesta vadītāja	12.06.2020
15.	Ilze Bukša	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Komunikācijas nodaļas vadītāja	12.06.2020
16.	Egils Lapiņš	Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Transporta nodrošinājuma departamenta vadītājs	12.06.2020
17.	Normunds Krapsis	Valsts policijas priekšnieka vietnieks, Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks	13.06.2020

Pielikums 2. Intervijas jautājumu saraksts

Nr.	Intervijas jautājums
1.	Kāds ir primārais informācijas avots, no kura Jūs gūstat informāciju par satiksmes drošības jautājumiem? Kur Jūs meklētu informāciju par satiksmes un satiksmes drošības jautājumiem?
2.	Ar kuriem speciālistiem/ekspertiem Jūs konsultējaties satiksmes un satiksmes drošības jautājumos?
3.	Kādi ir būtiskākie uzlabojumi satiksmes jomā, kuru ieviešanā jūsu esat piedalījušies pēdējos 5 gados?
4.	Kas ir sliktākais, traucējošākais vai neveiksmīgākais risinājums, ieviešums satiksmes jomā pēdējos 5 gados?
5.	Kāds ir primārais informācijas avots, no kura Jūs gūstat informāciju par satiksmes drošības jautājumiem? Kur Jūs meklēt informāciju par satiksmes un satiksmes drošības jautājumiem?
6.	Kurš ir primārais jautājums, kuram būtu jāpievēršas politikas veidotājiem satiksmes jomā?
7.	Jūsaprāt būtiskākie jautājumi, kuriem mums būtu jāpievērš uzmanībā šī pētījuma veikšanas gaitā?
8.	Vai Jūs dažos teikumos varētu aprakstīt ideālu satiksmes organizāciju un struktūru? Kādi ir reģiona satiksmes attīstības nākotnes vīzijas primārie jautājumi?
9.	Kas ir tas, ko Jūs gribētu mainīt satiksmes jomā savā reģionā pirmkārt? Kura ir tā satiksmes problēma, kuras risināšanai Jūs pievērstos vispirms, ja finansējums tiktu nodrošināts nepieciešamajā apjomā?
10.	Kā jūs vērtējat sadarbību ar par satiksmes drošību atbildīgajām institūcijām? Kuras ir tās, ar kurā jums visbiežāk sanāk sadarboties?
11.	Kā jūs vērtējat nodokļu politiku, un nodokļu ieņēmumu sadalījumu/izlietojumu satiksmes drošības jomā?
12.	Kura transporta veida attīstībai būtu primāri jāpievēršas?
13.	Kā Jūs vērtējat Latvijas satiksmes drošības politiku kopumā?
14.	Kā Jūs vērtējat pēdējo gadu CSD informatīvo kampaņu efektivitāti?

15.	Kā jūs vērtējat gājēju infrastruktūru Latvijā?	
16.	Kā Jūs vērtējat velosipēdistu infrastruktūru Latvijā?	
17.	Kā Jūs vērtējat sabiedriskā transporta pieejamību un ērtumu Latvijā?	
18.	Vai Jūs dažos teikumos varētu aprakstīt ideālu satiksmes organizāciju un struktūru?	
19.	Kā jūs vērtējat nodokļu politiku, un nodokļu ieņēmumu sadalījumu/izlietojumu satiksmes drošības jomā?	
Nozaru ministrijas, to padotības iestādes un NVO		Plānošanas reģionu pārvaldes
20.	Kāda ir jūsu pārstāvētās iestādes loma CSD politikas veidošanā un realizācijā?	Kāda ir aktuālākās satiksmes problēmas jūsu pārstāvētajā reģionā?
21.	Kas ir tas kas satiksmes jomā (drošība, infrastruktūra, politiskie lēmumi utt.) kas traucē jūsu pārstāvētās nozares attīstībai?	Kā Jūs vērtējat ceļu infrastruktūras blīvumu reģionā? Cik optimāls ir ceļu tīkls reģionā? Vai būtu iespēja samazināt kāda ceļa uzturēšanas klasi?
22.	Kādas ir jūsu prognozes Jūsu pārstāvētās jomas attīstībai tuvākajos 5 gados?	Kādi ir reģiona satiksmes attīstības nākotnes vīzijas primārie jautājumi?
23.	Nosauciet 3 lielākās problēmas satiksmes jomā, kas skar jūsu pārstāvēto sfēru?	Kā Jūs vērtējat Latvijas satiksmes drošības politiku kopumā un kā tā ietekmē Jūsu pārstāvēto reģionu?
24.	Kuras ir pirmās 3 CSD informatīvo kampaņu Latvijā, kas jums nāk prātā, kas norisinājušās pēdējos 5 gados?	Kuri ir tie ar satiksmes drošību saistītie jautājumi, par kuriem visvairāk neapmierināti ir reģiona iedzīvotāji?
25.	Kā Jūs vērtējat pēdējo gadu CSD informatīvo kampaņu efektivitāti?	Kuri ir tie ar satiksmes drošību saistītie jautājumi, par kuriem visvairāk neapmierināti ir reģiona uzņēmēji?
26.	Vai Jūs personīgi esat mainījis savu uzvedību kādas satiksmes drošības kampaņas iespaidā? Vai Jūs pazīstat kādu, kurš ir?	Kura transporta veida attīstībai būtu primāri jāpievēršas?
27.	Vai Jūs varētu ieteikt kādu jaunu ar satiksmes drošību saistītu kampaņu? Uz kādas problēmas risināšanu tā tiktu vērsta?	Kāda loma reģiona darbā ir CSD jautājumiem?

28.	Jūsu novērtējums, cik no CSNg cietušajiem, kuri šobrīd mirst pēc CSNg būtu iespējams glābt momentāni ierodoties notikuma vietā?	Kā Jūs vērtējat reģionu sadarbību satiksmes un satiksmes drošības jomā?
29.	Cik bieži ir situācijas, kad NMPD darbiniekiem jāgaida, līdz VUGD darbinieki ar saviem tehniskajiem līdzekļiem atbrīvo cietušos no TL? Vai jūsu prāt nepieciešamie uzlabojumi VUGD cietušo atbrīvošanas tehniskajiem līdzekļiem, palīdzēs uzlabot izglābto cietušo skaitu?	Vai jūsu reģionā ir aktīvas sabiedriskās organizācijas, kuras pievēršas satiksmes jautājumiem?
30.	Vai tiek analizēti CSNg iemesli un situācijas?	Vai Jūs dažos teikumos varētu aprakstīt vīziju ideālai satiksmes organizācijai un struktūrai?
31.	Kādas ir viena izbraukuma izmaksas?	

Pielikums 3. ES līmeņa regulējuma apskats

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
1.	EK darba dokuments	CSD politikas ietvars 2021-2030 – nākamie soļi virzībā uz “Vision Zero” (SWD (2019) 283 galīgā redakcija)	Aktuālākais ES CSD politikas plānošanas dokuments, kas atkārtoti ES ilgtermiņa mērķi līdz 2050. gadam pietuvoties nulles nāves gadījumiem un atsaucoties uz Valletas deklarāciju samazināt smagi ievainoto skaitu par 50% līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2020. gadu. Mērķu sasniegšanai ES ierosina balstīt tālākās plānošanas darbības uz “Drošas sistēmas” pieeju un precizē galvenos darbības rādītājus mērķu sasniegšanas progresa noteikšanai.
2.	EK darba dokumenta pielikums	Stratēģiskais Rīcības Plāns CSD uzlabošanā (COM(2018) 293 galīgā redakcija ANNEX 1)	Plāns apstiprina ilgtermiņa mērķi CSNg smagi cietušo un bojāgājušo skaitu samazināt līdz nullei līdz 2050. gadam un nosaka vidēja termiņa mērķi no 2020-2030. gadam samazināt CSNg smagi cietušo un bojāgājušo par 50% salīdzinājumā ar 2010. gadu.
3.	EK baltā grāmata	Celvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (COM(2011)144 galīgā redakcija)	Dokumentā tiek noteikts kopējs uzdevums līdz 2050.gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020.gadam, tālāk turpinot proporcionālu bojāgājušo skaita samazinājumu līdz 2050.gadam.
4.	EK starpposma novērtējums	CSD politikas virzienu starpposma novērtējums 2011.–2020. gadam (2015)	Novērtējumā tiek secināts, ka smago ievainojumu skaits nesamazinājās tik ātri kā bojāgājušo skaits. Tādējādi tika izteiktas rekomendācija papildināt bojāgājušo skaita samazināšanas mērķi ar īpašu smagu ievainojumu samazināšanas mērķi. Papildus, tika ieteikts veltīt īpašu uzmanību pasākumiem, kas paredzēti neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, kā arī tam, lai nodrošinātu saskaņotību ar citiem politikas mērķiem, jo īpaši attiecībā uz vides, ekonomikas, veselības un sociālajām problēmām.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
5.	EK politikas ievirzes	Virzoties uz Eiropas CSD telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam (COM(2010) 389 galīgā redakcija)	Politikas ievirzēs tika noteikts stratēģiskais mērķis laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50 % un ierosināja darbības septiņās galvenajās jomās - TL vadītāju izglītība un apmācība, satiksmes noteikumu izpildes panākšana, drošāka ceļu infrastruktūra, drošāki TL, modernas tehnoloģijas, reaģēšana ievainojumu un ārkārtas gadījumos, neaizsargāti satiksmes dalībnieki.
6.	Deklarācija	Valletas (Maltas) deklarācija transporta ministru augsta līmeņa konferencē par ceļu satiksmes drošību (TRANS 62)	Deklarācijā ES dalībvalstu Satiksmes ministri vienojās līdzās centieniem sasniegt 2020. gadam izvirzīto mērķi – samazināt bojāgājušo skaitu – turpināt darbu, lai līdz 2018. gadam samazinātu ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaitu un sniegtu uzticamus un salīdzināmus datus, izmantojot kopīgu definīciju, kuras pamatā ir MAIS 3+ traumu skala. Papildus, līdz 2030. gadam ES uz pusi samazināt smagi ievainoto skaitu salīdzinājumā ar 2020. gada līmeni, izmantojot šo kopīgo definīciju un saskaņā ar vispārēju CSD stratēģiju šim laikposmam.
7.	Eiropas Padomes secinājumi	Eiropas Padomes Secinājumi par ceļu satiksmes drošību – 2017. gada martā apstiprināto Valletas (Maltas) deklarāciju (TRANS 252)	Secinājumi nostiprina Valletas deklarācijā minēto par centieniem un sadarbību, lai izpildītu kopējās apņemšanās un Eiropas Komisijai pievienoties šiem centieniem un ņemt vērā deklarāciju, gatavojot nākamo Savienības CSD stratēģiju.
8.	ESAO publikācija	Neviens nāves gadījums uz ceļa un nopietns ievainojums: paradigmas maiņa uz drošu sistēmu / Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System (2016)	Publikācija nosaka nepieciešamību veidot jaunu CSD politikas veidošanas pieeju, kas tiek balstīta uz “drošas sistēmas” pieeju. Publikācijas ietvaros tiek definēta drošas sistēmas pieeja, kas tiek parādīta caur gadījumu izpēti ES dalībvalstīs.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
9.	Eiropas Transporta Drošības padomes publikācija	Drošāki ceļi, drošākas pilsētas – kā uzlabot ceļu satiksmes drošību pilsētās / Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU (2019)	Publikācija balstoties uz “drošas sistēmas” pieeju, nosaka nepieciešamību pilsētās ieviest CSD stratēģijas, kā arī ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus (Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)), kas tiktu īstenoti ar institucionālo sadarbību trijos līmeņos: pilsētu, valstu un ES institūciju. Papildus, sevišķa uzmanība tiek pavērsta neaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem un jauno tehnoloģiju iesaistei ceļa satiksmes drošības nodrošināšanai.

Pielikums 4. Nacionāla līmeņa regulējuma apskats

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
10.	Nacionāla līmeņa vidēja termiņa plānošanas dokuments	Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam	Hierarhiski augstākais nacionāla līmeņa vidēja termiņa plānošanas dokuments. NAP2020 ir cieši saistīts ar "Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam" (Latvija2030) un "Nacionālo reformu programmu stratēģijas "ES2020" īstenošanai". Arī NAP2020 ir iekļauti pasākumi, kas tieši vai netieši attiecas uz CSD uzlabošanu.
11.	MK rīkojums	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam	Vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kurā noteikti transporta politikas attīstības mērķi, pamatprincipi, prioritātes un sasniedzamie rezultāti transporta nozarē. Pamatnostādnes ietver turpmākās rīcības plānojumu ar konkrētiem pasākumiem noteikto mērķu sasniegšanai.
12.	MK rīkojums	CSD plāns 2017.–2020. gadam	CSD plāns 2017.-2020. gadam tika izstrādāts saskaņā ar TAP2020 noteikto uzdevumu un lai sasniegtu izvirzīto politikas rezultātu- samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu. Plāns paredz noteiktus rīcības virzienus CSD uzlabošanā, nosakot atbildīgās institūcijas un rīcības virzienu īstenošanas termiņus un tiem nepieciešamo finansējumu.
13.	MK rīkojums	Grozījumi CSD plānā 2017.–2020. gadam	Grozījumi, precizēja noteikumus par OCTA likumā norādīto finanšu izlietojumu CSNg novēršanas pasākumu īstenošanā, kā arī papildināja rīcības virzienu sarakstu.
14.	MK rīkojums	CSD plāns 2014.–2016. gadam	CSD plāns 2014. - 2016. gadam tika izstrādāts, lai sasniegtu Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014. - 2020. gadam izvirzītos mērķus un nozares politikas rezultātus. Plāns izstrādāts izvirzot mērķi – līdz 2020. gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kā arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu, kas ir saskaņā ar ES normatīvajos aktos ietverto stratēģiju.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
15.	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģija	Kurzemes plānošanas reģiona ilgtermiņīgās attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģijā īpaša uzmanība tiek pievērsta infrastruktūras uzlabošanai, kas tiktu apvienota ar satiksmes organizāciju reģionā. Papildus, stratēģijā tiek noteikta nepieciešamība likt uzsvāru uz sabiedriskā transporta izmantošanu.
16.	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģija	Rīgas plānošanas reģiona ilgtermiņīgās attīstības stratēģija 2014. – 2030. gadam	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģijā tiek uzsvērtā sabiedriskā transporta izveide un attīstība, kā arī infrastruktūras tīklu.
17.	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģija	Vidzemes plānošanas reģiona ilgtermiņīgās attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģijā tiek noteikts mērķis-samazināt sliktu un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu ar melno segumu īpatsvars.
18.	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģija	Zemgales plānošanas reģiona ilgtermiņīgās attīstības stratēģija 2015. – 2030. gadam	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģijā tiek noteikts uzlabot esošo ceļu seguma kvalitāti, nodrošināt sabiedriskā transporta efektivitāti, kā arī pilsētās un apdzīvotās vietās izveidot velo un gājēju ceļus. Papildus uzmanība tiek pievērsta bīstamo kravu transportēšanas drošību uzlabošanai.
19.	Stratēģija	Latgales plānošanas reģiona ilgtermiņa attīstības stratēģija 2010. – 2030 (Latgales stratēģija 2030)	Ilgtermiņīgās attīstības stratēģijā tiek īpaša uzmanība tiek pievērsta ceļu infrastruktūras attīstībai, ar mērķi nodrošināt savienojamību starp reģioniem, balstoties uz autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta attīstīšanu.
20.	Attīstības programma	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam	Attīstības programmā tiek uzsvērtā nepieciešamība uzlabot ceļu infrastruktūru Kurzemes plānošanas reģionā. Papildus uzmanība tiek pievērsta velomaršrutu tīkla un veloceļu infrastruktūras plānošanu un attīstību, kā arī efektīva transporta un sabiedriskās transporta sistēmas plānošanu.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
21.	Attīstības programma	Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2014. – 2020. gadam	Attīstības programmā tiek notikti mērķi uzlabot autoceļu kvalitāti un sabiedriskā transporta pieejamību, kā arī nodrošināt velo un gājēju ceļu attīstību gar autoceļiem apdzīvotās vietās, saskaņā ar autoceļu attīstības projektiem. Papildus, attīstības programmā tiek iekļautas iedzīvotāju informēšanas kampaņas par drošu pārvietošanos ar velotransportu ikdienas vajadzībām.
22.	Attīstības programma	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam	Attīstības programmā tiek izcelta līdzdalība sabiedriskā transporta sistēmas un maršrutu plānošana un organizēšana. Papildus tiek izvirzīts mērķis, samazināt slikta un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu ar melno segumu īpatsvaru. Tostarp, reģiona mērķis ir palielināt iedzīvotāju skaitu, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā, izveidojot kvalitatīvu velo infrastruktūru – gar autoceļiem, autoceļu nodalījuma joslās un ainaviski pievilcīgās teritorijās.
23.	Attīstības programma	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2015. – 2020. gadam	Attīstības programmā uzsvars tiek pievērsts autoceļu sakārtošanas plāna saskaņošanai, nosakot prioritāri uzlabojamo transporta infrastruktūru reģionā. Papildus, tiek plānots izstrādāt Zemgales reģiona mobilitātes plānu, interaktīvu karti ar visām Zemgales reģiona sabiedriskā transporta pieturām, maršrutiem un kustības sarakstiem, kā arī apskatīt ilgtspējīgas mobilitātes jautājumus un veicināt veloceļu tīkla attīstību reģionā.
24.	Attīstības programma	Latgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2010. – 2019. gadam, kas apstiprināta ar 2010. gada 1. decembra Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēdes lēmumu, termiņš līdz 2021. gadam noteikts ar LPR AP 2019. gada 13. decembra lēmumu.	Attīstības programmā tiek pievērsta uzmanība apdzīvoto vietu savienojumu tehniskajai modernizācijai, lai nodrošinātu sasniedzamību, ātrumu un drošību, balstoties uz dažādu satiksmes veidu nodrošināšanu. Papildus, tiek uzsvērta ceļu infrastruktūras attīstība, kā arī starpreģionālā un pilsētas sabiedriskais transporta uzlabošana.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
25.	Informatīvais ziņojums	Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam starpposma izvērtējums	Informatīvais ziņojums attiecībā uz uzlabotu transporta drošību, jāprecizē rezultatīvā rādītāja vērtības par ceļu satiksmes negadījumiem, jāizvērtē, vai rādītājs par dzelzceļa satiksmes negadījumiem ir atbilstošs, kā arī jāizvērtē, vai nav pievienojams vēl kāds dzelzceļa transporta drošību raksturojošs rādītājs. Jāizvērtē, vai nav pievienojami rādītāji, kas raksturo jūras un aviācijas drošību. Rezultāts labi raksturo mērķa sasniegšanas pakāpi.
26.	Informatīvais ziņojums	CSD plāna 2017.-2020. gadam starpposma ietekmes izvērtējums"	Starpposma ietekmes izvērtējuma mērķis ir apkopot informāciju no iesaistītajām pusēm CSD nozarē un noteikt CSD plāna darbības ietekmi. Ietekmes izvērtējumā tiek noteikts, ka situācija ir vērtējama kā kritiska un izvirzītais mērķis attiecībā uz CSNg skaita vai cietušo personu skaita samazinājumu 2020. gadā varētu netikt sasniegts.
27.	Informatīvais ziņojums	CSD plāna 2014.-2016. gadam gala ietekmes izvērtējums	Gala ietekmes izvērtējuma mērķis ir apkopot informāciju no iesaistītajām pusēm CSD nozarē un noteikt CSD plāna darbības ietekmi.
28.	Gada pārskati	Kurzemes plānošanas reģiona gada pārskati	Gada pārskatos informācija par CSD jomu iekļauj - sabiedriskā transporta un autoceļu infrastruktūras attīstīšanu.
29.	Gada pārskati	Rīgas plānošanas reģiona gada pārskati	Gada pārskatos informācija par CSD jomu iekļauj - sabiedriskā transporta attīstīšanu.
30.	Gada pārskati	Vidzemes plānošanas reģiona gada pārskati	Gada pārskatos informācija par CSD jomu iekļauj - Vidzemes mobilitātes plāna izstrādi, maršrutu plānošanu un izvērtēšanu transporta plūsmas efektivitātes uzlabošanai. Papildus, tiek sniegta informācija par transporta infrastruktūras tēmai veltītas sanāksmēm un darba grupām, lai aktualizētu informāciju par prioritāri labojamajiem ceļu infrastruktūras posmiem reģiona teritorijā.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
31.	Gada pārskati	Zemgales plānošanas reģiona gada pārskati	Gada pārskatos informācija par CSD jomu iekļauj - autoceļu infrastruktūras uzlabošanu, sabiedriskā transports attīstību, veloceļu izveidi un gājēju drošības nodrošināšanu.
32.	Gada pārskati	Latgales plānošanas reģiona gada pārskati	Gada pārskatos informācija par CSD jomu iekļauj - autoceļu infrastruktūras attīstīšanu, investīcijas sabiedriskais transporta infrastruktūrā un informatīvo semināru veidošanu par sabiedriskā transporta nozares aktualitātēm.
33.	Mobilitātes plāns	Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030	Investīciju plāna ietvaros tiek noteikti mērķi CSD jomā trijās kategorijās - satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana, satiksmes organizācijas uzlabojumi un autoceļu infrastruktūras uzlabošana.
34.	Pētījums	Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā (2018)	Visaptverošs pētījums izceļ mērķi noteikt riskus, kas Latvijā palielina iespēju iekļūt CSNg, kuros ir smagi ievainotie vai bojāgājušie.
35.	Metodika	Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij radīto tautsaimniecības zaudējumu aprēķina metodika	Metodikas ietvaros CSD uzlabošanas pasākumu efektivitātes novērtēšanai izmanto izmaksu ieguvumu analīzi, t.i. tiek novērtēts, kādi rezultāti iegūti, veicot satiksmes uzlabošanas pasākumus, kuru realizēšanā nepieciešams ieguldīt zināmu finansējumu.
36.	Protokoli/atskaites	CSD padomes sēžu un domnīcas protokoli/atskaites	CSD padomes sēžu un domnīcas protokolu ietvaros tiek paredzēs CSD politikas ievirzes un noteikti mērķi vidēja termiņa plānošanas dokumentiem.
37.	Protokoli/Atskaites	Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli	Protokoli apstiprina, Kurzemes plānošanas reģiona vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanas dokumentu atbilstību Latvijas tiesību aktiem.

Nr.	Dokumenta tips	Dokumenta nosaukums	Dokumenta mērķis un apraksts
38.	Protokoli/Atskaites	Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli	Protokoli apstiprina, Rīgas plānošanas reģiona vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanas dokumentu atbilstību Latvijas tiesību aktiem.
39.	Protokoli/Atskaites	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli	Protokoli apstiprina, Vidzemes plānošanas reģiona vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanas dokumentu atbilstību Latvijas tiesību aktiem.
40.	Protokoli/Atskaites	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli	Protokoli apstiprina, Zemgales plānošanas reģiona vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanas dokumentu atbilstību Latvijas tiesību aktiem.
41.	Protokoli/Atskaites	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes sēžu protokoli	Protokoli apstiprina, Latgales plānošanas reģiona vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanas dokumentu atbilstību Latvijas tiesību aktiem.

Pielikums 5. Veiktās aktivitātes CSD kontekstā

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
2014	CSD direkcija (CSDD) paredzējusi atļaut velosipēdistiem šķērsot neregulētās gājēju pārejas. Gājējiem diennakts tumšajā laikā būs jāpārvietojas atstarojošajās vestēs. Plānots, ka elektromobīli drīkstēs braukt pa sabiedriskā transporta joslām. Rīgas domes Satiksmes departaments ir sācis darbu pie velojoslu koncepcijas īstenošanas. Pirmā velojosla galvaspilsētā sāka iezīmēta Elizabetes ielā, vēsta Rīgas domes mājas lapa.		MK 2014. gada 19.augusta noteikumi Nr.498 "Grozījumi MK 2004. gada 29.jūnija noteikumos Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi" paredz par obligātu pienākumu bērniem līdz 12 gadu vecumam, braucot ar velosipēdu, uzvilkt aizsargķiveri, kā arī satiksmes dalībniekiem parūpēties par atstarotājiem MK 2013. gada 10. decembra noteikumi Nr. 1414 "Grozījumi MK 2010. gada 2.februāra noteikumos Nr.103 "TL vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība" veiktie grozījumi, paredz prasību topošajiem mopēdistiem vadītāja apliecības iegūšanai kārtot ne tikai teorijas eksāmenu, bet arī TL vadīšanas eksāmenu.	• "Cieņa darbojas!" • "Dusmīgs, toties dzīvs!"- Jāņu akcija • "Drošs ceļš uz skolu!" • "Redzams, tātad dzīvs!"
2015	.	MK noteikumu Nr.1080 "TL reģistrācijas noteikumi" 2015. gada 22. decembra redakcija paredz, ka Satiksmē ilgstoši neizmantošos TLs no reģistra turpmāk izslēgs pēc trim gadiem. Lai nodrošinātu aktuālākas informācijas par ceļu satiksmē iesaistītajiem TL uzturēšanu reģistrā, samazināts tā perioda ilgums no pieciem uz trīs gadiem, pēc kura TL, kuriem nav veikta tehniskā apskate, tiek izslēgti no reģistra.	MK 2015. gada 2. jūnija noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" tiek apstiprināti ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši mazaizsargāto satiksmes dalībnieku - gājēju un velosipēdistu drošību, kā arī veicināt dažādu satiksmes dalībnieku savstarpēju līdzaspastāvēšanu.	• CSDD uzsāk drošas braukšanas mācības Bīķernieku trasē • Masveidā izdala atstarojošās vestes • "Cieņa darbojas!" • "Dusmīgs, toties dzīvs!" • "Dzīvības josta" • "Esi gaismas vest-nesis!" • "Skaties ceļam acīs!"

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
2016		MK 2016. gada 8. novembra noteikumi Nr. 723 "Grozījumi MK 2004. gada 29. aprīļa noteikumos Nr. 466 "Noteikumi par TL valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem" paredz, ka turpmāk automobiļu ar pilnu masu virs 3500 kg priekšējā stūrējamā ass būs jāaprīko ar vienādām riepām, kas nozīmē, ka riepu izgatavotājam un protektora zīmējumam būs jābūt identiskam.	MK 2016. gada 5. janvāra noteikumi Nr. 9 "Grozījumi MK 2011. gada 6. decembra noteikumos Nr. 940 "Noteikumi par veselības pārbaudēm TL vadītājiem un personām, kuras vēlas iegūt TL vadītāju kvalifikāciju, kā arī par pirmstermiņa veselības pārbaudes izdevumu segšanas kārtību"" paredz, noteikumus veselības pārbaudēm TL vadītājiem un personām, kuras vēlas iegūt TL vadītāju kvalifikāciju, kā arī par pirmstermiņa veselības pārbaudes izdevumu segšanas kārtību. MK 2016. gada 21. jūnija noteikumi Nr. 402 "Kārtība, kādā noformē administratīvā pārkāpuma protokolu–lēmumu par TL apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpumu" nosaka kārtību, kādā noformējams administratīvā pārkāpuma protokols - lēmums par TL apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpšanu. 2016. gada 1.jūnijā stājās spēkā Ceļu satiksmes likuma 43.2 panta redakcija, kas nosaka jaunu soda piemērošanas kārtību par apstāšanās un stāvēšanas noteikumu pārkāpumiem bez vadītāja klātbūtnes. Noteikumi precizē esošo kārtību attiecībā uz administratīvā naudas soda piemērošanu par apstāšanās un stāvēšanas noteikumu neievērošanu, līdz ar to tas no administratīvā sloga viedokļa kārtība būtiski nemainās. Visām iesaistītajām institūcijām būs arī turpmāk jānodrošina uzdevumu izpilde atbilstoši savai kompetencei, pilnveidojot procesu.	• "PIEKLĀJĪBA VIENO!" • "Dusmīgs, toties dzīvs!" • "Dzīvības josta" • "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" • Autovadītāju apmācība Bīķernieku trasē braukšanai ziemas apstākļos.

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
			MK 2010. gada 13. aprīļa noteikumi Nr.358 "Noteikumi par TL vadītāju apmācību un TL vadītāju apmācības programmām" 2016. gada 28. jūnijā pieņemtie grozījumi paredz papildināt TL vadītāju teorētiskās apmācības programmas ar jauniem elementiem (piem., bīstamu situāciju prognozēšana un risku novērtēšana, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība), kā arī palielināt minimālo vadīšanas nodarbību skaitu (piem., B kategorijai no 14 uz 20).	
2017		Valsts sekretāru sanāsmē (VSS) izsludināts MK (MK) noteikumu projekts, kas pilnveidos kārtību, kādā tiek veikta TL valsts tehniskā apskate un TL tehniskā kontrole uz ceļa. SM un CSDD, gan satiksmes drošības eksperti piekrita, ka vismazākā ietekme uz satiksmes drošību būtu, ja periodiskums tiktu palielināts vieglajiem auto, kad pirmā tehniskā apskate būtu jāveic pēc 2 gadiem, otrā atkal pēc 2 gadiem, bet turpmākās tehniskās apskates būtu jāveic katru gadu. Vēl vairāk – papildus tika nonākts pie secinājuma, ka varētu izmainīt periodiskumu arī piekabēm ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, tām nosakot tādu pašu periodiskumu kā vieglajiem auto. Jaunā kārtība vienkāršos vieglo auto un piekabju izmantošanu.		• Tiek uzsāktas plašas motociklistu apmācības programmas sezonas sākumā • "Dusmīgs, toties dzīvs" • "Par labām attiecībām" • "REDZI – PAREDZI!" • Motociklistu braukšanas apmācība Bīķernieku trasē uzsākot sezonu • "Pierādi sevi trasē, nevis uz ceļa" • Autovadītāju apmācība Bīķernieku trasē braukšanai ziemas apstākļos

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
		MK 2017. gada 22. augusta noteikumi Nr. 496 "Grozījumi MK 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi"". precizē normas attiecībā uz distanci starp TL, topošo autovadītāju braukšanas apmācību, kā arī uz TL maksimāli pieļaujamiem gabarītiem autopārvadājumos.		
2018		MK 2017. gada 30. maija noteikumu Nr. 295 "Noteikumi par TL valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa" 2018. gada 1. marta redakcija, pilnveido TL tehniskās apskates kārtību. Noteikumos tiek pārņemta ES direktīva par tehnisko apskati, un atbilstoši direktīvai MK noteikumos tiks nostiprinātas prasības, kas jau šobrīd tiek īstenotas attiecībā uz tehniskās apskates stacijām un to aprīkojumu, inspektoru kvalifikāciju, apskates procesa un kvalitātes uzraudzību. Bez tam atbilstoši direktīvai tiek precizētas un atsevišķos gadījumos arī paaugstinātas prasības attiecībā uz atsevišķu trūkumu vai bojājumu vērtējumiem tehniskajā apskatē (piemēram, TL bremžu darbība, gaismas ierīces u.c.). Tāpat noteikumos ir izmaiņas TL trūkumu un bojājumu numerācijā un turpmāk tā būs vienota visā ES. Tas nozīmē, ka, iegādājoties automobili jebkurā ES valstī, pēc trūkumu un bojājumu numerācijas varēs ērti pārliecināties par pēdējā tehniskajā apskatē fiksētajiem trūkumiem un bojājumiem.	MK 2018. gada 28. augusta noteikumi Nr. 549 "Grozījumi MK 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" paredz pilnveidot mācību braukšanas nosacījumu piemērošanu praktisko mācību laikā, apgūstot traktortehnikas vadības prasmi, attiecīgi precizējot CSN. SM rosina vairāk nekā sešas reizes palielināt maksimālo sodu par tālruņa lietošanu pie stūres. Šobrīd par to pienākas brīdinājums vai 15 eiro naudas sods, taču ministrija vēlas soda apmēru noteikt robežās no 25 līdz pat 100 eiro. Pagājušajā gadā par tālruņa lietošanu pie stūres autovadītāji sodīti gandrīz 3400 reižu. Lai ar to cīnītos, policija plāno aprīkojot ar kamerām netrafaretās policijas ekipāžās.	• "Apstājies, pirms atslēdzies!" • "Viena kļūda – salauzta dzīve" • "Tehniskās apskates nakts 2018" • Motociklistu braukšanas apmācība Bīķernieku trasē uzsākot sezonu

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
2019	MK 2019. gada 28. maija noteikumi Nr. 219 "Grozījumi MK 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi" paredz, ka sabiedriskā transporta joslas var izmantot arī motociklu un mopēdu vadītāji. Vienlaikus ar grozījumiem noteikumos, precizētas un saskaņotas likuma normas, ieviešot jaunus ceļa apzīmējumus, kā arī precizēta ceļu satiksmē lietotā terminoloģija attiecībā uz personām ar invaliditāti atbilstoši "Invaliditātes likumam".	MK 2019. gada 22. oktobra noteikumi Nr. 490 "Grozījumi MK 2017. gada 30. maija noteikumos Nr. 295 "Noteikumi par TL valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa" precizē, kāda veida gaismas avotus ir atļauts uzstādīt lukturos, kā arī noteikts aizliegums aprīkot kravas automobiļu priekšējās ass riteņus ar atjaunotām riepām. Papildus no 2021. gada TL kas kā degvielu izmanto dabasgāzi pārbaudēs tiks izvirzītas papildu prasības.	MK 2019. gada 1. oktobra noteikumi Nr. 455 "Grozījumi MK 2004. gada 21. jūnija noteikumos Nr. 551 "Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi" nosaka, ka par mobilā telefona un citu viedierīču lietošanu pie auto stūres tiks reģistrēts viens pārkāpumu uzskaites punkts. MK 2019. gada 19. marta noteikumi Nr. 120 "Grozījumi MK 2010. gada 2. februāra noteikumos Nr. 103 "TL vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība" nosaka: minimālās prasības mehāniskā TL vadītāja profesionālās kvalifikācijas iegūšanai; kārtību, kādā iegūst un atjauno mehānisko TL, mopēdu, tramvaju un velosipēdu vadītāja tiesības; kārtību, kādā izsniedz, maina un atjauno vadītāja apliecību; gadījumus, kad tiek iznīcināta vadītāja apliecība, kā arī vadītāja apliecības iznīcināšanas kārtību. 2019. gada 25. aprīļa likums "Grozījumi Ceļu satiksmes likumā" paredz, ka vadītājiem turpmāk var nebūt līdzī TL reģistrācijas apliecība un vadītāja apliecība, ja ir līdzī personu apliecinošs dokuments.	• "Tuvāk NĒ!" • Kampaņa "Ballējam - izguļam!" • "Vari priekšā. Vari arī aizmugurē!" • "Tehniskās apskates nakts 2019" • Motociklistu braukšanas apmācība Biķernieku trasē uzsākot sezonu

Gads	Normatīvā regulējuma izmaiņas			Īstenotās kampaņas
	Droša vide	Drošs TL	Drošs satiksmes dalībnieks	
2020	Lai motivētu pašvaldības vairāk pievērsties satiksmes drošības uzlabojumiem to administratīvajās teritorijās, SM veidos satiksmes drošības indeksu Latvijas pašvaldībām.		Valdība apstiprināja SM izstrādātos grozījumus Ceļu satiksmes likumā, kuru mērķis ir paredzēt kārtību elektroskrejriteņu iekļaušanai ceļu satiksmē. Ceļu satiksmes likumā ir izstrādāti un tiek saskaņošanai virzīti saistītie grozījumi MK 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", paredzot papildināt Ceļu satiksmes likumu ar normām, kas attiecināmas uz elektroskrejriteņu iekļaušanu dalībai ceļu satiksmē.	• "Agresīva braukšana atstāj rētas" • Motociklistu braukšanas apmācība Biķernieku trasē uzsākot sezonu

Pielikums 6. Tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji – plānotais un faktiskais

Tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji –plānotais un izpilde līdz 2019. gadam																				
Tiešie darbības rezultāti	Gadi																			
	2010	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020
		Plāns	Faktiski	Izpilde	Plāns	Faktiski	Izpilde	Plāns	Faktiski	Izpilde	Plāns	Faktiski	Izpilde	Plāns	Faktiski	Izpilde	Plāns	Faktiski (provizorisks)	Izpilde	Plāns
	Tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji (cilvēku skaits)																			
Bojāgājušo skaits	218	153	211	37.0%	145	188	29.7%	138	158	14.5%	131	136	3.8%	124	148	19.4%	117	132	12.8%	109
Smagi ievainoto skaits	569	455	434	-4.6%	427	479	12.2%	398	520	30.7%	370	496	34.1%	341	542	58.9%	313	462	47.6%	284
Bojāgājušo gājēju skaita samazinājums	79	66	71	7.6%	62	63	1.6%	58	55	-5.2%	54	51	-5.6%	50	50	0.0%	45	39	-13.3%	40
Smagi ievainoto gājēju skaita samazinājums	145	116	96	-17.2%	109	97	-11.0%	101	129	27.7%	94	115	22.3%	87	121	39.1%	79	106	34.2%	73
Bojāgājušo velosipēdistu skaita samazinājums	13	10	16	60.0%	9	9	0.0%	9	7	-22.2%	8	11	37.5%	8	9	12.5%	7	9	28.6%	7
Smagi ievainoto velosipēdistu skaita samazinājums	39	31	34	9.7%	29	31	6.9%	27	39	44.4%	25	32	28.0%	23	68	195.7%	21	43	104.8%	19

Bojāgājušo mototransporta vadītāju un pasažieru skaita samazinājums	22	18	16	-11.1%	17	14	-17.6%	15	19	26.7%	14	7	-50.0%	13	9	-30.8%	12	4	-66.7%	11
Smagi ievainoto mototransporta vadītāju un pasažieru skaita samazinājums	74	59	58	-1.7%	56	62	10.7%	52	61	17.3%	48	62	29.2%	44	72	63.6%	41	63	53.7%	37
Bojāgājušo vieglo automobiļu vadītāju un pasažieru skaita samazinājums	91	73	91	24.7%	69	85	23.2%	64	71	10.9%	60	59	-1.7%	55	70	27.3%	51	63	23.5%	46
Smagi ievainoto vieglo automobiļu vadītāju un pasažieru skaita samazinājums	264	211	211	0.0%	198	249	25.8%	185	258	39.5%	172	254	47.7%	158	242	53.2%	145	214	47.6%	132
Bojāgājušo skaita samazinājums CSNg, kuros iesaistīts komercitransports (kravas auto un autobusi)	65	52	52	0.0%	49	51	4.1%	45	43	-4.4%	42	43	2.4%	39	51	30.8%	35	44	25.7%	33
Smagi ievainoto skaita samazinājums CSNg, kuros iesaistīts komercitransports (kravas auto un autobusi)	124	109	90	-17.4%	106	101	-4.7%	102	96	-5.9%	98	96	-2.0%	94	103	9.6%	91	90	-1.1%	87
Cietušo bērnu skaita samazinājums	403	320	471	47.2%	300	457	52.3%	280	493	76.1%	260	546	110.0%	240	487	102.9%	220	450	104.5%	200

Bojāgājušo skaita, kas radušies nepareiza braukšanas ātruma izvēles dēļ, samazinājums	48	38	47	23.7%	36	33	-8.3%	34	29	-14.7%	31	21	-32.3%	29	20	-31.0%	26	27	3.8%	24
Smagi ievainoto skaita, kas radušies nepareiza braukšanas ātruma izvēles dēļ, samazinājums	126	101	131	29.7%	95	113	18.9%	88	132	50.0%	82	102	24.4%	76	74	-2.6%	69	77	11.6%	63
Bojāgājušo skaita, kas radušies vadītāju alkohola reibumā izraisītajos CSNg, samazinājums	22	18	29	61.1%	17	18	5.9%	15	12	-20.0%	14	12	-14.3%	13	11	-15.4%	12	14	16.7%	11
Smagi ievainoto skaita, kas radušies vadītāju alkohola reibumā izraisītajos CSNg, samazinājums	72	58	51	-12.1%	54	60	11.1%	50	42	-16.0%	47	58	23.4%	43	66	53.5%	40	47	17.5%	36
Ceļu satiksmes negadījumu seku smaguma pakāpes (bojāgājušo skaits uz 100 CSNg ar cietušajiem) samazinājums	6.8	5.4	5.7	5.6%	5.1	5.1	0.0%	4.8	4.2	-12.5%	4.4	3.5	-20.5%	4.1	3.7	-9.8%	3.7	3.6	-2.7%	3.4

Pielikums 7. CSNg ar bojā gājušajiem un smagi cietušajiem 15 izplatītākie iemesli

Tabula 32. CSNg ar smagi ievainotajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)

CSNgsm iemesls/gads	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kopā
Cits iemesls vai nenoskaidrots iemesls (līdz 2017. gadam)	1680	1299	1412	1532	953	807	7683
Nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība)	511	570	650	850	1194	1234	5009
Nepareiza ātruma izvēle	520	596	584	364	399	356	2819
Drošas distances vai intervāla neievērošana	170	236	288	269	357	311	1631
Krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana	205	196	136	331			868
Manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.)					401	376	777
Ceļa zīmju neievērošana	145	209	199	70			623
Manevrēšanas noteikumu neievērošana	109	153	160	182			604
Regulējama krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana (luksofors, priekšroka, ceļa zīmes, u.tml.)					277	266	543
Gājēja atrašanās uz brauktuves tam neparedzētajā vietā	53	29	23	91	125	128	449
Neregulējama krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana (priekšroka, ceļa zīmes, u.tml.)					179	133	312
Gājējs šķērso ceļu aizliegtā vietā	39	84	70	26			219
Kustības atpakaļgaitā noteikumu neievērošana	38	58	60	17			173
Luksoforu signālu neievērošana	31	52	45	22			150
Gājēju pāreju šķērsošanas noteikumu neievērošana	42	37	27	12			118
Kopā CSNgsm	3728	3667	3792	3875	3975	3729	22766

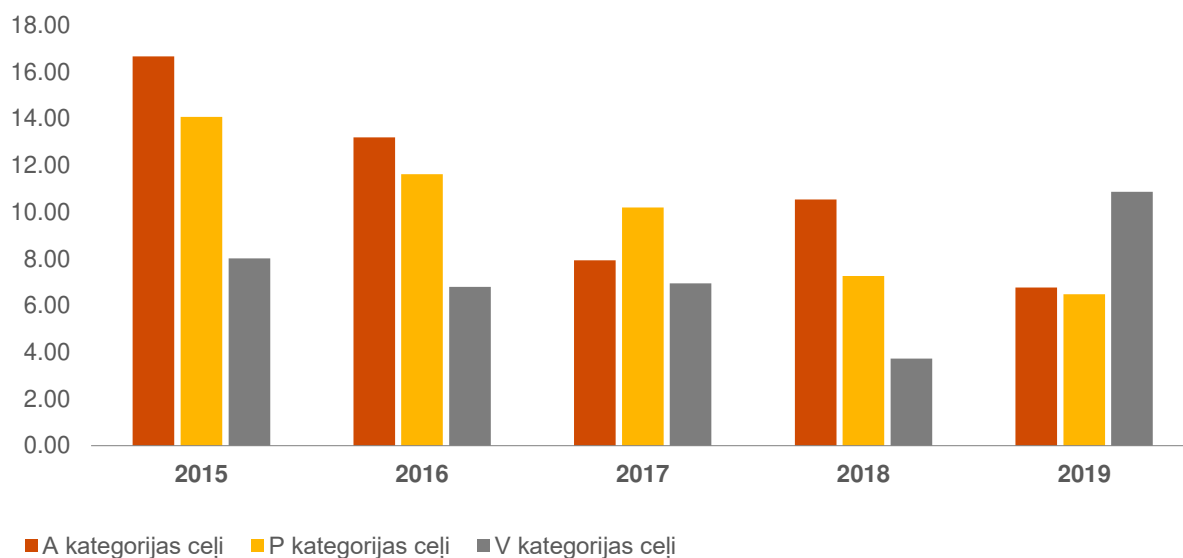
Tabula 33. CSNg ar bojā gājušajiem 15 izplatītākie iemesli (2014.-2019. gads)

CSNg bojāgājušo iemesli/gads	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kopā
Cits iemesls vai nenoskaidrots iemesls (līdz 2017. gadam)	85	95	90	72	66	44	452
Nepareiza ātruma izvēle	44	33	24	17	25	28	171

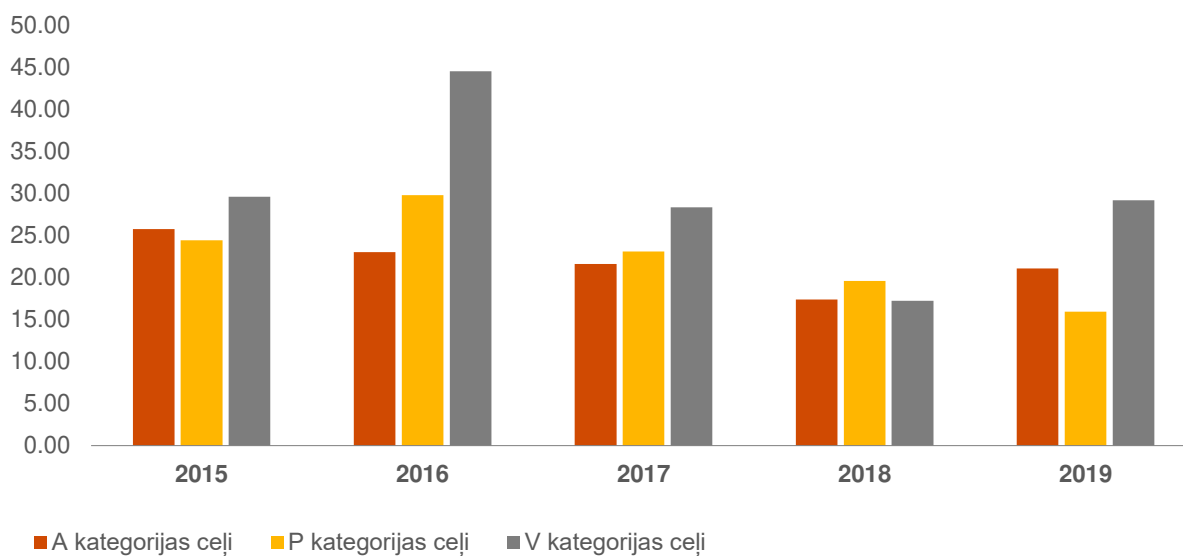
Nepārliciecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība)	27	20	12	27	30	24	140
Gājēja atrašanās uz brauktuves tam neparedzētajā vietā	11	9	6	9	10	10	55
Krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana	9	5	1	4			19
Gājējs šķērso ceļu tuvu braucoša TL priekšā	4	2	8	0			14
Manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.)					7	6	13
Manevrēšanas noteikumu neievērošana	4	1	5	1			11
Regulējama krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana (luksofors, priekšroka, ceļa zīmes, u.tml.)					4	5	9
Drošas distances vai intervāla neievērošana	1	4	0	0	2	1	8
Gājējs šķērso ceļu aizliegtā vietā	3	2	2	0			7
Metroloģiskie apstākļi					3	4	7
Ātruma pārsniegšana	3	0	2	1			6
Ceļa zīmju neievērošana	4	2	0	0			6
Cits gājēju pārkāpums	2	3	1	0			6
Dzelzceļa pārbrauktuvi šķērsošana noteikumu neievērošana	2	0	0	2		1	5
Neregulējama krustojuma pārbraukšanas noteikumu neievērošana (priekšroka, ceļa zīmes, u.tml.)					2	3	5
Kopā bojāgājušie	212	186	158	136	150	132	974

Pielikums 8. Grafiki

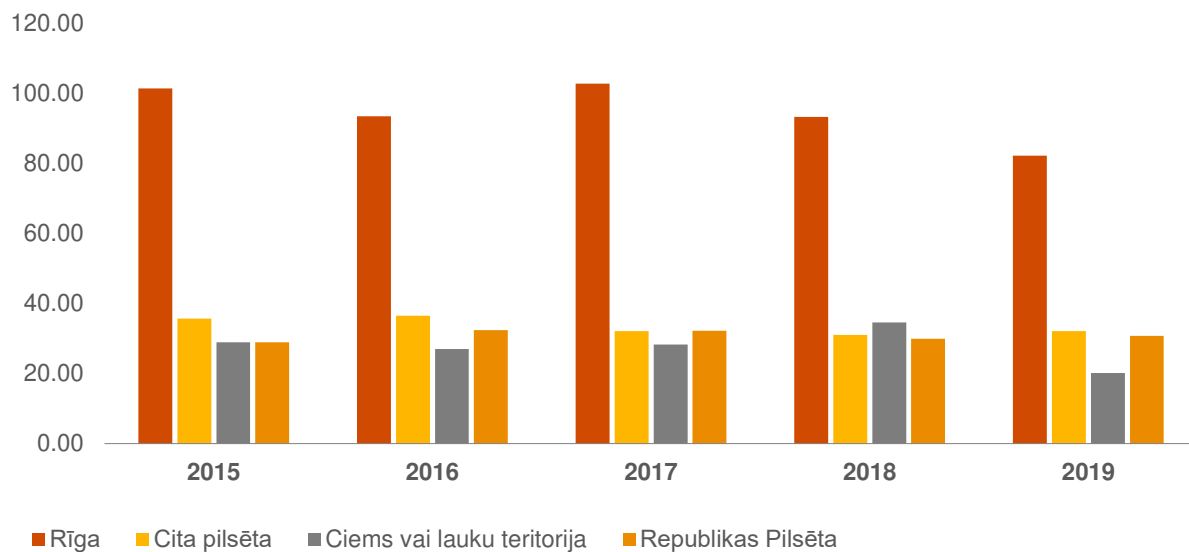
Attēls 36. CSNg bojāgājušo skaits pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



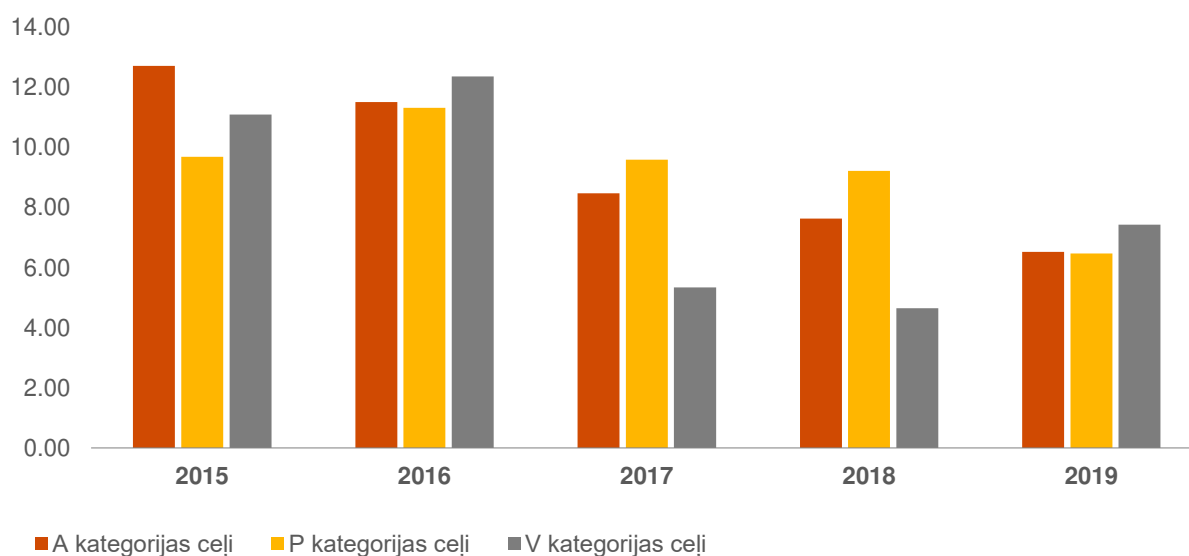
Attēls 37. Personas ar smagiem miesas bojājumiem pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



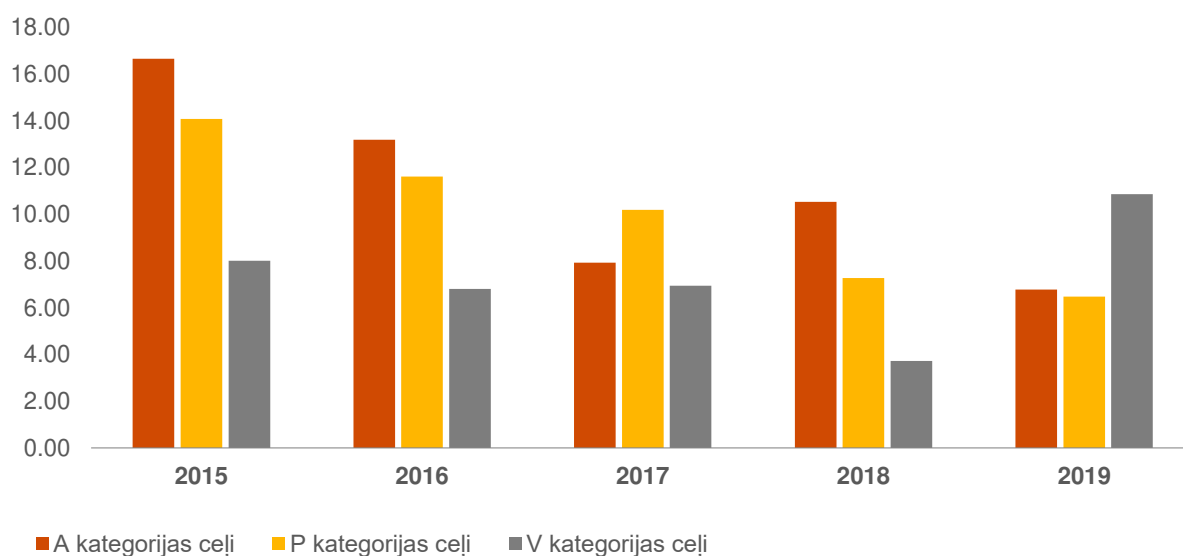
CSNg iesaistīto gājēju skaits uz 100K iedzīvotājiem



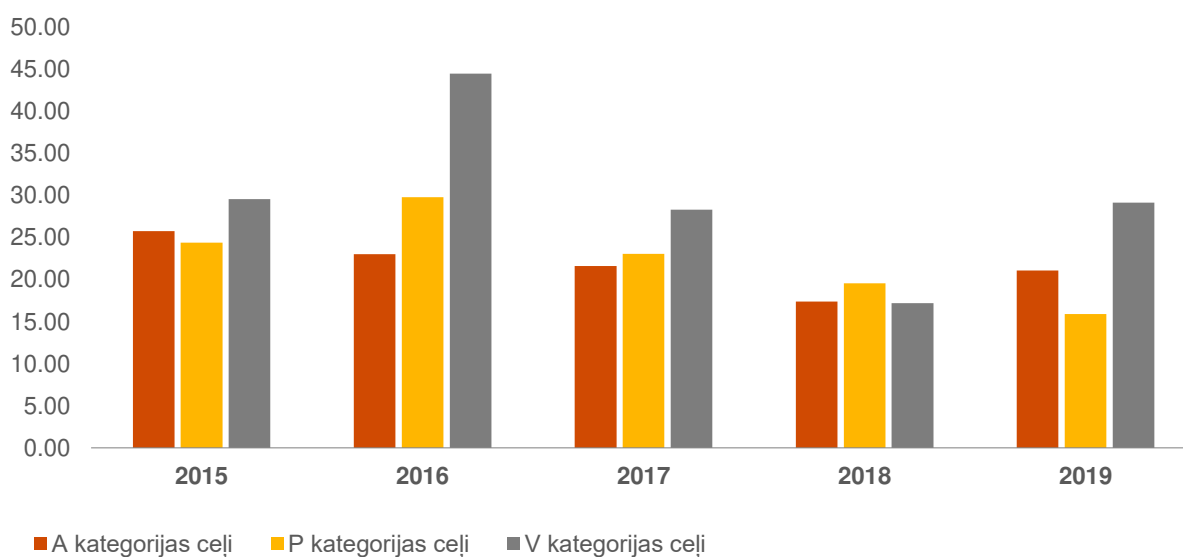
CSNg iesaistīto gājēju skaits pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



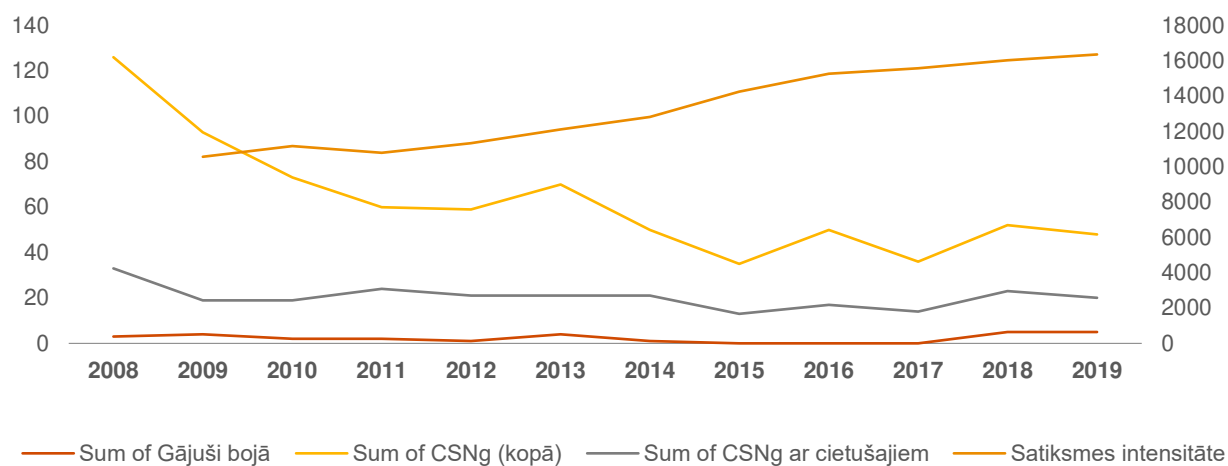
Attēls 38. CSNg bojāgājušo skaits pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



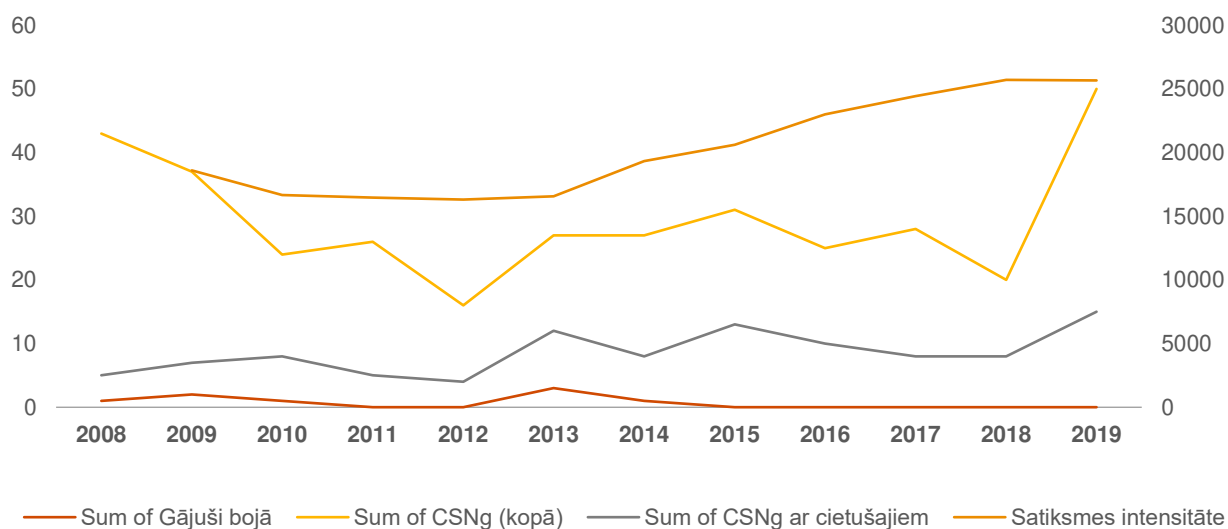
Attēls 39. Personas ar smagiem miesas bojājumiem pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



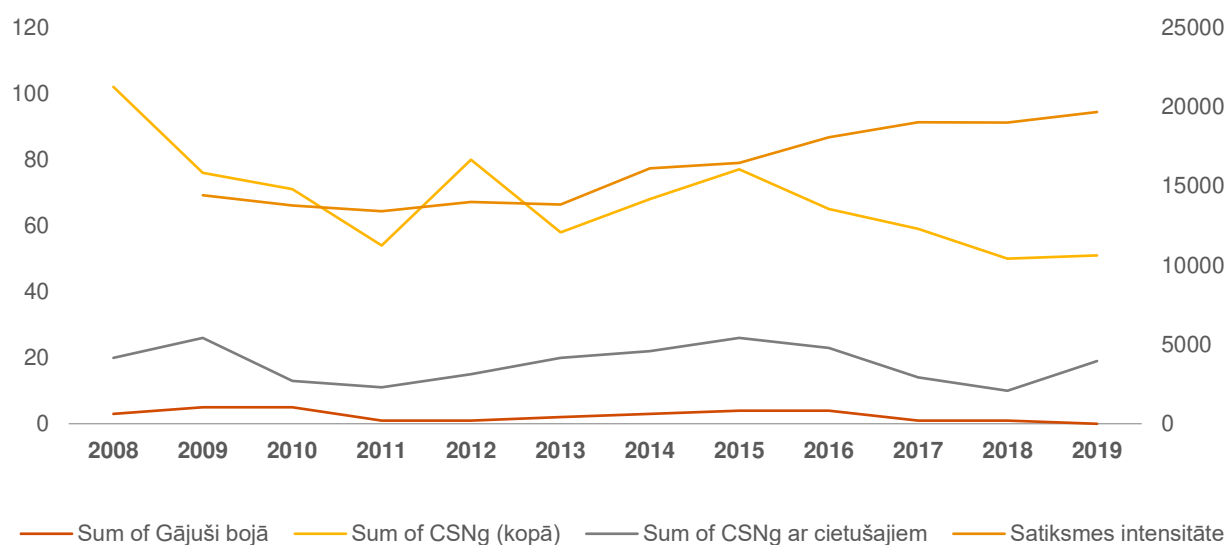
A1. Posmā no 0 līdz 31,6 km



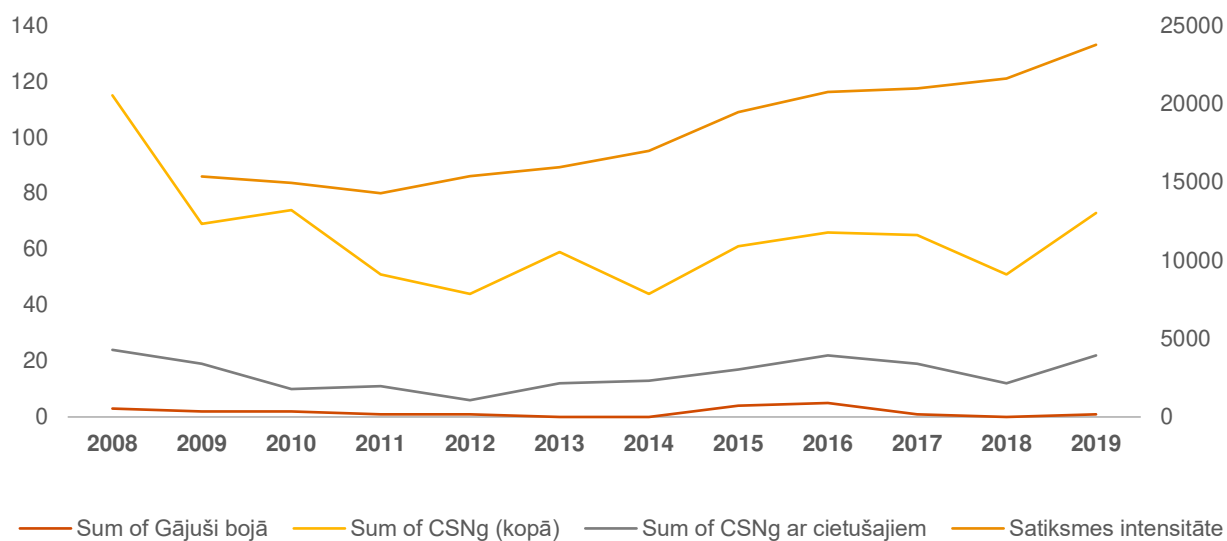
A2. Posmā no 21,5 līdz 40 km



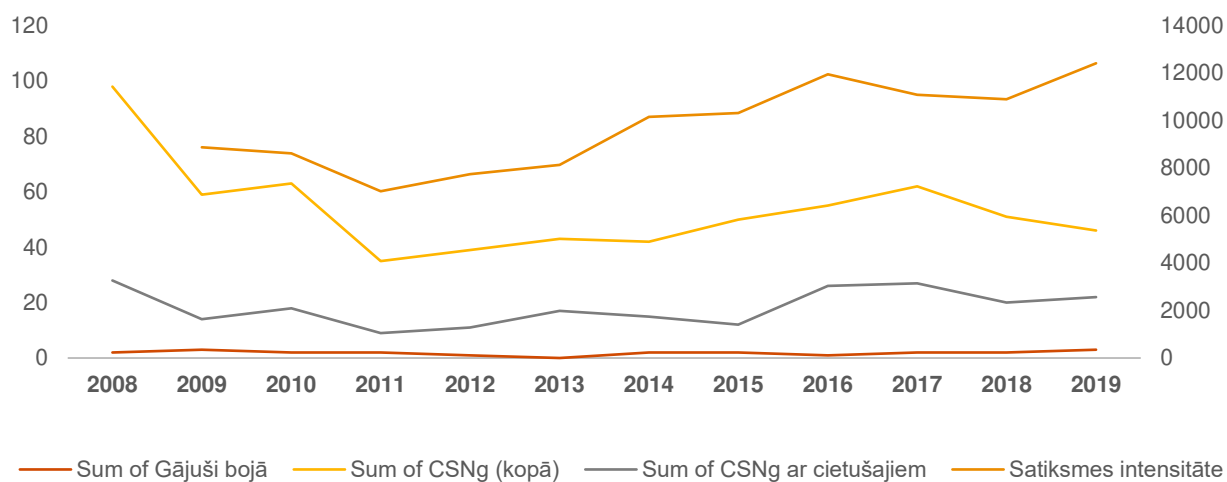
A7. Posmā no 7,3 līdz 44,6 km



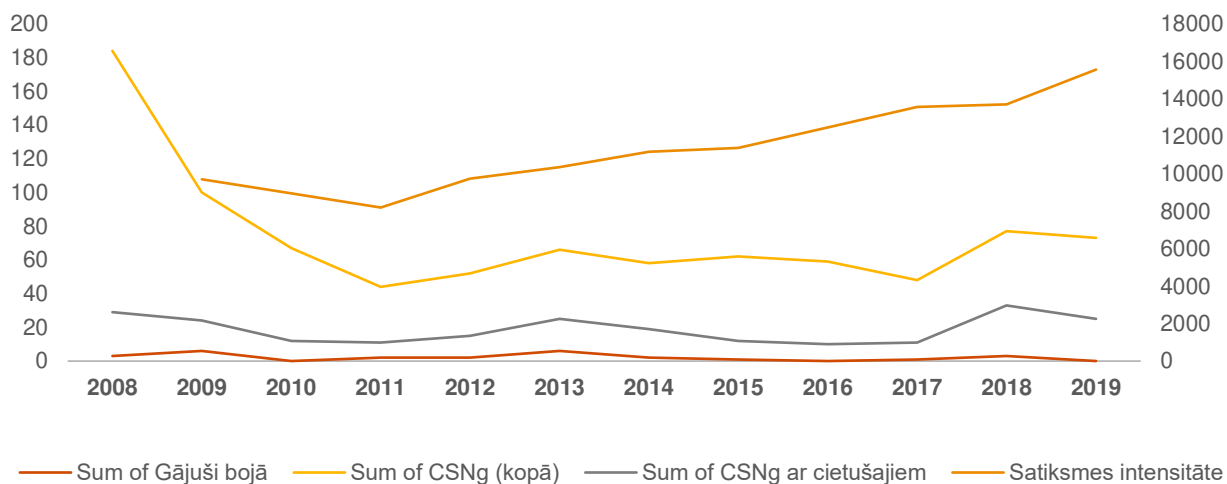
A8. Posmā no 9,9-30,5 km



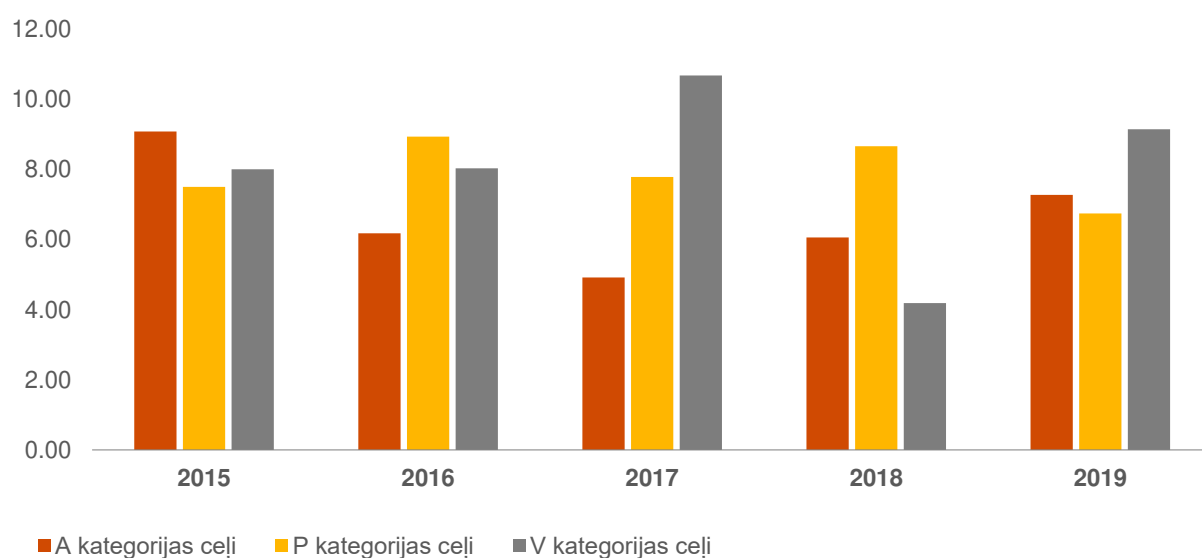
A4. Posmā no 0 līdz 20,5 km



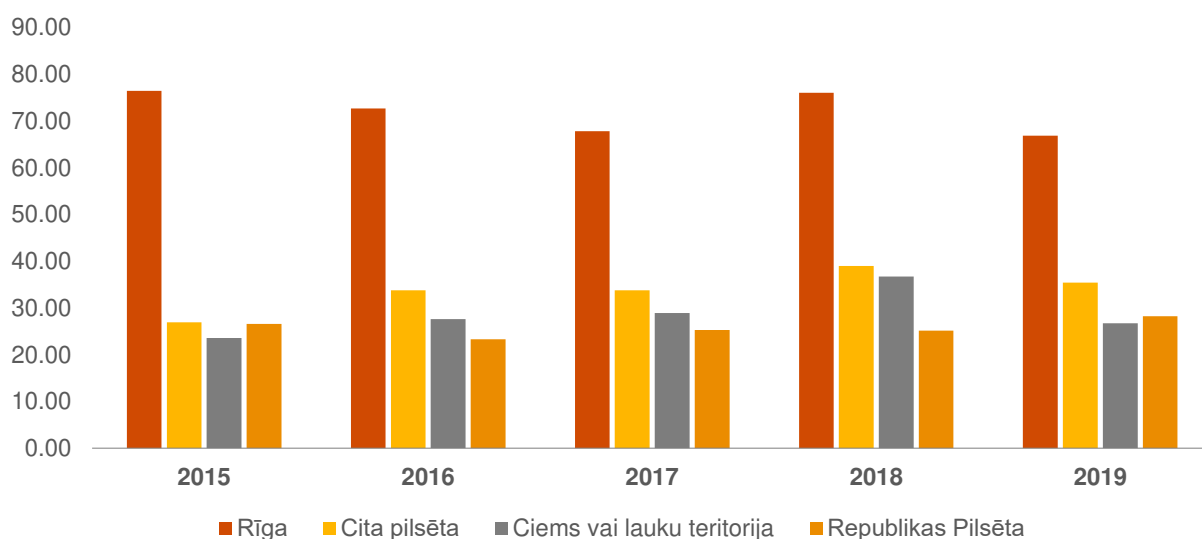
A5. Posmā no 0-40,8 km



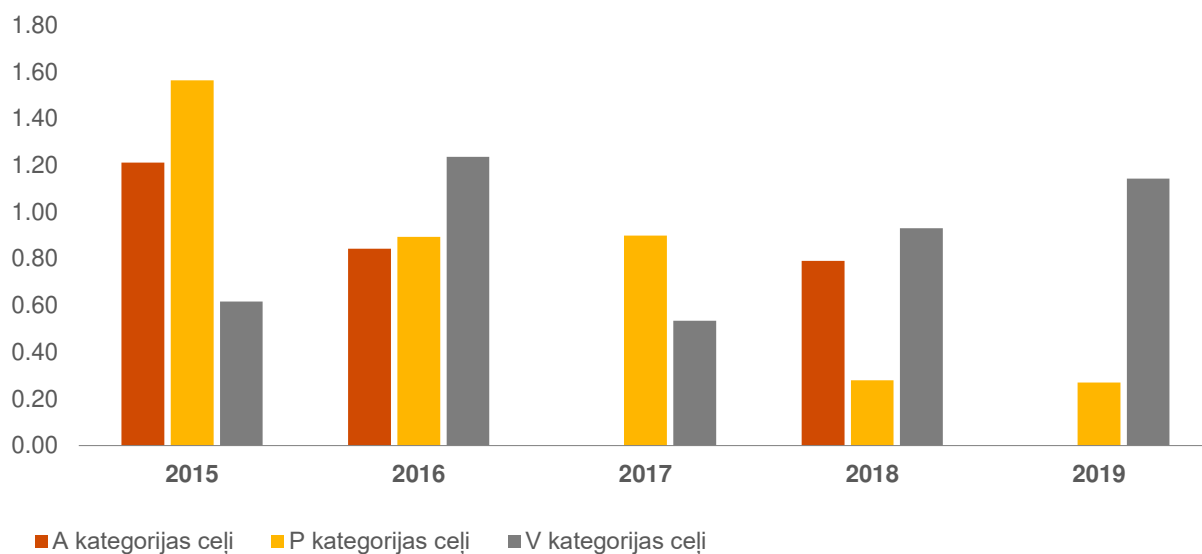
Iesaistītie velosipēdi pret 1B nobrauktiem km pa valsts ceļu kategorijām



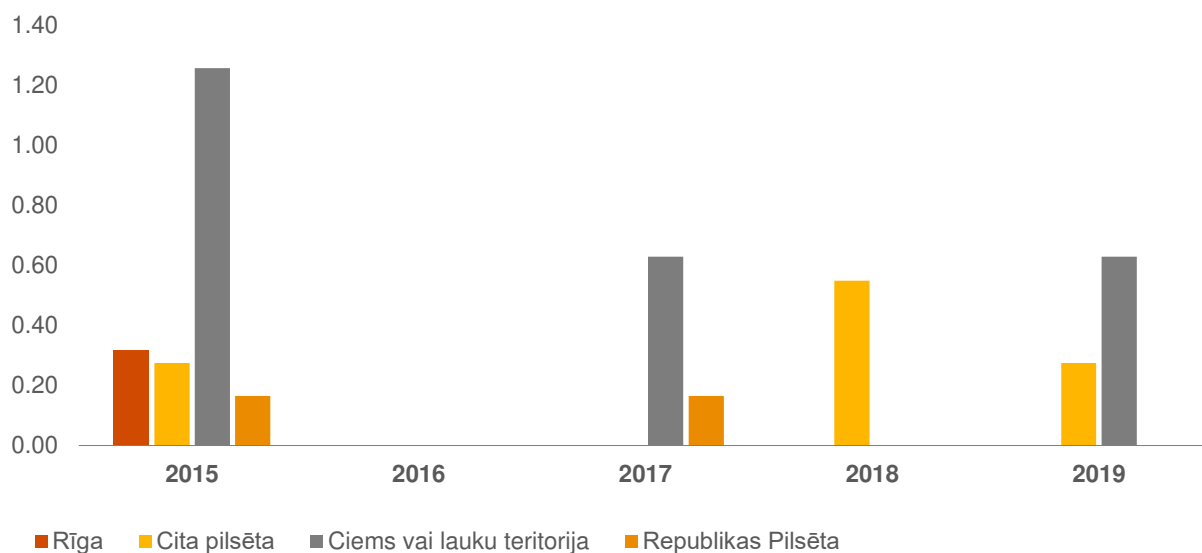
CSNg iesaistītie velosipēdi uz 100K iedzīvotājiem



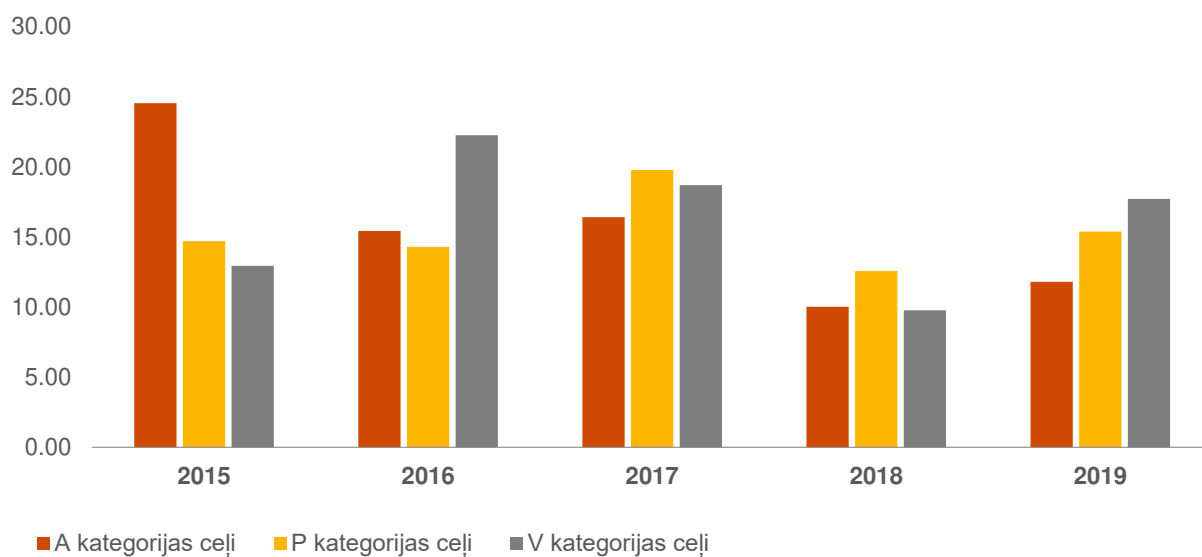
Bojāgājušo skaits, kas nav sasnieguši 18 gadus pret nosacīto 1B satiksmes intensitāti



Bojāgājušo skaits, kas nav sasnieguši 18 gadus uz 100K iedzīvotājiem



Personas ar miesas bojājumiem, kas nav sasniegušas 18 gadus pret nosacīto 1B satiksmes intensitāti



Personas ar miesas bojājumiem, kas nav sasniegušas 18 gadus uz 100K iedzīvotājiem

