



Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība
CEĻUPROJEKTS

**Būvkomersanta
reģistrācijas
Nr. 1755-R**

Murjāņu ielā 7a, Rīgā, LV1024; tālr. 7840580, fakss 7840581; e-pasts cp@celuprojekts.lv
Vienotais reģ. Nr. 40003026637; PVN reģ. Nr. LV40003026637. Juridiskā adrese: Stabu ielā 63, Rīgā, LV1011
Norēķinu konts Nr. LV 32 NDEA 0000 0800 2536 4 Nordea Bank Finland PLC Latvijas filiāle, NDEALV2X

Pasūtītājs
Reģistrācijas Nr.
Adrese

**VAS "Latvijas Valsts ceļi"
40003344207
Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050**

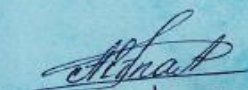
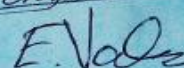
Pasūtījuma Nr.

LVC 07/2.1.4.11.AC

Pētījuma nosaukums

Kravas tranzītttransporta plūsmas izpēte

Projekta vadītājs
Projekta sadaļas vadītājs



A. Andrejeva
E. Valpēters

Objekta šifrs: AC-0-2306

Arhīva reģistrācijas Nr.

RĪGA – 2008

Saturs

Saturs	2
Darba uzdevums	8
Ievads	9
1. Dati par kravu pārvadājumu apjomiem un sastāvu Latvijā	11
1.1. Datu ieguves un analīzes periods, metodika	12
1.2. Transports un kravu pārvadājumu attīstība	12
2. Tranzīta kravu pārvadājumi ar autotransportu caur Latviju	25
3. Kravas transporta satiksmes uzskaitē ar aptauju	32
3.1. Ainažu RKP	36
3.1.1. Brauciena galapunkts	39
3.1.2. Brauciena sākumpunkts	41
3.1.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	44
3.1.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	47
3.1.5. Robežkontroles punkti	50
3.1.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts	52
3.1.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	53
3.1.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	54
3.1.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	55
3.1.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	60
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	64
3.2. Valkas RKP	65
3.2.1. Brauciena galapunkts	68
3.2.2. Brauciena sākumpunkts	70
3.2.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	72
3.2.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	75
3.2.5. Robežkontroles punkti	77
3.2.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts	79
3.2.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	80
3.2.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	81
3.2.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	82
3.2.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	87
Satiksmes plūsmu raksturojošā kartes	91

3.3. Veclaicenes RKP	92
3.3.1. Brauciena galapunkts	95
3.3.2. Brauciena sākumpunkts	96
3.3.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	98
3.3.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	100
3.3.5. Robežkontroles punkti	103
3.3.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts	104
3.3.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	105
3.3.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	106
3.3.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva.....	107
3.3.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	111
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	114
3.4. Grebņevas RKP.....	115
3.4.1. Brauciena galapunkts	118
3.4.2. Brauciena sākumpunkts	119
3.4.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	121
3.4.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	123
3.4.5. Robežkontroles punkti	125
3.4.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	127
3.4.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	128
3.4.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	129
3.4.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva.....	130
3.4.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	134
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	137
3.5. Terehovas RKP	138
3.5.1. Brauciena galapunkts	141
3.5.2. Brauciena sākumpunkts	143
3.5.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	145
3.5.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	147
3.5.5. Robežkontroles punkti	149
3.5.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	150
3.5.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	151
3.5.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	152
3.5.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva.....	153

3.5.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	157
Satiksmes plūsmu raksturojošā kartes	161
3.6. Pāternieku RKP	162
3.6.1. Brauciena galapunkts	165
3.6.2. Brauciena sākumpunkts	167
3.6.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	169
3.6.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	170
3.6.5. Robežkontroles punkti	173
3.6.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	174
3.6.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	175
3.6.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	176
3.6.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva.....	178
3.6.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	181
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	184
3.7. Silenes RKP	185
3.7.1. Brauciena galapunkts	188
3.7.2. Brauciena sākumpunkts	189
3.7.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	191
3.7.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	193
3.7.5. Robežkontroles punkti	196
3.7.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts	197
3.7.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita	198
3.7.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	199
3.7.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	200
3.7.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	203
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	206
3.8. Medumu RKP.....	207
3.8.1. Brauciena galapunkts	210
3.8.2. Brauciena sākumpunkts	212
3.8.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	214
3.8.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	216
3.8.5. Robežkontroles punkti	218
3.8.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	219
3.8.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	220

3.8.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	221
3.8.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	222
3.8.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	226
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	229
3.9. Subates RKP	230
3.9.1. Brauciena galapunkts	233
3.9.2. Brauciena sākumpunkts	234
3.9.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	236
3.9.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	237
3.9.5. Robežkontroles punkti	240
3.9.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	241
3.9.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	242
3.9.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	243
3.9.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	244
3.9.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	247
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	251
3.10. Grenctāles RKP	252
3.10.1. Brauciena galapunkts	255
3.10.2. Brauciena sākumpunkts	257
3.10.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	260
3.10.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	263
3.10.5. Robežkontroles punkti	266
3.10.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	267
3.10.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	268
3.10.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	269
3.10.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	270
3.10.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	274
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	278
3.11. Meitenes RKP	279
3.11.1. Brauciena galapunkts	282
3.11.2. Brauciena sākumpunkts	284
3.11.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	286
3.11.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	288
3.11.5. Robežkontroles punkti	291

3.11.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	292
3.11.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	293
3.11.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	294
3.11.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	295
3.11.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	299
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes.....	302
3.12. Ezeres RKP.....	303
3.12.1. Brauciena galapunkts	306
3.12.2. Brauciena sākumpunkts	307
3.12.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	309
3.11.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti.....	311
3.12.5. Robežkontroles punkti	313
3.12.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	314
3.12.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	315
3.12.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	315
3.12.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	316
3.12.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	319
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes.....	322
3.13. Rucavas RKP.....	323
3.13.1. Brauciena galapunkts	326
3.13.2. Brauciena sākumpunkts	327
3.13.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts.....	329
3.13.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti.....	331
3.13.5. Robežkontroles punkti	333
3.13.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	334
3.13.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	335
3.13.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	335
3.13.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	336
3.13.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	340
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes.....	343
3.14. Liepājas osta.....	344
3.14.1. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti.....	346
3.14.2. Robežkontroles punkti	348
3.14.3. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	349

3.14.4. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	350
3.14.5. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	350
3.14.6. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	352
3.14.7. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	354
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	356
3.15. Ventpils osta	357
3.15.1. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti	359
3.15.2. Robežkontroles punkti	361
3.15.3. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts.....	362
3.15.4. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita.....	363
3.15.5. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara	364
3.15.6. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva	365
3.15.7. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju	367
Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes	369
4. Tranzītraspporta plūsmu raksturojošā karte	370
5. Perspektīvā tranzītraspporta plūsmu raksturojošā karte	372
6. Latvijas autoceļi Eiropas kopējā satiksmes tīklā	375
7. Secinājumi.....	378
8. Pētījumā izmantoto datu avotu saraksts.....	381

Darba uzdevums

LĪGUMA LVC 07/2.1.4.11.AC
2.pielikums DARBA UZDEVUMS

DARBA UZDEVUMS

Pētījuma „Kravas tranzītraspota plūsmas izpēte”

izstrādāšanai.

1. PAMATOJUMS

1. Ceļa tīkla attīstības, rekonstrukcijas un periodiskās uzturēšanas efektīvai plānošanai, tai skaitā – pārstrukturizēšanai un satiksmes struktūras (izcelsme – galamērķis) noskaidrošanai.
2. Iegūt informāciju par esošajiem tranzīta koridoriem, to noslogojumu.

MĒRĶIS

1. Noskaidrot kravas tranzītsatiksmes īpatsvaru kopējā satiksmes plūsmā, tās esošo situāciju un iespējamās attīstības scenārijus, iegūt pamatu efektīvas tranzītpolitikas veidošanai (t. sk. tranzītnodevas, kravu pārvadājumu apjomu noteikšanai).
2. Izstrādāt kravas tranzīta plūsmas modeļus, kas raksturotu pašreizējo un prognozējamo tranzīta satiksmi, ļautu izstrādāt rīcības plānus dažādiem kravu plūsmas scenārijiem.

METODIKA

IZPILDĪTĀJS:

1. Veiks kravas transporta satiksmes uzskaiti ar aptauju.
2. Novērtēs esošo un perspektīvo kravas tranzīta plūsmu;
3. Izstrādās kravas tranzīta satiksmes plūsmas modeļus, ņemot vērā ārvalstu ekonomisko attīstību, tās līmeni un tempus, alternatīvu tranzītceļu un multimodālo (gaisa, ūdens, sauszemes) savienojumu / ceļu ietekmi (robežpāreju kapacitāte).
4. Izveidos karti, kas raksturo kopējo kravas tranzītsatiksmes situāciju valsts autoceļu tīklā.


ORIENTĒJOŠS DARBA SATURS

Pētījumā jāietver orientējoši šādi punkti:

1. Vispārīgā daļa.
2. Kravas tranzīta plūsmas virzieni un izcelsmes valsts .
3. Maršruta izvēles kritēriji .

DARBA NOFORMĒJUMS

IZPILDĪTĀJS sagatavos aprakstošo daļu 1. eksemplārā MS Word vai citā savietojamā formātā, tranzītsatiksmes plūsmas modelis izstrādājams MS Excel vai citā savietojamā formātā, uz A4 formāta lapām un digitālā formā. lietojot "Times New Roman" 12. lieluma šriftu

LVC Ražošanas pārvaldes Ceļu laboratorijas vadītājs  V. Akimovs

Līgums LVC 07/2.1.4.11.AC

Ievads

Transporta koridori šķērso Latvijas teritoriju abos virzienos gan no Austrumiem uz Rietumiem, gan no Ziemeļiem uz Dienvidiem. Analizējot statistiku redzams, ka galvenā kravu plūsma, galvenokārt tranzīts, pārvietojas no Austrumiem uz Rietumiem caur Latvijas ostām – savienojot Krieviju, NVS un Āzijas valstis ne tikai ar Rietumeiropu, bet ar visu pasauli.

Tranzīts Latvijā bieži tiek uztverts kā nozare. Tas tādēļ, ka ar tranzīta kravu apstrādi nodarbojas lielākā daļa transporta kompāniju. Tai pašā laikā jāsaprot, ka termins “tranzīts” sevī ietver ļoti plašu pakalpojumu spektru – kravas operācijas, kravas uzglabāšanu, muitas formalitāšu kārtošānu, utt. Aplūkojot Latvijas ostu apgrozījumu redzams, ka vismaz 80% no tā ir tranzīta kravas. Pārvadājumos pa dzelzceļu tranzītā tiek pārvadāti aptuveni 85% no visām transportētajām kravām. Turklāt Latvijā ir unikāla iespēja transportēt tranzītā naftu un naftas produktus pa maģistrālajiem cauruļvadiem. Arī Latvijas starptautiskie autokravu pārvadātāji galvenokārt strādā tranzītam. Neapšaubāmi par Latvijas tautsaimniecības prioritātēm transporta jomā uzskatāma stabila tranzīta kravu apjomu pieauguma nodrošināšana, kravu pievienotās vērtības palielināšana, distribūcijas un loģistikas centru attīstīšana. Lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā - ostās, autoceļos un dzelzceļā tiek ieguldītas tajos virzienos, kas apkalpo tranzīta kravu plūsmu.

Jau kopš neatkarības atgūšanas tranzīts Latvijā ir bijusi prioritāte un tranzīta politikas jautājumi risināti visaugstākajā līmenī. Šis jautājums savu aktualitāti nav zaudējis arī pašreiz. Latvijas tranzīta koridoru veido 10 ostas, divi naftas un viens naftas produktu maģistrālais cauruļvads, labi attīstīts autoceļu un dzelzceļa tīkls, kā arī vairākas lidostas.

Jau kopš seniem laikiem Latvija atradusies lielu transporta plūsmu krustpunktā - starp Krieviju, Āzijas valstīm un Eiropu. Jau šobrīd caur Latviju virzienā Rietumi – Austrumi tiek vestas vairāk kā 40 miljoni tonnu kravu. Aptuveni 70% no Latvijas eksporta un importa ir saistīti ar Eiropas Savienības (ES) valstīm. Līdz ar Latvijas kļūšanu par pilntiesīgu Eiropas Savienības dalībvalsti 2004. gada 1.maijā, Latvijas transporta sistēma ir kļuvusi par Eiropas Savienības transporta sistēmas sastāvdaļu un Latvijas transporta tīkls ir iekļauts TEN (Trans-European Networks).

Analizējot Latvijas tranzīta koridoru valstiskā līmenī jāatzīmē, ka Latvija par prioritāru uzskata efektīvas, drošas, multimodālas, sabalansētas, videi draudzīgas un konkurētspējīgas transporta sistēmas attīstību. Ilglaicīgās Latvijas transporta attīstības galvenais mērķis ir Latvijas transporta infrastruktūras attīstība pilnīgai integrācijai Trans-Eiropas multimodālajā transporta sistēmā. Īpaša vērība tiek pievērsta piekrastes kuģošanas un kombinētā transporta

attīstībai. Uzsvars ir un arī turpmāk būs vērsts uz prāmju satiksmes attīstīšanu Baltijas jūrā, iesaistot tajā Latvijas ostas. Prioritāra ir industriālo un distribūcijas parku celtniecība un attīstība. Attīstot Eiropas Savienības nozīmes transporta un enerģētikas infrastruktūru, būtisks faktors ir veidojamā transporta un enerģētikas tīkla efektīva izmantošana un attīstības plānošana no ekonomiskā viedokļa, ciktāl tā ievēro jau izveidojušos preču un pasažieru transporta koridorus, kā arī Eiropas Savienības un tās kaimiņvalstu ekonomisko sakaru attīstības potenciālu.

Nozīmīgākais transporta koridors Ziemeļu – Dienvidu virzienā ir "Via Baltica", kas ir „I Eiropas transporta koridors”, pazīstams arī kā autoceļš E67. Tas savieno tādas Eiropas pilsētas kā Helsinki – Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava - Rīga – Kaļiņingrada – Gdaņska. Ievērojamas investīcijas "Via Baltica" autoceļa attīstībā ir veiktas izmantojot Eiropas Savienības pirmsiestāšanās PHARE un ISPA finanšu līdzekļus. Svarīgs ir arī Eiropas mēroga autoceļš E22 (Holiheda – Norčēpinga – Ventspils – Rīga – Rēzekne – Veļikije Luki – Maskava – Vladimira – Ņožņinovgoroda), kas veido autotransporta saikni austrumu virzienā. Arī šī autoceļa attīstībā ir paredzēts piesaistīt Eiropas Savienības līdzekļus.

Tranzīta un kravu pārvadājumu apjomi ar katru gadu pieaug, un, ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko novietojumu, tranzīta un loģistikas pakalpojumi ir perspektīva tautsaimniecības nozare. Šajā pētījumā tiks apskatīti kravu tranzīta satiksmes koridori, to nākotnes perspektīvas un ieteikumi, lai plānotu, sekmētu un attīstītu tranzīta nozari un tā dotu arvien lielāku ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā.

1. Dati par kravu pārvadājumu apjomiem un sastāvu Latvijā

1.1. Datu ieguves un analīzes periods, metodika

Datu apkopošana par kravu pārvadājumiem Latvijā veikta par laika periodu no 2002. gada līdz 2007. gadam. Daudzos informācijas avotos, jo īpaši starptautiskajos, par atsevišķiem parametriem dati ir salīdzināti tikai par 2005. gadu, jo statistika un nepieciešamie dati par nākošajiem gadiem, attiecīgi nav pieejami vai ir nepilnīgi.

Starptautisko un vietējo kravu pārvadājumu datu apkopošanai un analīzei tika izmantoti dati no LR Centrālās statistikas pārvaldes, a/s „Latvijas Dzelzceļš”, LR Satiksmes ministrijas, ES statistikas biroja Eurostat, VID galvenās muitas pārvaldes, Latvijas valsts robežsardzes, kā arī no citu valstu statistikas pārvaldēm jeb institūtiem.

Dažādos statistikas avotos informācija un datu apkopošanas sistēmas par vienu un to pašu tēmu mēdz atšķirties, tādēļ galīgie dati ir doti apkopojošā veidā, kā reālajai situācijai visatbilstošākie.

Kravas transporta satiksmes skaitīšana ar aptauju tika veikta laika periodā no 2008. gada aprīļa sākuma līdz jūlija beigām, kuras laikā kopumā tika aptaujāti vairāk kā 2 tūkstoši kravas automobiļu vadītāji. Sīkāk par satiksmes aptauju ar interviju skat. 3. nodaļā.

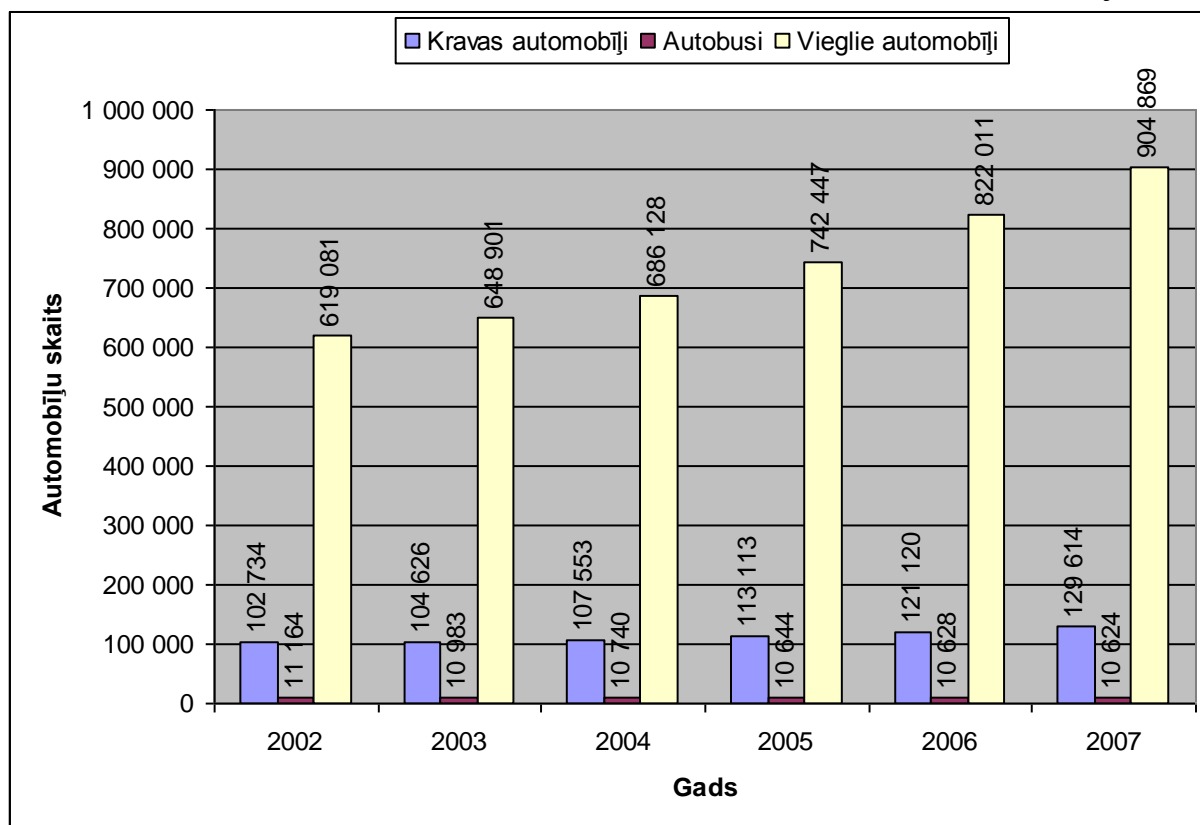
1.2. Transports un kravu pārvadājumu attīstība

Transporta attīstība Latvijā pēc neatkarības atgūšanas piedzīvoja zināmu kritumu, tomēr ne tik lielu kā citos tautsaimniecības sektoros. Ar katru gadu transporta nozare un tajā strādājošo darbinieku skaits pieaug, kā arī pieaug reģistrēto transportlīdzekļu skaits. Visstraujāk pēdējo 4 gadu laikā ir pieaudzis vieglo automobiļu skaits - vidēji par 8.6% gadā, tomēr arī kravas auto skaits manāmi pieaudzis - vidēji par 5.5% gadā. Jāatzīmē, ka ar katru gadu pieaug jaunu pirmoreiz reģistrēto kravas transporta līdzekļu skaits, kas liecina par nozares attīstību, kravu pārvadājumu apjomu pieaugumu un to finansiālo izdevīgumu.

Motorizācijas līmenis jeb vieglo automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem Latvijā 2006.gadā bija 360 automobiļi, kas krietni atpaliek no ES vidējā līmeņa - 466 automobiļi. Ņemot vērā šos datus var secināt, ka transportlīdzekļu skaits un līdz ar to arī satiksmes intensitāte nākotnē tikai pieaugs.

Reģistrēto automobiļu skaits

Zīmējums 1.1.



LR SM dati

Laika posmā no 2002. gada līdz 2007. gadam kravu pārvadājumiem Latvijā, lai arī ar nelielām svārstībām, tomēr ir tendence pieaugt. Visievērojamāk un stabilāk apjomi pieaug tieši kravu pārvadājumos ar autotransportu. Kravu pārvadājumu apjomi ar autotransportu pieaug ar katru gadu, un jau šobrīd pārsniedz kravu pārvadājumu apjomus ar dzelzceļu. Ja 2002. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumi bija par 3409 tūkst. t. vairāk nekā ar autotransportu, tad 2006. gadā šī starpība bija 5546 tūkst. t. par labu autotransportam.

Līderis pēc kravu apgrozījuma joprojām ir Latvijas ostas, bet, ja ņem vērā to, ka kravas ostās tiek piegādātas vai tālāk transportētas ar dažādiem transporta veidiem, tad ostu apgrozījums ir savstarpēji saistīts un netieši ietekmē viens otru. Kravas uz Latvijas ostām galvenokārt tiek piegādātas pa dzelzceļu, jo aptuveni 2/3 dzelzceļa kravu ir uz vai no ostām. Tādēļ, apskatot datus par kravu pārvadājumiem ar dažādiem transporta veidiem, ir redzama samērā liela kravas apjomu lielumu sakarība starp ostām un dzelzceļu. Savukārt autotransportam ir vērojama sava attīstības dinamika, kas nav tik ļoti saistīta ar abiem iepriekšminētajiem transporta veidiem.

Kravu apjomi pa transporta veidiem (tūkst. t.)

Tabula 1.1.

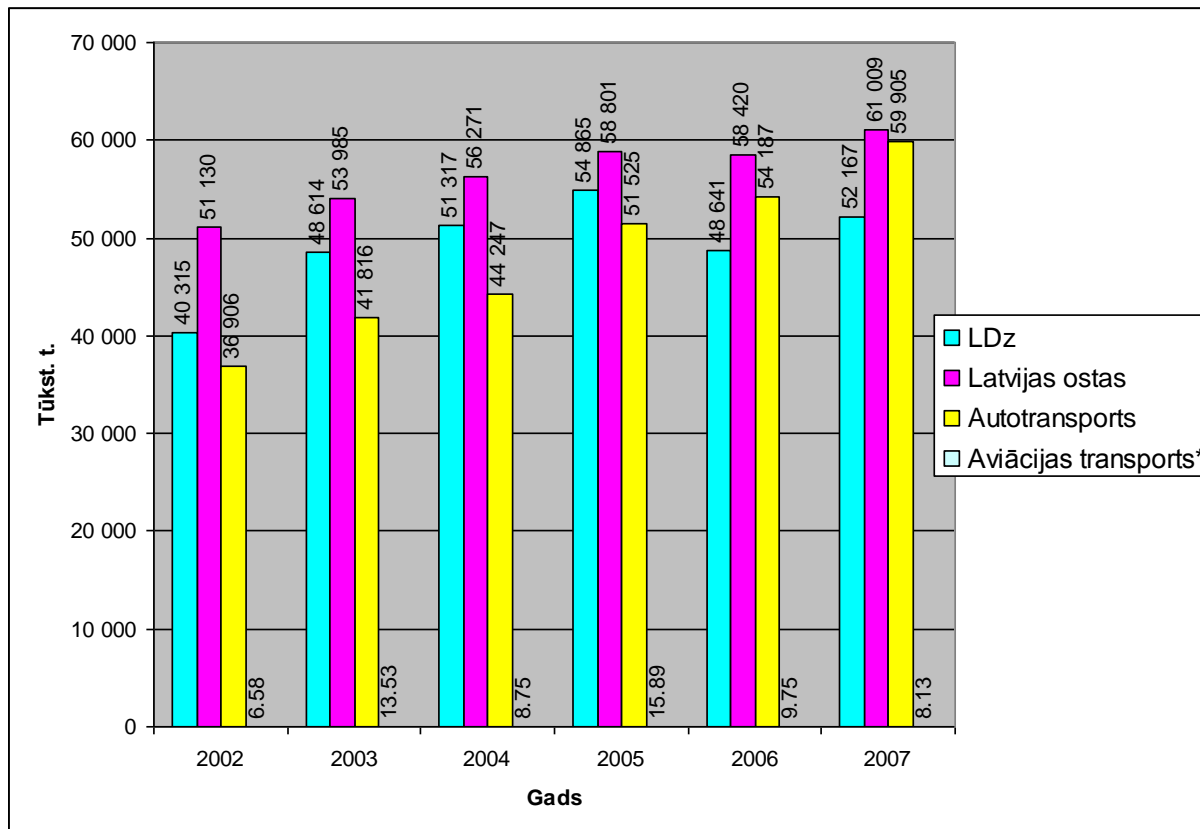
Gads	LDz	Latvijas ostas	Autotransports	Aviācijas transports*
2002	40 315	51 130	36 906	6.58
2003	48 614	53 985	41 816	13.53
2004	51 317	56 271	44 247	8.75
2005	54 865	58 801	51 525	15.89
2006	48 641	58 420	54 187	9.75
2007	52 167	61 009	59 905	8.13

LR SM / lidosta "Rīga" dati

* Lidostā „Rīga”

Kravu apjomu salīdzinājums pa transporta veidiem (tūkst. t.)

Zīmējums 1.2.



Kravu pārvadājumi tiek veikti iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, un pēdējos gados tiem ir tendence pieaugt. Iekšzemes kravu pārvadājumi veido absolūti lielāko daļu no kopējiem kravu pārvadājumiem ar autotransportu – vairāk nekā 85 %. Starptautisko kravu pārvadājumi ar autotransportu pēdējos gados ir palielinājušies par vairāk kā 25% katru gadu. 2007. gadā starptautiskajos kravu pārvadājumos ar autotransportu 42.9 % veidoja kravu pārvadājumi no Latvijas uz ārvalstīm, 34.3 % – kravu pārvadājumi no ārvalstīm uz Latviju un 22.8 % – Latvijā reģistrēta kravas autotransporta pārvadājumi starp ārvalstīm.

Kravu pārvadājumi ar autotransportu pa satiksmes veidiem (tūkst. t.)

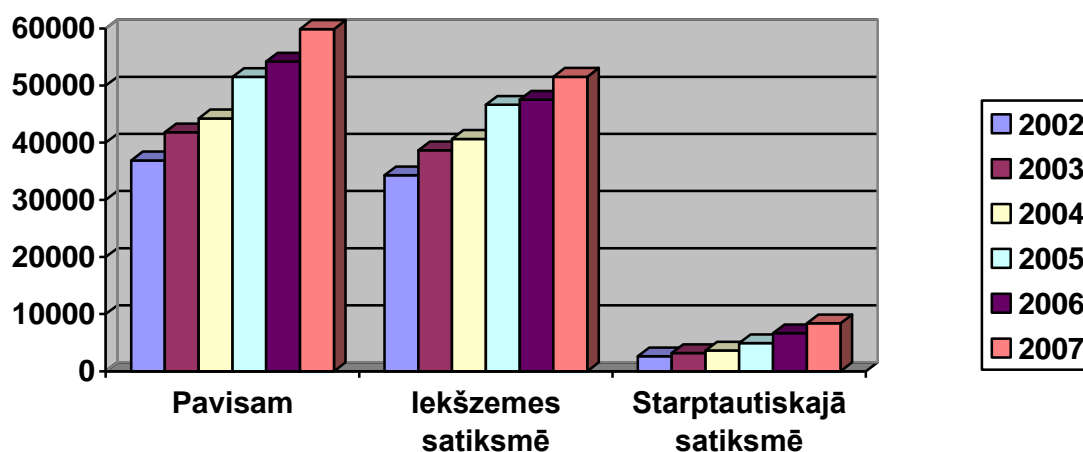
Tabula 1.2.

Gads	Pārvadātās kravas, tūkst. t.		
	pavisam	iekšzemes satiksmē	starptautiskajā satiksmē
2002	36 906	34 297	2 609
2003	41 816	38 665	3 151
2004	44 247	40 656	3 591
2005	51 525	46 633	4 892
2006	54 187	47 544	6 643
2007	59 904	51 533	8 371

LR CSB dati

Kravu pārvadājumi ar autotransportu salīdzinājums pa satiksmes veidiem (tūkst. t.)

Zīmējums 1.3.



Atbilstoši Transporta statistikas standartizētās preču nomenklatūras (NST/R) preču grupām, 10 gadu laikā svarīgāko pārvadāto kravu preču grupas nav mainījušās. Iekšzemes kravu pārvadājumos dominē neapstrādātu un apstrādātu minerālu (smilts, grants, drupinātu

akmeņu, oļu, šķembu u.c.) pārvadājumi: 1997. gadā 27.9 %, 2007. gadā 49.1 %, kā arī kokmateriālu pārvadājumi: 1997. gadā 27.8 % un 2007. gadā 17.07 %.

Iekšzemes kravu pārvadājumi pa svarīgākajām preču grupām (tūkst. t.)

Tabula 1.3.

	1997	1998	2000	2005	2006	2007
Pavisam	23500.1	32059.9	30926.2	46633.0	47544.0	51533.0
neapstrādāti un apstrādāti minerāli	6550.3	14350.7	11638.5	19594.1	21496.1	25307.6
kokmateriāli un korķis	6527.5	7950.7	8233.0	11627.7	10172.4	8796.7
pārtikas produkti	2782.6	2182.9	1963.5	3113.6	3293.8	3406.9
cements, kaļķis un būvkonstrukcijas	1824.3	1572.3	1992.3	1698.3	2571.6	3591.7
āda, audumi, apģērbi un citi rūpniecības izstrādājumi	577.5	343.7	562.0	1119.9	1868.7	2606.2
transporta iekārtas, mašīnas, samontēti un nesamontēti dzinēji, to rezerves daļas	436.2	511.9	521.9	993.8	1464.1	1162.4
naftas produkti	984.3	1033.5	1131.6	1281.9	1349.8	1369.6
cietais kurināmais	215.5	179.5	305.5	1575.6	1005.2	732.6
pārējās kravas	3601.9	3934.7	4577.9	5628.1	4322.3	4559.3

LR CSB dati

Arī starptautiskajos kravu pārvadājumos ar autotransportu svarīgākās pārvadāto preču grupas 10 gadu laikā nav īpaši mainījušās. Eksporta kravu pārvadājumos dominē ādas, audumu, apģērba un citu rūpniecības izstrādājumu pārvadājumi. Kā svarīgs eksporta kravu pārvadājumu veids vienmēr ir bijuši pārtikas produkti, pēdējos gados dominē arī kokmateriālu pārvadājumi.

Eksporta kravu pārvadājumi pa svarīgākajām preču grupām (tūkst. t.)

Tabula 1.4.

	1997	1998	2000	2005	2006	2007
Pavisam	931.7	980.7	993.3	2071.8	3171.8	3593.6
kokmateriāli un korķis	91.3	185.8	238.7	515.5	756.7	656.8
āda, audumi, apģērbi un citi rūpniecības izstrādājumi	118.8	146.5	207.0	403.9	734.4	804.5
pārtikas produkti	310.7	257.3	215.1	270.7	414.1	417.2
transporta iekārtas, mašīnas, samontēti un nesamontēti dzinēji, to rezerves daļas	70.1	39.5	44.7	164.3	230.6	355.9
pārējās kravas	340.8	351.6	287.8	717.4	1036.0	1359.2

LR CSB dati

Importa kravu pārvadājumos vieni no dominējošiem bija pārtikas produktu pārvadājumi. Pēdējos gados, līdz ar straujo ekonomisko attīstību, patēriņa un būvniecības apjomu straujo pieaugumu, pāris gadu laikā, kā dominējošie preču veidi importa kravu pārvadājumos ir kļuvuši audumi, apģērbi un citi rūpniecības izstrādājumi, kā arī cements, kaļķis un būvkonstrukcijas, kas salīdzinot ar 2000. gadu ir pieaudzis vairāk kā 10 reizes un tikai nedaudz atpaliek no pārtikas produktu importa.

Importa kravu pārvadājumi pa svarīgākajām preču grupām (tūkst. t.)

Tabula 1.5.

	1997	1998	2000	2005	2006	2007
<i>Pavisam</i>	<i>554.5</i>	<i>431.9</i>	<i>642.8</i>	<i>1760.0</i>	<i>2040.7</i>	<i>2874.5</i>
cements, kaļķis un būvkonstrukcijas	35.0	14.2	22.3	245.3	438.8	319.1
pārtikas produkti	124.2	85.6	157.9	213.6	301.8	340.3
āda, audumi, apģērbi un citi rūpniecības izstrādājumi	96.0	52.9	53.3	210.6	273.2	403.2
transporta iekārtas, mašīnas, samontēti un nesamontēti dzinēji, to rezerves daļas	27.3	32.4	69.2	125.9	208.9	222.7
pārējās kravas	272.0	246.8	340.1	964.6	818.0	1589.2

LR CSB dati

Centrālās statistikas pārvaldes dati liecina, ka eksporta kravu pārvadājumos līdere laika periodā no 1997. gada līdz 2007. gadam ir Krievija. Pēdējos gados ļoti strauji ir pieaudzis eksports uz Lietuvu un Igauniju, kas nākotnē varētu saglabāt savas pozīcijas kā galvenās Latvijas eksporta partnervalsts.

Importa kravu pārvadājumos līdz 2006. gadam nebija izteiktas līdervalsts, bet 2007. gadā, līdz ar straujo ekonomisko izaugsmi un pieaugošo patēriņu, ievērojami pieauga ar autotransportu ievesto preču daudzums no Lietuvas, kura pašreiz ir kļuvusi par dominējošo importētājvalsti.

Eksporta kravu pārvadājumi ar autotransportu pa valstīm (tūkst. t.)

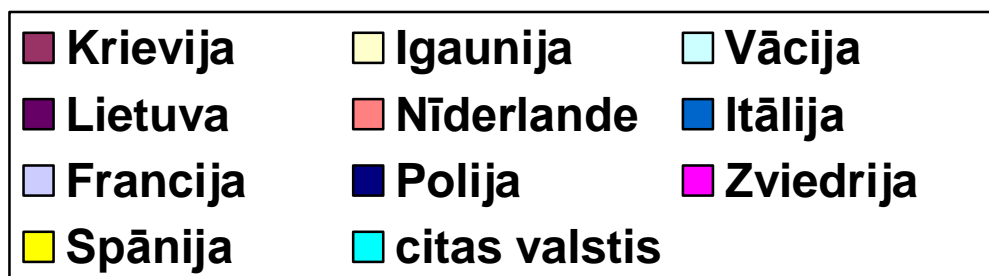
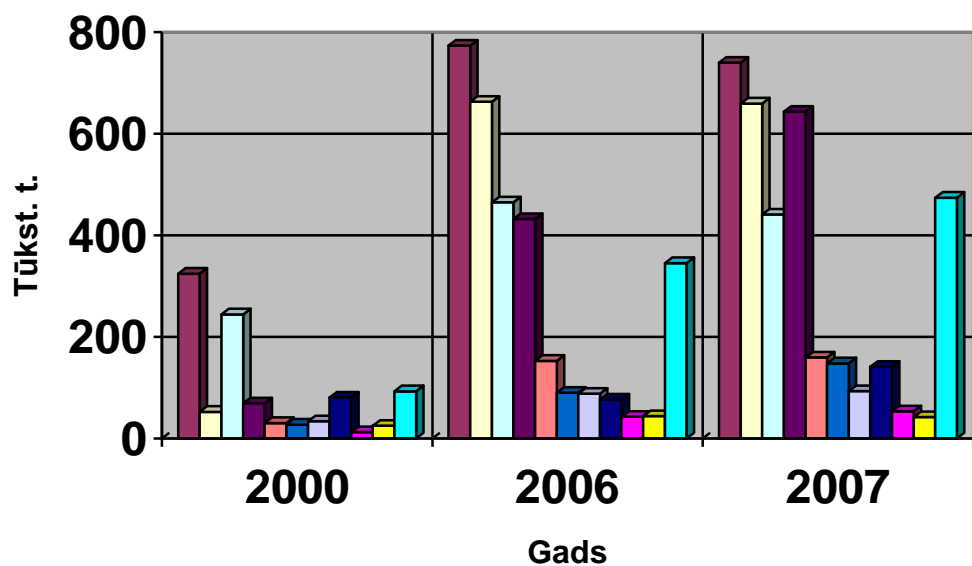
Tabula 1.6.

	1997	1998	2000	2005	2006	2007
<i>Pavisam</i>	931.7	980.7	993.3	2071.8	3171.8	3593.6
Krievija	454.2	400.1	324.4	494.9	773.2	739.5
Igaunija	40.1	37.0	52.4	345.8	662.6	659.3
Vācija	111.0	177.8	244.3	249.9	464.7	440.8
Lietuva	88.9	110.0	69.2	338.4	431.7	643.0
Nīderlande	2.5	25.0	30.4	81.6	152.9	159.4
Itālija	9.1	21.0	27.4	60.7	89.9	147.7
Francija	26.8	21.0	33.8	49.7	88.3	93.3
Polija	67.4	72.1	80.7	37.3	76.7	141.1
Zviedrija	-	-	12.6	85.6	42.8	53.6
Spānija	-	9.0	25.1	37.8	44.0	42.2
citas valstis	131.7	107.7	93.0	290.1	345.0	473.7

LR CSB dati

Eksporta kravu pārvadājumi ar autotransportu salīdzinājums pa valstīm (tūkst. t.)

Zīmējums 1.4.



Importa kravu pārvadājumi ar autotransportu pa valstīm (tūkst. t.)

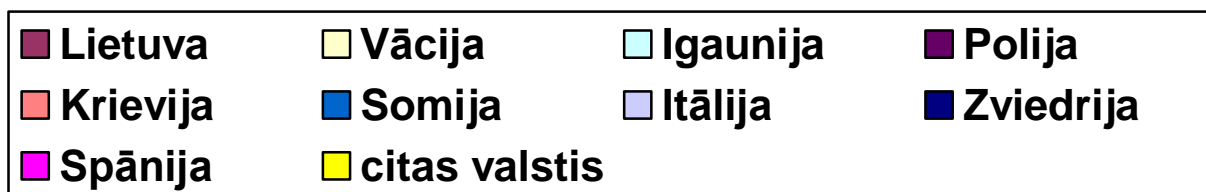
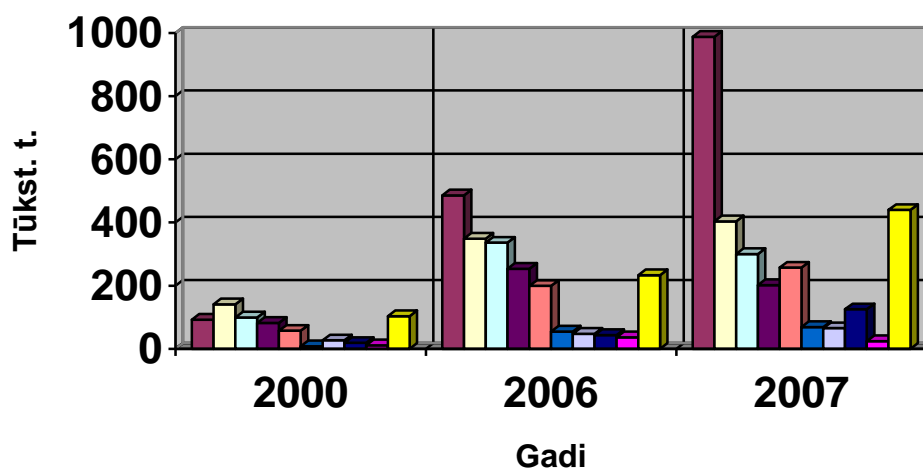
Tabula 1.7.

	1997	1998	2000	2005	2006	2007
Pavisam	554.5	431.9	642.8	1760.0	2040.7	2874.5
Lietuva	110.2	48.2	92.6	534.0	485.9	987.4
Vācija	122.0	83.2	141.0	245.0	348.9	403.4
Igaunija	78.8	89.7	99.8	271.4	336.1	300.3
Polija	34.3	38.9	82.3	70.2	253.5	202.0
Krievija	62.7	42.9	57.4	187.5	199.5	257.2
Somija	7.9	5.0	8.6	44.6	55.1	69.1
Itālija	36.1	29.0	26.9	37.8	47.6	65.6
Zviedrija	4.9	10.0	18.9	74.7	44.0	125.4
Spānija	-	8.0	11.6	44.6	36.6	24.4
citas valstis	97.6	77.0	103.7	250.2	233.5	439.7

LR CSB dati

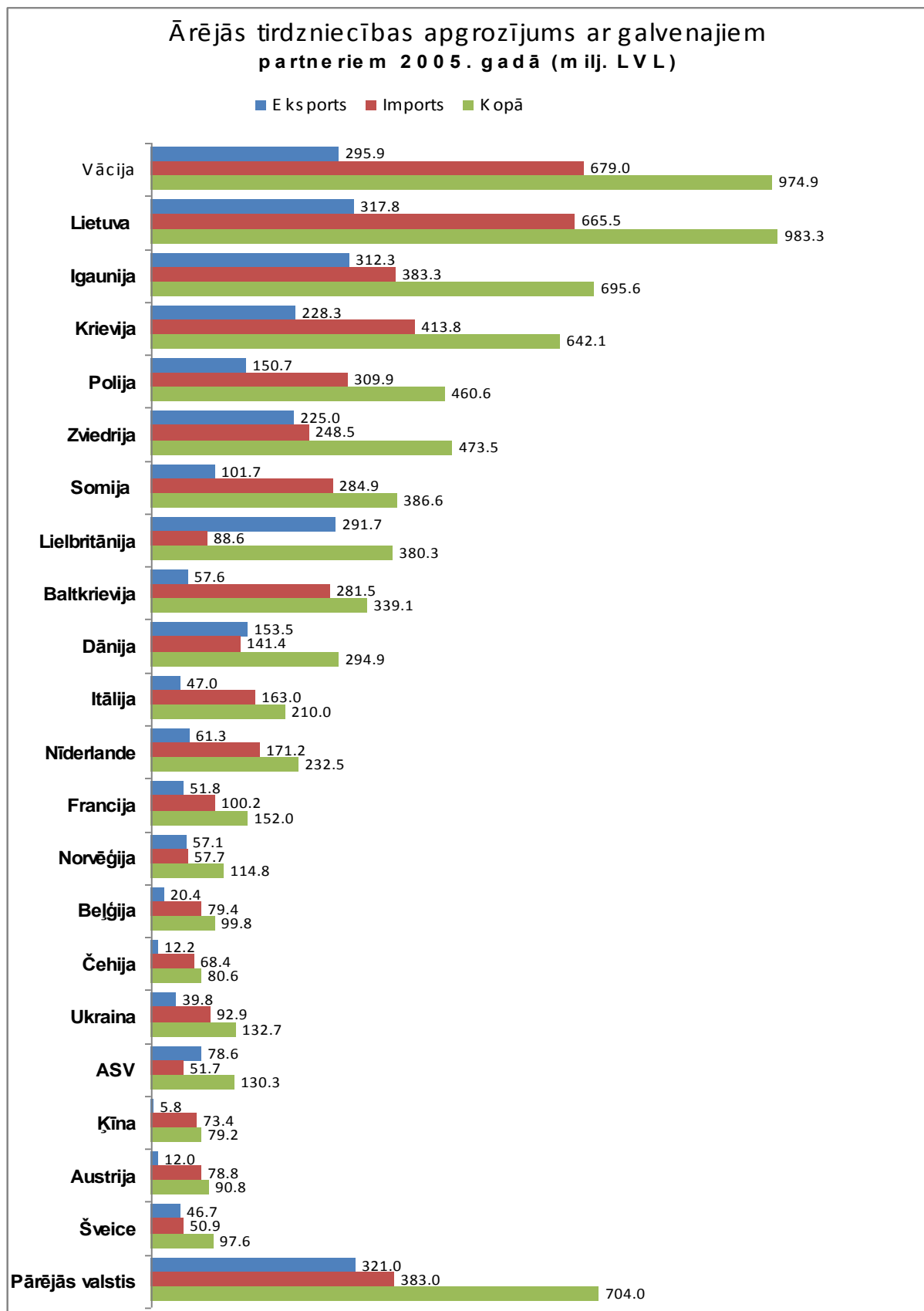
Importa kravu pārvadājumi ar autotransportu pa valstīm (tūkst. t.)

Zīmējums 1.5.



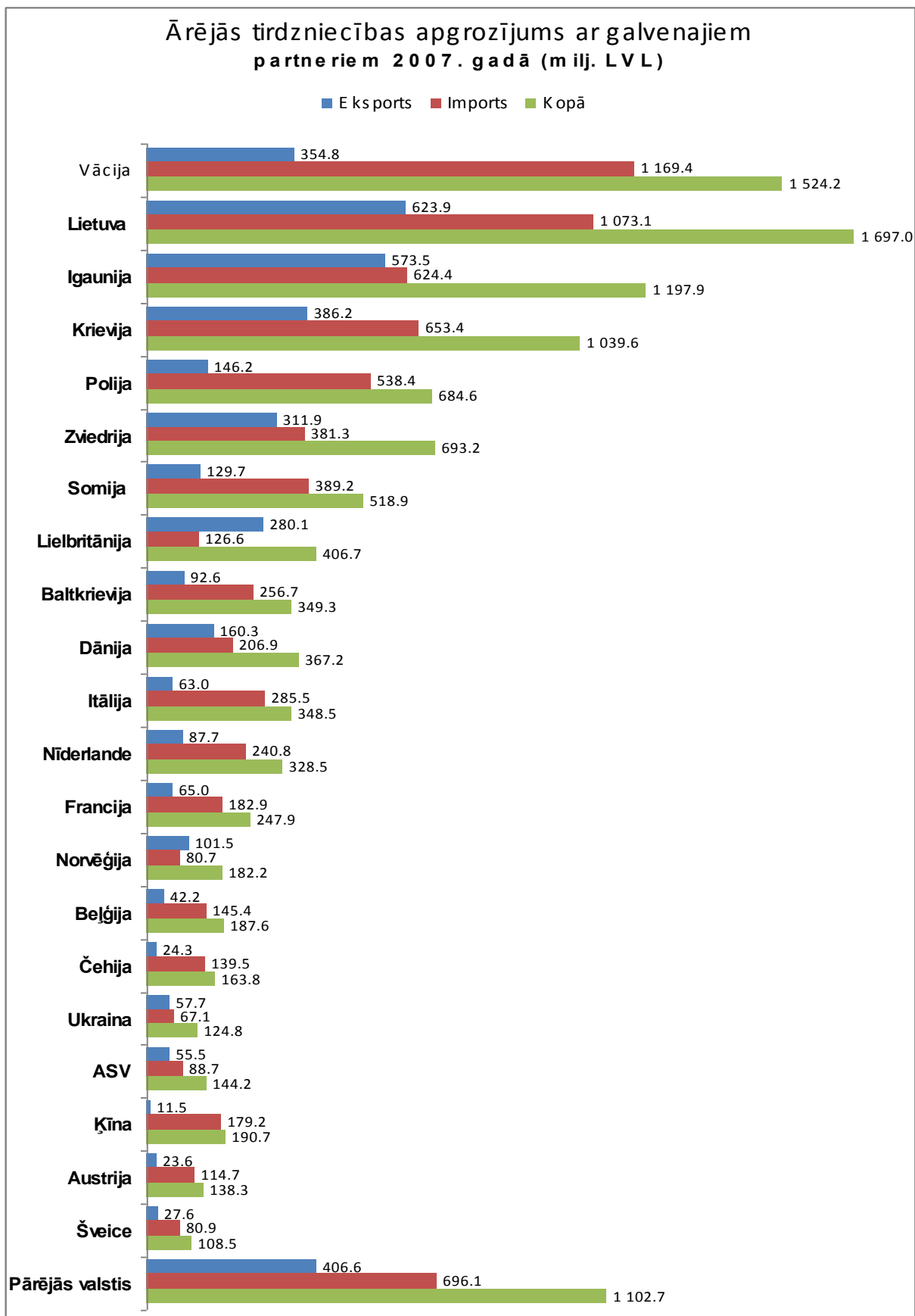
Ja ārējās tirdzniecības pārvadājumus un apgrozījumu aplūko pēc to vērtības, tad visstabilākie Latvijas tirdzniecības partneri ir Vācija, Lietuva, Igaunija un Krievija. Ar katru gadu tirdzniecības apgrozījums pieaug, ko pārsvarā veido pieaugošais imports, tomēr jāatzīmē, ka arī eksporta apgrozījumam ir tendence pieaugt.

Zīmējums 1.6.



LR CSB dati

Zīmējums 1.7.

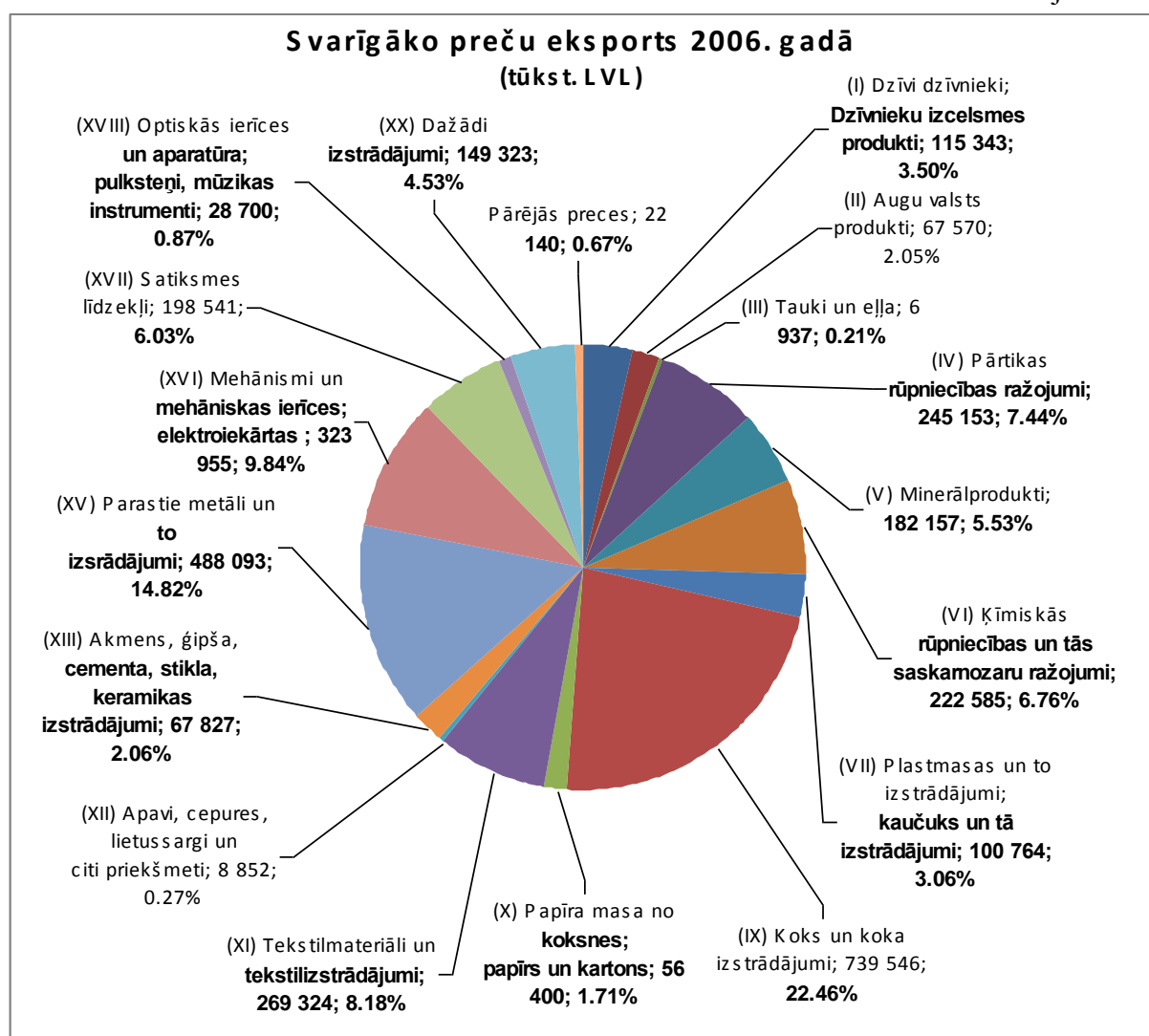


LR CSB dati

Pēdējo gadu eksporta un importa sadalījums naudas izteiksmē pa preču grupām atbilstoši HS klasifikācijai kardināli nemainās. Kā svarīgākās eksporta preces ir koks un tā izstrādājumi, parastie metāli un to izstrādājumi, mehānismi un mehāniskās ierīces, elektroiekārtas, pārtikas rūpniecības ražojumi, tekstilmateriāli un tekstilizstrādājumi. Pēdējo divu gadu laikā ir izteikts eksporta pieaugums gandrīz visās preču grupās.

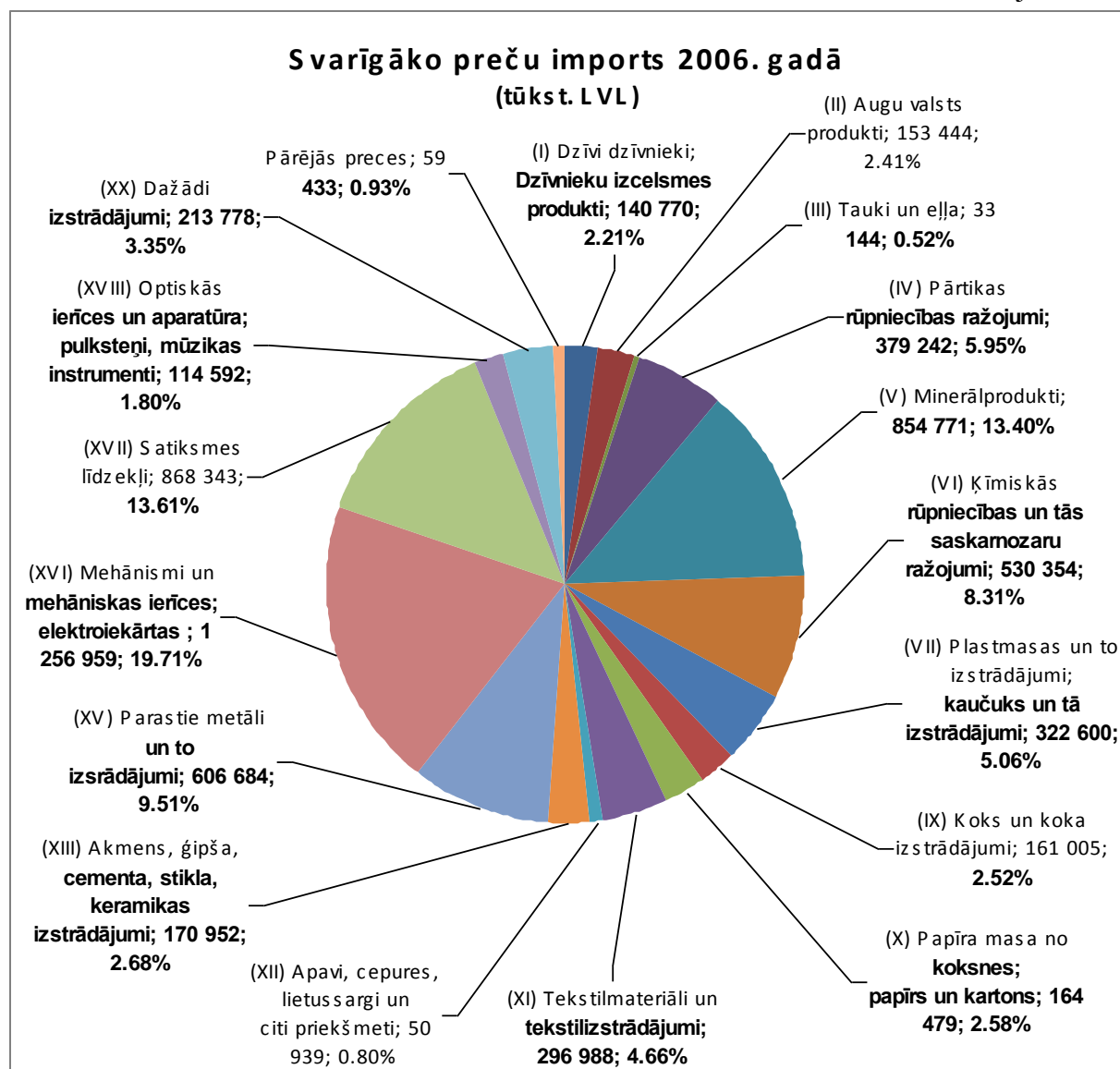
Nozīmīgākās importa preces ir mehānismi un mehāniskās ierīces, elektroiekārtas, satiksmes līdzekļi, minerālprodukti, parastie metāli un to izstrādājumi, ķīmiskās rūpniecības un tās saskarnozaru izstrādājumi. Pēdējos gados importa pieaugums ir vērojams visās preču grupās, turklāt importa pārsvars pār eksportu ir gandrīz visās preču grupās, vienīgi koks un tā izstrādājumi tiek ievērojami vairāk eksportēti nekā importēti.

Zīmējums 1.8.



LR CSB dati

Zīmējums 1.9.

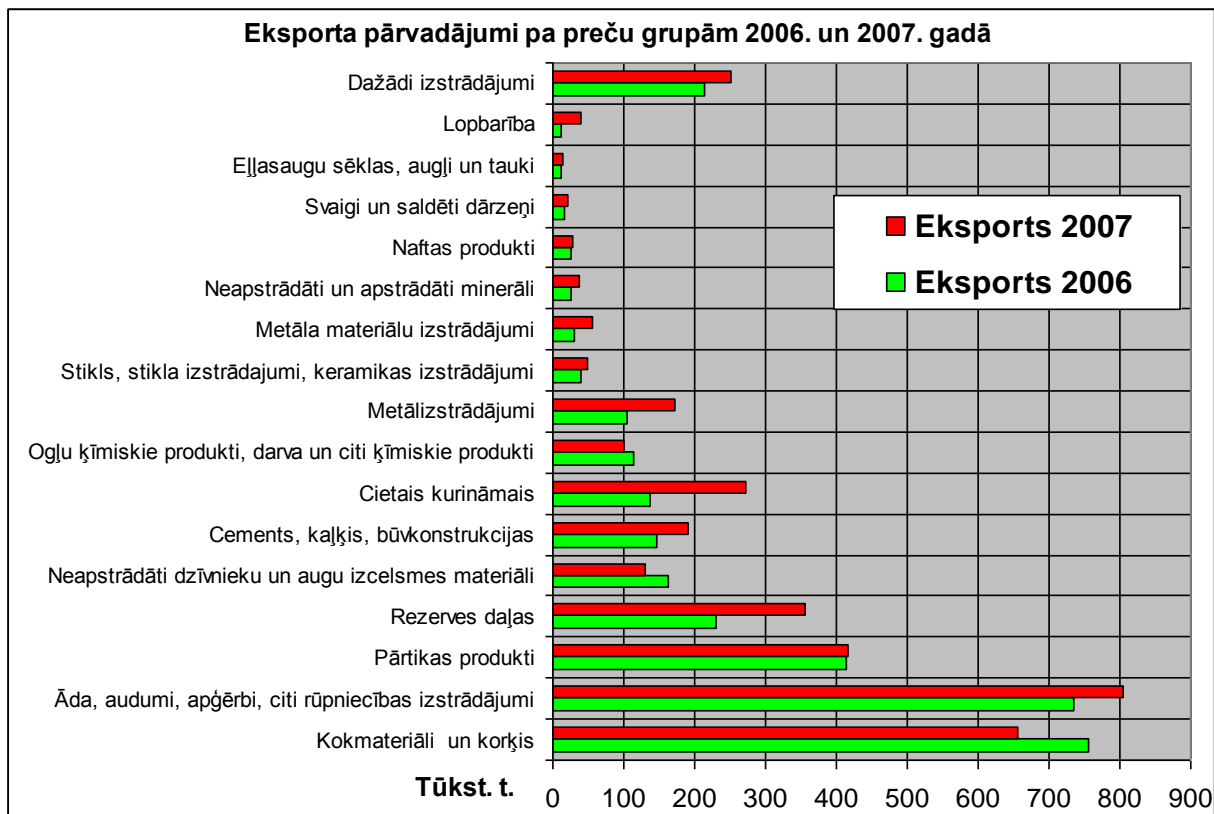


LR CSB dati

Ja analizē eksporta un importa kravu pārvadājumus ņemot vērā pārvadāto tonnu daudzumu, tad populārāko kravu sadalījums pa preču grupām ir samērā līdzīgs preču sadalījumam naudas izteiksmē, jo arī šeit galvenā eksporta prece ir kokmateriāli un tā izstrādājumi, kuriem seko tādas preces kā rūpniecības izstrādājumi (āda, audumi, apģērbi), pārtikas produkti un mehānismi (rezerves daļas un detaļas). Savukārt, importa pārvadājumos visvairāk tiek ievesti būvmateriāli (cements, kaļķis un būvkonstrukcijas), bet pārējās preču grupas ir ļoti līdzīgas kā eksporta pārvadājumos.

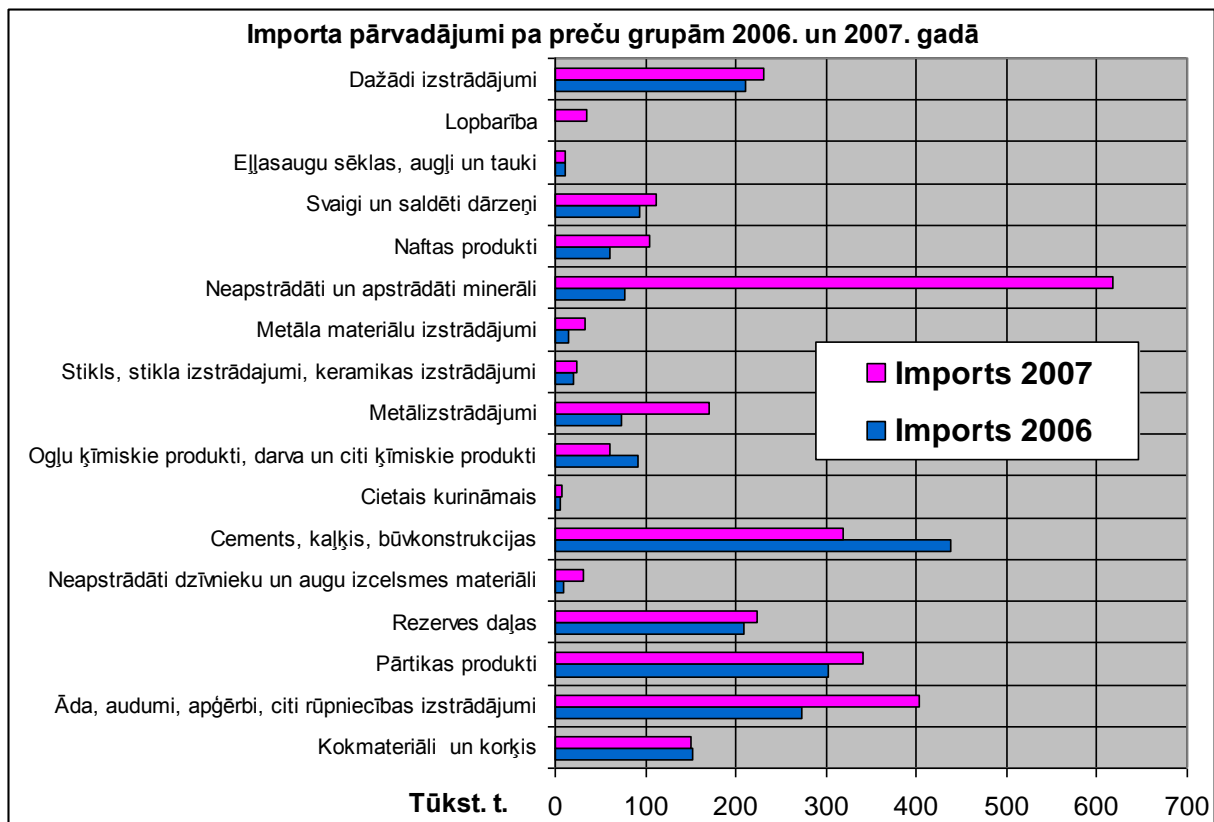
Eksporta pārvadājumos pa gadiem svārstības nav izteiktas un tās drīzāk varētu vērtēt kā dinamiskas, savukārt importam pa atsevišķām preču grupām ir ļoti krasas svārstības, kas uzskatāmi ir saistītas ar kopējās ekonomiskās attīstības tendencēm.

Zīmējums 1.10.



LR CSB dati

Zīmējums 1.11.



LR CSB dati

2. Tranzīta kravu pārvadājumi ar autotransportu caur Latviju

2. Tranzīta kravu pārvadājumi ar autotransportu caur Latviju

Informācija par tranzīta kravu pārvadājumiem caur Latviju ir aptuvena, jo pat Eurostat dati nereti atšķiras par vienu un to pašu lielumu, turklāt jaunākais laika periods, par kuru vispilnīgāk var apkopot datus ir 2005. gads. Eurostat dati par starpvalstu kravu pārvadājumiem caur Latviju ir doti tonnās, tādēļ par autotransporta intensitāti ir grūti viennozīmīgi spriest, tomēr, ņemot vērā satiksmes aptaujā iegūtos datus, var pieņemt, ka viena kravas automašīna ar kravu sver vidēji 20 tonnas. Pēc šī pieņēmuma var aptuveni novērtēt kravas auto satiksmes intensitāti attiecīgajos virzienos (skat. tabula 2.2.). Pēc tabulas 2.1. var redzēt, ka kravu plūsma caur Latviju galvenokārt ir uz/no Igauniju un Krieviju. Uz Baltkrieviju kravu pārvadājumi caur Latviju var būt galvenokārt no ziemeļvalstīm, tādām kā Igaunija un Somija, taču kravu plūsma uz/no Baltkrieviju ir salīdzinoši maza.

Kravu plūsma ar autotransportu caur Latviju 2005.gadā (tūkst. t.)

Tabula 2.1.

	Uz Igauniju	No Igaunijas	Uz Somiju	No Somijas	Uz Krieviju	No Krievijas
Lietuva	101	109	31	69	720	208
Vācija	130	198	-	-	12	-
Beļģija	47	19	-	-	-	-
Čehija	46	19	30	33	75	57
Dānija	11	18	-	-	-	-
Īrija	-	5	-	-	-	-
Spānija	21	27	-	44	-	-
Francija	17	25	-	34	-	-
Itālija	44	72	11	14	-	-
Ungārija	29	14	-	5	-	-
Nīderlande	64	93	-	-	26	1
Austrija	15	9	-	12	-	-
Polija	120	73	34	48	480	289
Slovēnija	-	13	-	-	61	4
Slovākija	-	2	-	19	58	3
Lielbritānija	-	11	-	-	-	-
Bulgārija	-	4	-	-	-	-
Šveice	-	4	-	-	-	-
Ukraina	-	27	-	13	-	-
Baltkrievija	5	5	-	-	-	-
Krievija	-	-	-	-	-	-
Kopā	650	747	106	291	1432	562
Tranzīts pavisam kopā						3788

EUROSTAT dati

Kā redzams zīmējumā 2.1., tad visvairāk kravas caur Latviju ved no Lietuvas un Polijas, kas sakrīt ar Latvijas robežu šķērsojošo kravas automašīnu īpatsvaru. Īpaši izteikts ir Lietuvas un Polijas kravas pārvadātāju pārsvars austrumu virzienā, jo Latvija tiem ir tuvākā ES valsts, kas robežojas ar Krieviju, turklāt pēc robežu atvēršanas Latvija ir kļuvusi vēl ērtāks un ātrāks ceļš uz Krieviju. Diemžēl pēc šiem datiem ir grūti noteikt kādus tieši maršrutus izvēlas tranzīta kravas auto, kā arī kādus robežpunktus tās šķērso. Šo informāciju konkrētāk var aplūkot satiksmes aptaujās ar interviju rezultātos.

Par satiksmes intensitāti kravu pārvadājumiem caur Latviju var aptuveni nojaust. Ja pieņem, ka viena kravas automašīna vidēji transportē 20 tonnas kravas, tad kravas automobiļu skaits, kas šķērso Latviju tranzītā varētu būt līdzīgs kā tabulā 2.2.

Kravu plūsma ar autotransportu caur Latviju 2005.gadā (kravas automobiļi)

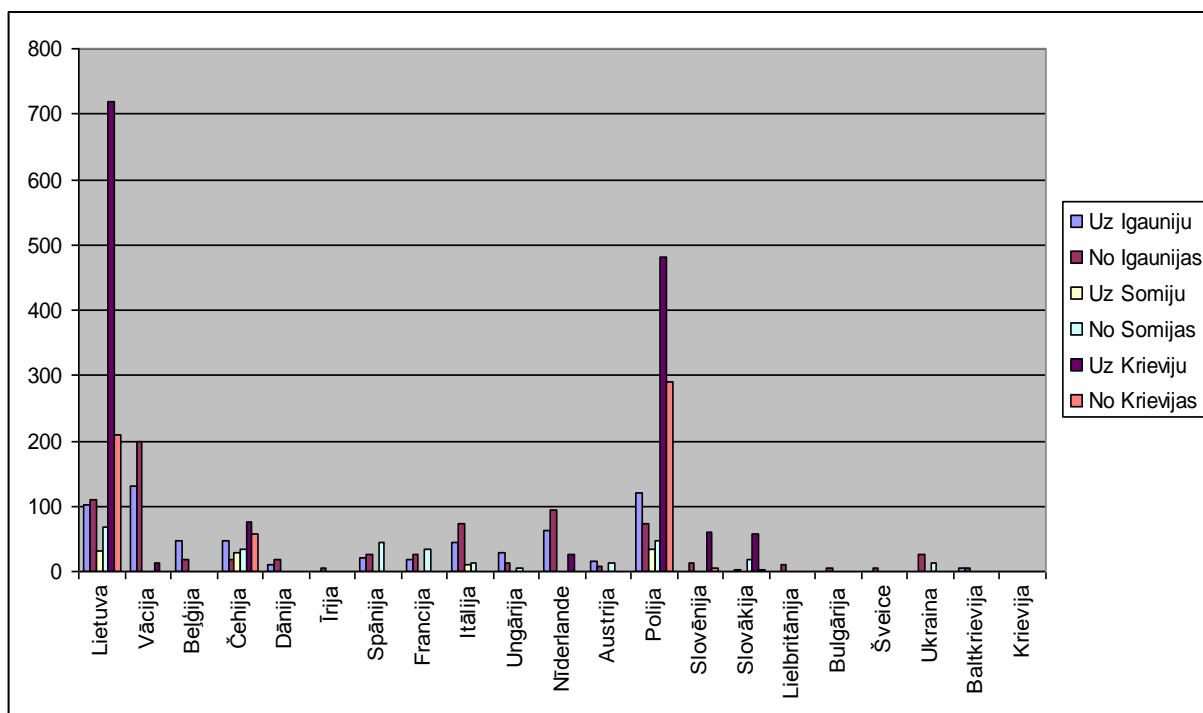
Tabula 2.2.

	Uz Igauniju	No Igaunijas	Uz Somiju	No Somijas	Uz Krieviju	No Krievijas
Lietuva	5050	5450	1550	3450	36000	10400
Vācija	6500	9900	-	-	600	-
Beļģija	2350	950	-	-	-	-
Čehija	2300	950	1500	1650	3750	2850
Dānija	550	900	-	-	-	-
Īrija	-	250	-	-	-	-
Spānija	1050	1350	-	2200	-	-
Francija	850	1250	-	1700	-	-
Itālija	2200	3600	550	700	-	-
Ungārija	1450	700	-	250	-	-
Nīderlande	3200	4650	-	-	1300	50
Austrija	750	450	-	600	-	-
Polija	6000	3650	1700	2400	24000	14450
Slovēnija	-	650	-	-	3050	200
Slovākija	-	100	-	950	2900	150
Lielbritānija	-	550	-	-	-	-
Bulgārija	-	200	-	-	-	-
Šveice	-	200	-	-	-	-
Ukraina	-	1350	-	650	-	-
Baltkrievija	250	250	-	-	-	-
Krievija	-	-	-	-	-	-
Kopā	32500	37350	5300	14550	71600	28100
				Tranzīts pavisam kopā		189400

EUROSTAT dati

Kravu plūsma ar autotransportu caur Latviju 2005.gadā (tūkst. t.)

Zīmējums 2.1.



EUROSTAT dati

Dati par tranzītu ar autotransportu caur Latviju 2006. gadā (skat. tabula 2.3.) norāda uz kopējo kravu apjoma samazināšanos, bet, ekonomiskās izaugsmes rādītāji un pieejamie statistikas dati uz robežšķērsošanas punktiem, neliecina par intensitātes samazināšanos, gluži otrādi - tā salīdzinot ar 2005. gadu, ir pieaugusi. Šāda statistikas nepilnība ir saistīta ar salīdzinoši lielu laika posmu, kas nepieciešams kopējo Eiropas Savienības dalībvalstu datu apkopošanai un apstrādei, tomēr, aplūkojot šos datus, var secināt, ka tranzīta transporta plūsma no atsevišķām valstīm ir kopumā stabila un to pieaugums vai kritums svārstās balstoties uz vispārīgiem valstu ekonomiskās situācijas principiem. Galvenās valstis, no kurām vai uz kurām tiek vestas kravas caur Latviju arī 2006. gadā bija Lietuva, Polija, Krievija, Vācija. Arī Čehijas, Spānijas, Francijas, Nīderlandes u.c. valstu kravas katru gadu tiek transportētas caur Latviju, lai arī robežu šķērsošanas datos šo valstu pārvadātāji neparādās tādā daudzumā kā kravu apgrozījums. Tas varētu liecināt par Latvijas un mūsu tuvāko kaimiņvalstu autopārvadātāju sniegtajiem loģistikas pakalpojumu apmēriem, jo ne velti pēdējos gados ir ļoti ievērojami pieaudzis Latvijā reģistrēto kravas automobiļu skaits.

Kravu plūsma ar autotransportu caur Latviju 2006.gadā (tūkst. t.)

Tabula 2.3.

	Uz Igauniju	No Igaunijas	Uz Somiju	No Somijas	Uz Krieviju	No Krievijas
Lietuva	83.8	178.9	13.6	36.2	771.6	153.7
Vācija	88	159	-	-	43	-
Beļģija	14	17	-	-	-	-
Čehija	8	27	30	9	170	80
Dānija	10	16	-	-	-	-
Īrija	-	-	-	-	-	-
Spānija	16	19	39	31	-	-
Francija	21	22	16	32	-	-
Luksemburga	3	-	-	4	-	-
Itālija	36	51	17	17	-	-
Ungārija	4	1	1	1	-	-
Nīderlande	39	56	-	-	14	7
Austrija	5	13	-	16	-	-
Polija	53	42	21	29	425	135
Slovēnija	5	13	-	-	55	13
Slovākija	2	9	-	19	42	18
Lielbritānija	11	13	-	-	-	-
Bulgārija	3	3	-	-	-	-
Šveice	-	-	-	-	-	-
Ukraina	15	25	-	5	-	-
Baltkrievija	2	7	-	-	-	-
Krievija	-	-	-	-	-	-
Kopā	418.8	671.9	137.6	199.2	1520.6	406.7
	Tranzīts pavisam kopā					3354.8

EUROSTAT dati

Diemžēl jāatzīst, ka informācija Eurostat datu bāzē mainās, un, kā jau minēts iepriekš, tad vienam un tam pašam lielumam dažādās variācijās var iegūt atšķirīgus datus. Eurostat datu bāzē ir pieejami dati par starpvalstu kravu pārvadājumiem un tranzīta kravu pārvadājumiem ar autotransportu caur Latviju. Lai arī starpvalstu kravu pārvadājumi un tranzīts caur Latviju pēc būtības ir viens un tas pats, tomēr Eurostat datu bāzē šie lielumi ir atšķirīgi. Datus par tranzīta kravu pārvadājumiem ir informācija tikai par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpējiem pārvadājumiem ar autotransportu caur Latviju, turklāt daudzām valstīm šie dati ir klasificēti kā konfidenciāli un nav pieejami.

Pēc Eurostat datiem, galvenās tranzīta plūsmas veido transports no Igaunijas, Lietuvas, Polijas un Latvijas, kas būtībā nav pretrunā ar citiem pieejamajiem datiem, turklāt parādās arī Latvijas pārvadātāju vestās kravas tranzītā caur Latviju, kuru apjomi ir vērā ņemami (skat. tabula 2.4.).

Tranzīta kravu pārvadājumi ar autotransportu caur Latviju (tūkst. t.)

Tabula 2.4.

Valsts	2005. gadā	2006. gadā	2007. gadā
Čehija	94	129	konfidenciāli
Igaunija	1233	1073	1187
Lietuva	1791	1921	2260
Ungārija			59
Polija	642	589	1217
Slovākija	161	69	87
Slovēnija	2	2	
Rumānija + Bulgārija			74
Latvija	467	646	848
Kopā	4390	4429	5732
Kopā no ES 27 valstīm		4440	5808
Kopā no ES 25 valstīm	4400	4440	5734
Kopā no ES 15 valstīm	10	11	konfidenciāli

EUROSTAT dati

Datos par tranzīta kravu pārvadājumiem ir arī informācija par braucienu skaitu tranzītā caur Latviju, ko būtībā var pieņemt kā kravas automobiļu skaitu, kas šķērso Latviju tranzītā. Grūti apgalvot, vai šie dati ir precīzi, bet vispārējās tranzīta kravu pārvadājumu tendences tie noteikti uzrāda. Ja salīdzina Eurostat datus ar satiksmes skaitīšanā iegūtajiem rezultātiem, tad abos gadījumos izteikti ir Lietuvas, Igaunijas un Polijas kravu pārvadājumi tranzītā caur Latviju (skat. tabula 2.5.).

Tranzīta kravu pārvadājumi ar autotransportu caur Latviju (tūkst. braucieni)

Tabula 2.5.

Valsts	2005. gadā	2006. gadā	2007. gadā
Čehija	7	9	konfidenciāli
Igaunija	75	67	78
Lietuva	146	152	174
Ungārija			4
Polija	57	55	112
Slovākija	11	4	7
Slovēnija	0	1	
Rumānija + Bulgārija			8
Latvija	28	38	50
Kopā	324	326	432
Kopā no ES 27 valstīm		326	440
<i>Tai skaitā:</i>			
<i>Tukšs transports</i>		58	86
<i>Transports ar kravu</i>		268	354
Kopā no ES 25 valstīm	324	326	432
<i>Tai skaitā:</i>			
<i>Tukšs transports</i>	61		
<i>Transports ar kravu</i>	263		

EUROSTAT dati

3. Kravas transporta satiksmes uzskaitē ar aptauju

3. Kravas transporta satiksmes uzskaitē ar aptauju

Pētījuma „Kravas tranzītransporta plūsmas izpēte” ietvaros ir veikta kravas transporta satiksmes uzskaitē ar aptauju, kas tika veikta lielākajos robežpārejas punktos- Ainaži, Valka, Veclaicene, Grebņeva, Terehova, Pātarņieki, Silene, Medumi, Subate, Grenctāle, Meitene, Ezere, Plūdoņi un Rucava (zīmējums 3.1.), jo šajos punktos ir aktuāla tranzīta vai vienkārši kravas automobiļu kustība.

Skaitīšanas laikā, ar robežsardzes vai valsts policijas darbinieku palīdzību, tika apturēti un intervēti visi kravas automobiļi. Aptaujāti tika gan tie kravas auto vadītāji, kas iebrauc Latvijas teritorijā, gan arī tie, kas izbrauc no tās. Viegļie automobiļi netika apturēti, bet gan tika atzīmēti to skaits, kas šķērsoja attiecīgo RKP skaitīšanas laikā.

Tranzīta satiksme uz un no ostām tika saskaitīta augstāk minētajos sauszemes robežpunktos, un ir atspoguļota skaitīšanas rezultātos, jo, ja runa ir par tranzīta satiksmi, tad šiem kravas automobiļiem jebkurā gadījumā ir jāšķērso kāds no sauszemes RKP.

Aptaujas rezultātā tika iegūti dati par kravas automobiļa valsts piederību, brauciena sākumpunktu, maršruta izvēli Latvijas teritorijā, gala mērķi un kravas sastāvu, kā arī konstatēti tranzīta satiksmes īpatsvars katrā no RKP, kurā tika skaitīts.

Apkopojot un sistematizējot satiksmes aptaujas datus, tika iegūta detalizēta informācija par galvenajiem robežpārejas punktiem. Analizējot šos datus var redzēt kravu plūsmas galvenos virzienus, preces nosūtītāju un saņēmēju valsti, kravas auto tehniskos parametrus, pārvadātās kravas veidu un apjomu katrā no RKP.

No iegūtajiem datiem, tika aprēķināta gada vidējā diennakts intensitāte, kā arī izdalīta un atsevišķi atspoguļota tranzīta satiksme. Satiksmes skaitīšanas dati, izvērtējot stundu, dienu un mēneša korektūru, tika pārrēķināti uz gada vidējo diennakts satiksmes intensitāti pēc A/S „Ceļuprojekts” 2001. gadā veiktajiem intensitātes skaitīšanas datu korektūras rādītājiem:

Sadalījums pa nedēļas dienām

Diena	Kustības intensitātes koeficients
Pirmdiena	0.9
Otrdiena	0.98
Trešdiena	0.99
Ceturtdiena	0.99
Piektdiena	1.2
Sestdiena	1.05
Svētdiena	0.89

Sadalījums pa mēnešiem

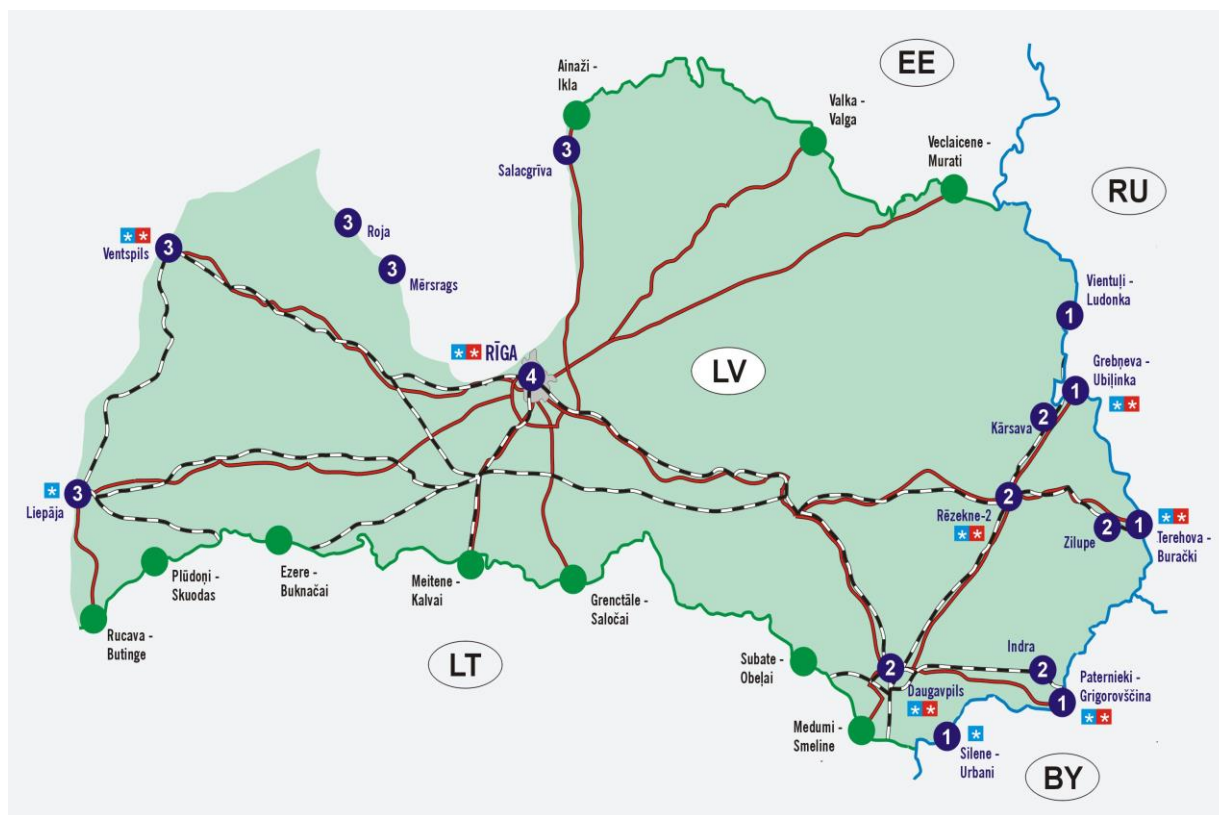
Mēnesis	Kustības intensitātes koeficients
Janvāris	0.79
Februāris	0.84
Marts	0.9
Aprīlis	1.01
Maijs	1.04
Jūnijs	1.18
Jūlijs	1.15
Augusts	1.13
Septembris	1.08
Oktobris	1.06
Novembris	0.95
Decembris	0.87

Sadalījums pa diennakts stundām % no diennakts









Diennakts stundas	Uz autoceļiem ar tranzīta un vietējo satiksmi %
0÷1	0.5
1÷2	0.3
2÷3	0.2
3÷4	0.2
4÷5	0.4
5÷6	1.4
6÷7	3.8
7÷8	6.2
8÷9	6.6
9÷10	6.5
10÷11	6.2
11÷12	6.0
12÷13	5.8
13÷14	6.0
14÷15	6.4
15÷16	6.8
16÷17	6.8
17÷18	7.4
18÷19	6.4
19÷20	5.5
20÷21	4.0
21÷22	2.9
22÷23	2.2
23÷24	1.5

Latvijas robežpunktu karte

Zīmējums 3.1.



Apzīmējumi:

-  ES ārējais robežpunkts, Robežkontrolē un muitas kontrolē
-  Autoceļu robežpunkts
-  Dzelzceļu robežpunkts
-  Jūras robežpunkts
-  Jaukts robežpunkts
-  ES iekšējais robežpunkts, Robežkontrolē
-  Papildus kontroles tips- Fitosanitārā, nekaitīguma un drošuma kontrolē
-  Veterinārā kontrolē

3.1. Ainažu RKP

3.1. Ainažu RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.1.1



Veicot satiksmes aptauju Ainažu RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Ainažu RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI), par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (skat. tabula 3.1.1.).

Ainažu RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.1.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
1209	9.00 - 17.00	Otrdiena	08.07.08	0.505	0.98	1.15	2124

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tiek

veikta ~ 5km pirms Ainažu RKP (a/c A1 - 96km), līdz ar to tajā tiek iekļauta vietējā satiksme šajā posmā un RKP strādājošais personāls. Diemžēl sakarā ar Latvijas pievienošanos Eiropas Savienībai un Šengenas līguma zonai, robežsardzes dati pēc 2003. gada ir nepilnīgi, jo Ainažu RKP ir ES iekšējā robeža, kurā robežkontrole un statistiskā uzskaitē netiek veikta vai tiek veikta daļēji. Tomēr tabulā 3.1.2. ir redzams, ka 2002. gadā un 2003. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Ainažu RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Ainažu RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.1.2.

Gads	LVC		RS		CP		CP	
	(GDVI)	KrA/24h	(GDVI)	KrA/24h	(GDVI)	KrA/24h	KrA/24h	KrA/24h
2002	2738	24%	657	1064	44%	468		
2003	2102	37%	778	1191	45%	536		
2004	2382	43%	1024	-	-	-		
2005	2725	36%	981	-	-	-		
2006	2562	39%	999	-	-	-		
2007	3098	30%	929	-	-	-		
2008	3576	18%	644	-	-	-	2124	30% 638

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS - gada diennakts vidējā intensitāte pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.1.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Ainažu RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 638 kravas automobiļi, no kuriem 278 ir virzienā no Latvijas, bet 360 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.1.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Ainažu RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem visbiežāk galamērķis bija Igaunijas galvaspilsēta Tallina vai kāda cita vieta Igaunijā (skat. tabula 3.1.3. un zīmējums 3.1.2.)

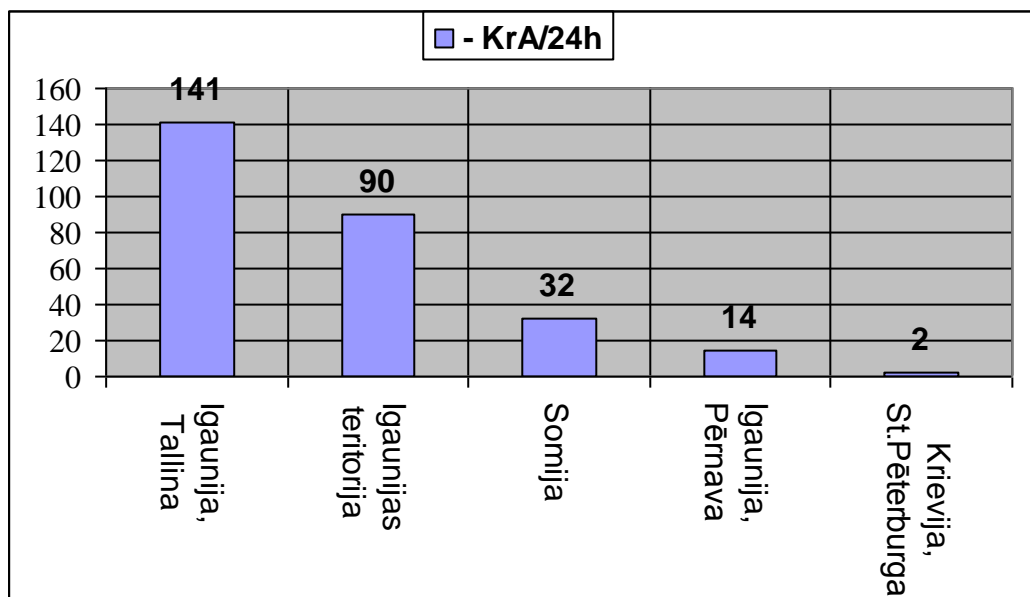
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Igaunija, Tallina	141	51
Igaunijas teritorija	90	32
Somija	32	11
Igaunija, Pērnavā	14	5
Krievija, St.Pēterburga	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Ainažu RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Rīga vai kāda cita vieta Latvijā. Tomēr, ja aplūko pārējos galamērķus kopumā, tad Latvija ir tranzītvalsts, un vairākumam no kravas automobiļiem galamērķis ir kāda no Eiropas valstīm, turklāt no dažādām (skat. tabula 3.1.4. un zīmējums 3.1.3.).

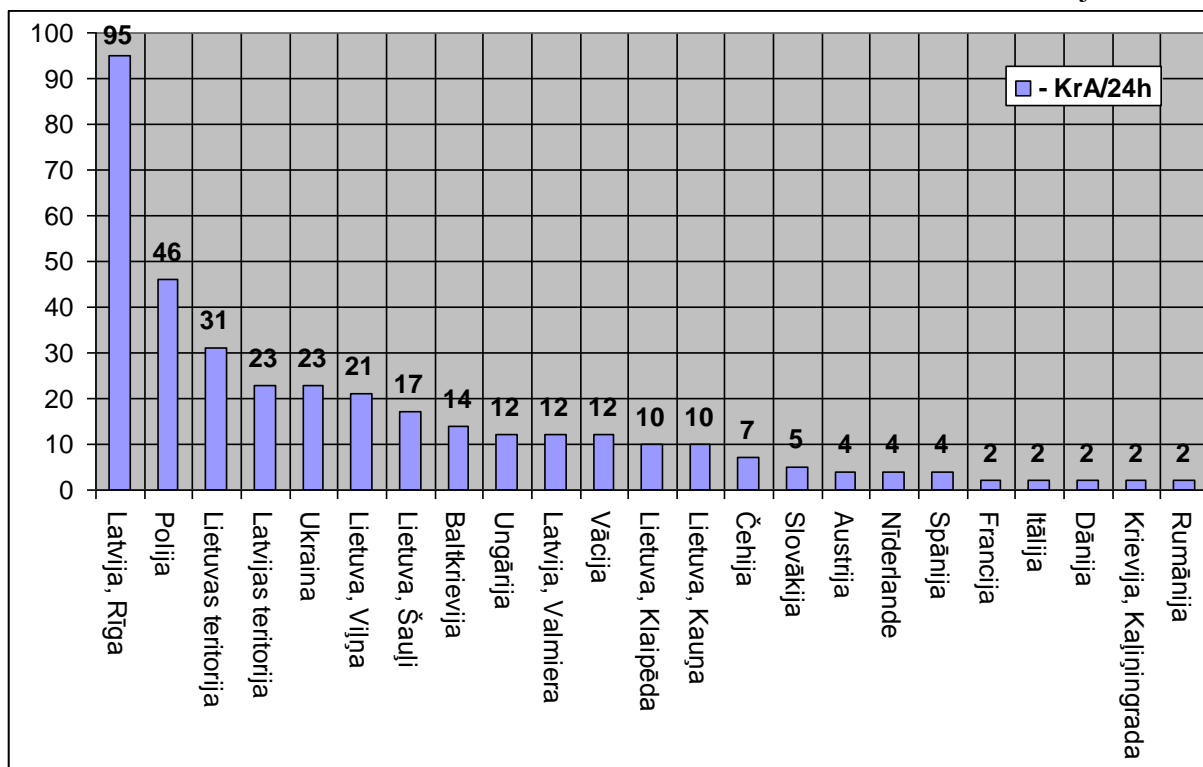
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	95	26
Polija	46	13
Lietuvas teritorija	31	9
Latvijas teritorija	23	6.5
Ukraina	23	6.5
Lietuva, Viļņa	21	6
Lietuva, Šauļi	17	5
Baltkrievija	14	4
Ungārija	12	3
Latvija, Valmiera	12	3
Vācija	12	3
Lietuva, Klaipēda	10	3
Lietuva, Kauņa	10	3
Čehija	7	2
Slovākija	5	1.5
Austrija	4	1
Nīderlande	4	1
Spānija	4	1
Francija	2	0.5
Itālija	2	0.5
Dānija	2	0.5
Krievija, Kaļiņingrada	2	0.5
Rumānija	2	0.5

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.3.



3.1.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas, izbraucot no Latvijas šķērsoja robežu caur Ainažu RKP, 39% brauciena sākumpunkts bija Rīga un 11% no citām vietām Latvijā, līdz ar to kravu pārvadājumi no Latvijas teritorijas šajā punktā sastāda 50% (skat. tabula 3.1.5. un zīmējums 3.1.4.).

Savukārt no visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja Ainažu RKP Latvijas virzienā, gandrīz 80% brauciena sākumpunkts bija kāda vieta vai pilsēta Igaunijā, un 20% no kravas automobiļiem brauca no Somijas (skat. tabula 3.1.6. un zīmējums 3.1.5.). Tranzītsatiksme caur Ainažu RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir kravas automašīnas, kas veic Igaunijas un Somijas eksporta pārvadājumus, vai arī citu valstu pārvadātāji, kas atgriežas pēc kravu piegādes uz šīm valstīm.

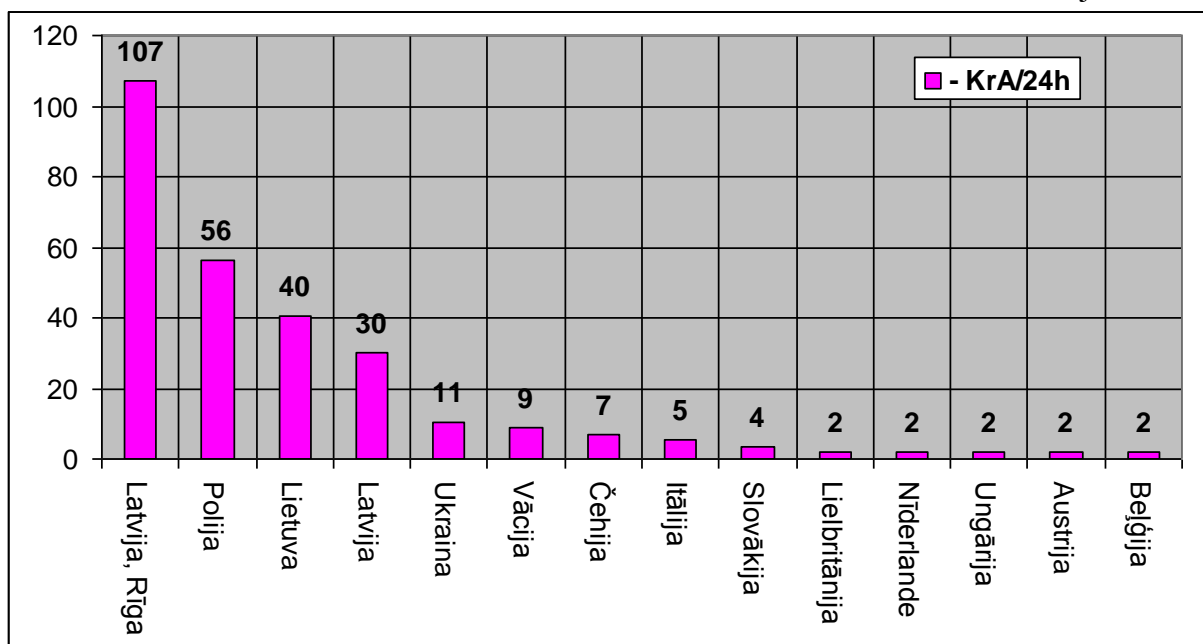
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	107	39
Polija	56	20
Lietuva	40	15
Latvija	30	11
Ukraina	11	4
Vācija	9	3
Čehija	7	3
Itālija	5	2
Slovākija	4	1
Lielbritānija	2	1
Nīderlande	2	1
Ungārija	2	1
Austrija	2	1
Beļģija	2	1

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.4.



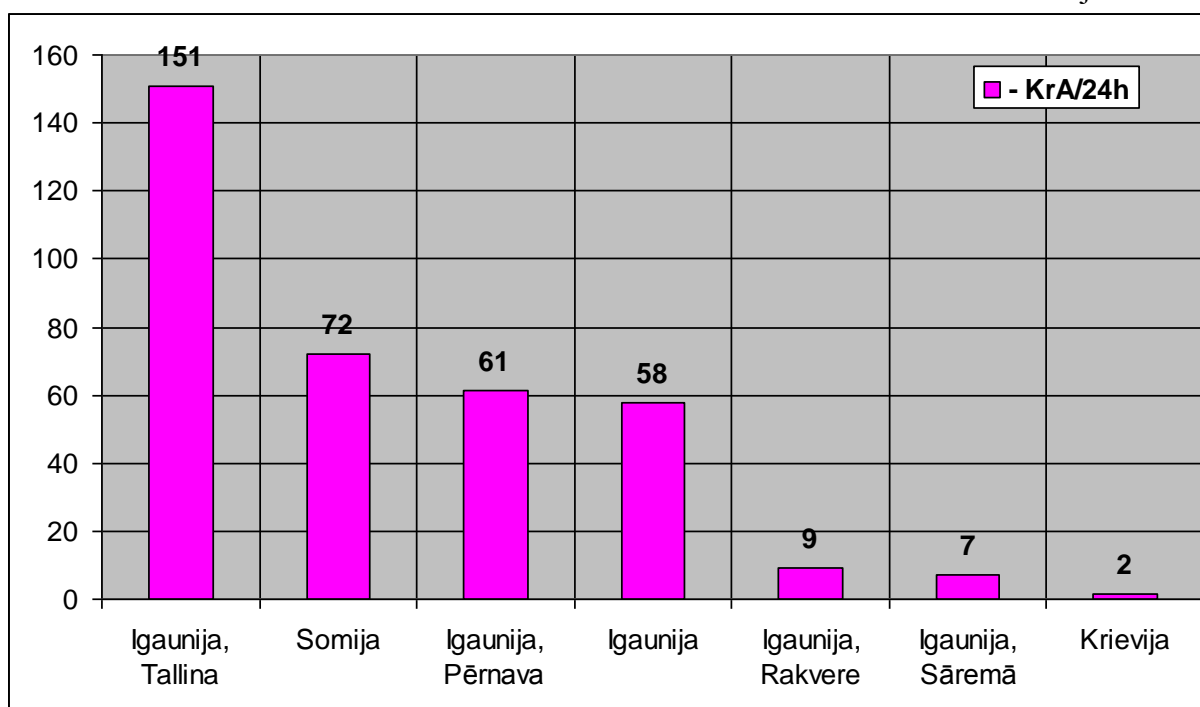
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.6.

Valsts	KrA/24h	%
Igaunija, Tallina	151	42
Somija	72	20
Igaunija, Pērnavā	61	17
Igaunija	58	16
Igaunija, Rakvere	9	2.5
Igaunija, Sāremā	7	2
Krievija	2	0.5

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.5.



3.1.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Tranzīta satiksmes galamērķis virzienā no Latvijas galvenokārt ir Igaunija, Somija un nedaudzos gadījumos Krievija. No Latvijas teritorijas kravu plūsma ar autotransportu caur Ainažu RKP lielākoties ir uz Igauniju un Somiju (skat. tabula 3.1.7. un zīmējums 3.1.6.). Brauciena sākumpunkti šim virzienam ir dažādi, bet galvenokārt tās ir ES valstis.

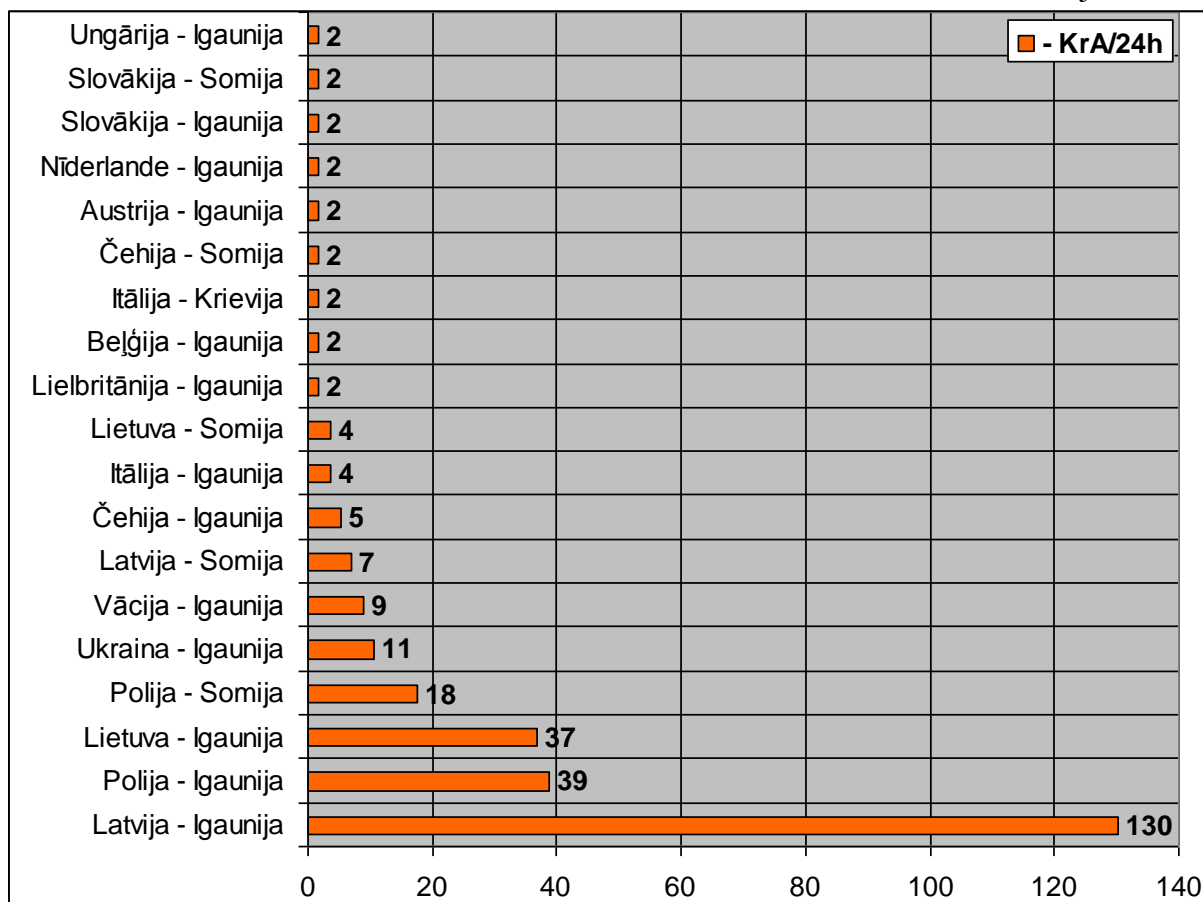
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Igaunija	130	47
Polija - Igaunija	39	14
Lietuva - Igaunija	37	13
Polija - Somija	18	6
Ukraina - Igaunija	11	4
Vācija - Igaunija	9	3
Latvija - Somija	7	3
Čehija - Igaunija	5	2
Itālija - Igaunija	4	1
Lietuva - Somija	4	1
Lielbritānija - Igaunija	2	1
Beļģija - Igaunija	2	1
Itālija - Krievija	2	1
Čehija - Somija	2	1
Austrija - Igaunija	2	1
Nīderlande - Igaunija	2	1
Slovākija - Igaunija	2	1
Slovākija - Somija	2	1
Ungārija - Igaunija	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.6.



Caur Ainažu RKP virzienā uz Latviju gandrīz 1/3 no visiem kravas automobiļiem dodas no Igaunijas uz Latviju, savukārt, ap 4% dodas no Somijas uz Latviju. Pārējā satiksme ir uzskatāma par tranzīta satiksmi, kas caur Latviju dodas tālāk. Lielākā daļa tranzīta satiksmes dodas no Somijas un Igaunijas uz tuvākajām tirdzniecības partnervalstīm - Lietuvu un Poliju, tomēr arī uz pārējām Eiropas valstīm un bijušajām padomju republikām dodas zināms skaits kravas automobiļu (skat. tabula 3.1.8. un zīmējums 3.1.7.).

Ainažu RKP var uzskatīt par galveno Igaunijas un Somijas autotransporta plūsmas koridoru, pa kuru tiek eksportētas un importētas preces uz šīm valstīm. Šis ir tuvākais un ātrākais ceļš no Igaunijas galvaspilsētas Tallinas, kuras osta un attīstītā prāmju satiksme veido saikni ar Somiju.

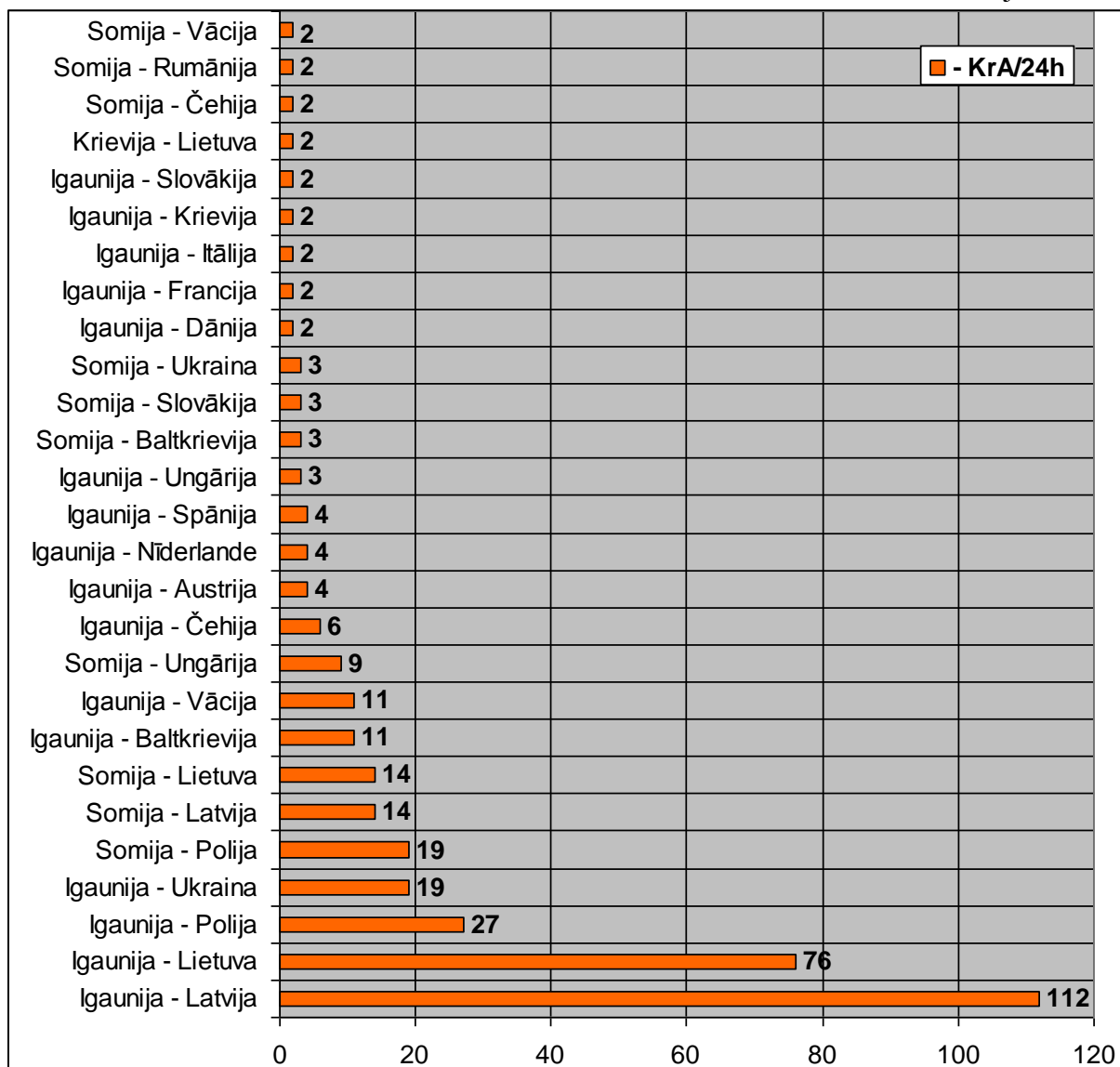
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.8.

Valstis	KrA/24h	%
Igaunija - Latvija	112	31
Igaunija - Lietuva	76	21
Igaunija - Polija	27	7
Igaunija - Ukraina	19	5.5
Somija - Polija	19	5.5
Somija - Latvija	14	4
Somija - Lietuva	14	4
Igaunija - Baltkrievija	11	3
Igaunija - Vācija	11	3
Somija - Ungārija	9	2.5
Igaunija - Čehija	6	1.5
Igaunija - Austrija	4	1.5
Igaunija - Nīderlande	4	1
Igaunija - Spānija	4	1
Igaunija - Ungārija	3	1
Somija - Baltkrievija	3	1
Somija - Slovākija	3	1
Somija - Ukraina	3	1
Igaunija - Dānija	2	0.5
Igaunija - Francija	2	0.5
Igaunija - Itālija	2	0.5
Igaunija - Krievija	2	0.5
Igaunija - Slovākija	2	0.5
Krievija - Lietuva	2	0.5
Somija - Čehija	2	0.5
Somija - Rumānija	2	0.5
Somija - Vācija	2	0.5

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.7.



3.1.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Ainažu RKP abos virzienos ir 375 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 141 kravas automobīlis, kas ir aptuveni 50% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni ir uz Igauniju (115 KrA/24h), Somiju (24 KrA/24h) un Krieviju (2 KrA/24h), savukārt brauciena sākumpunkti ir ļoti dažādi, pārsvarā Eiropas Savienības valstis (skat. tabula 3.1.9.).

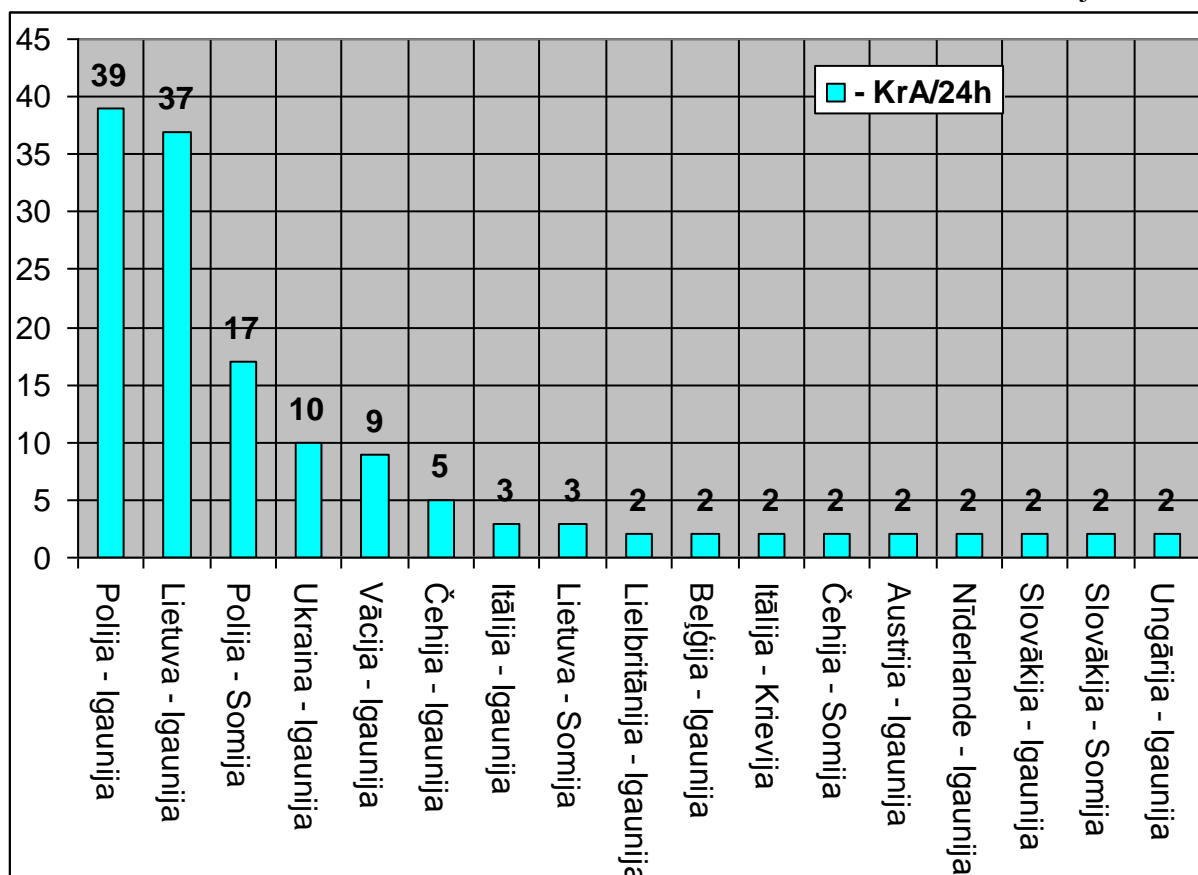
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.9.

Valstis	KrA/24h
Polija	56
Lietuva	40
Ukraina	10
Vācija	9
Čehija	7
Itālija	5
Lielbritānija	2
Beļģija	2
Austrija	2
Nīderlande	2
Slovākija	4
Ungārija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.8.



Virzienā uz Latviju caur Ainažu RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 234 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 65% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir no Igaunijas (175 KrA/24h), Somijas (57 KrA/24h) un Krievijas (2 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti ir ļoti dažādi (skat. tabula 3.1.10).

Kopumā tranzīta satiksmes maršruti Ainažu RKP abos virzienos ir līdzīgi un pārsvarā tie ir tirdzniecības pārvadājumi caur Latviju uz/no Igauniju un Somiju.

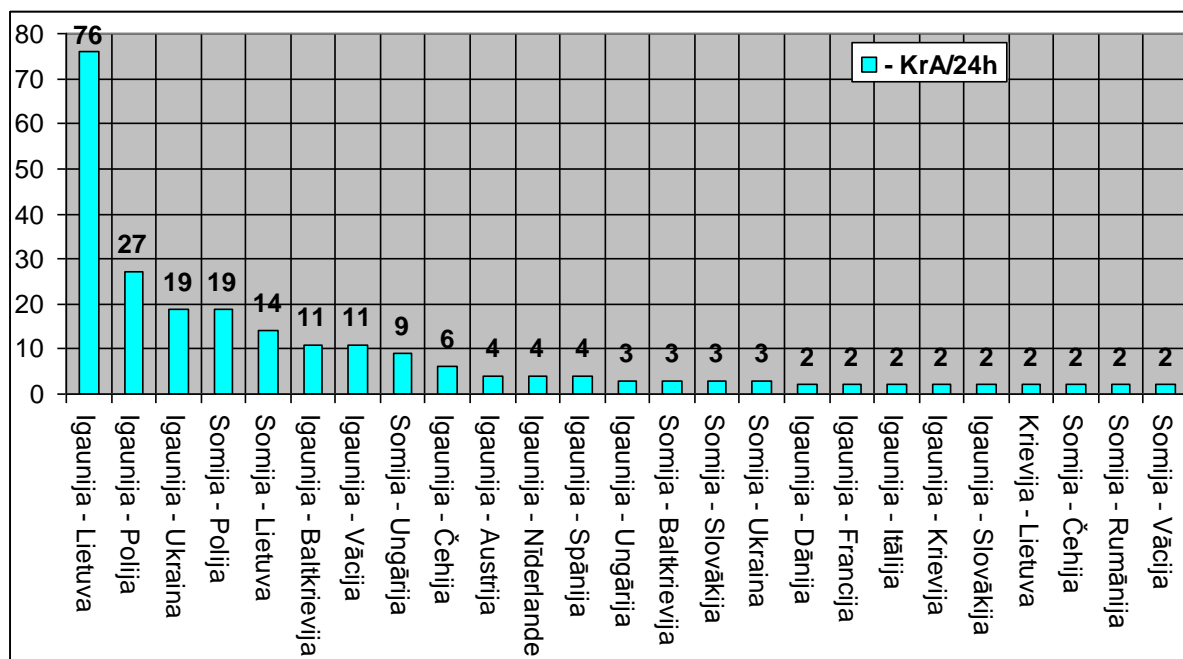
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Tabula 3.1.10.

Valstis	KrA/24h
Lietuva	92
Polija	46
Baltkrievija	14
Ukraina	22
Vācija	13
Ungārija	12
Čehija	8
Austrija	4
Nīderlande	4
Spānija	4
Slovākija	5
Dānija	2
Francija	2
Itālija	2
Krievija	2
Rumānija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.9.

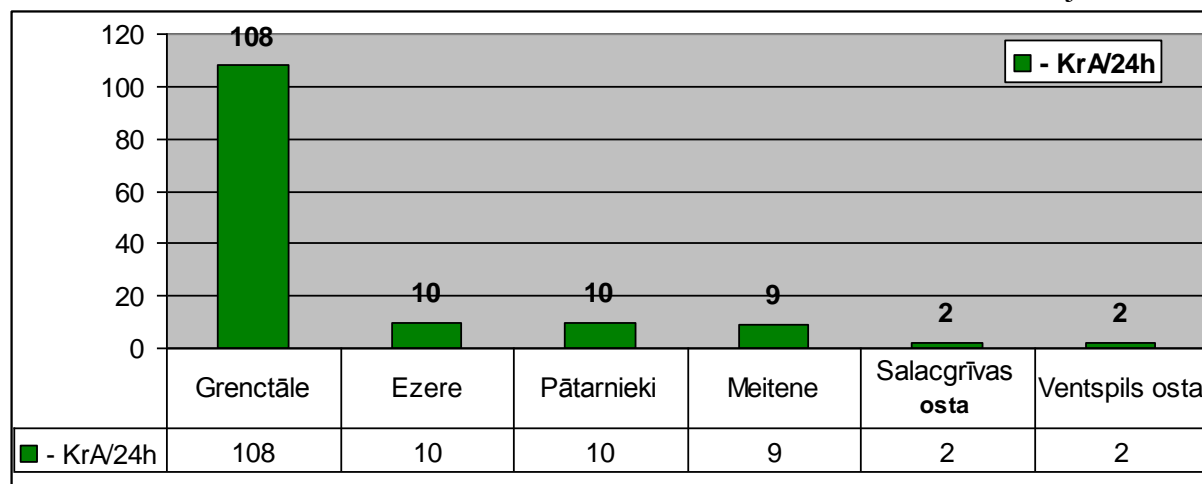


3.1.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Ainažu RKP šķērsoja Grenctāles RKP (skat. zīmējums 3.1.10.), lai iebrāuktu Latvijas teritorijā, un tālāk pa VIA Baltica transporta koridoru sasniegtu savu galamērķi. Vidēji diennaktī ap 10 tranzīta kravas automobiļiem iebrāuca Latvijā caur Pātarnieku RKP. Šis arī ir raksturīgākais robežpunkts, pa kuru tranzītsatikme no Baltkrievijas caur Ainažu RKP dodas uz Igauniju.

Robežkontroles punkti tranzītā iebrāucot Latvijas teritorijā virzienā uz Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.10.

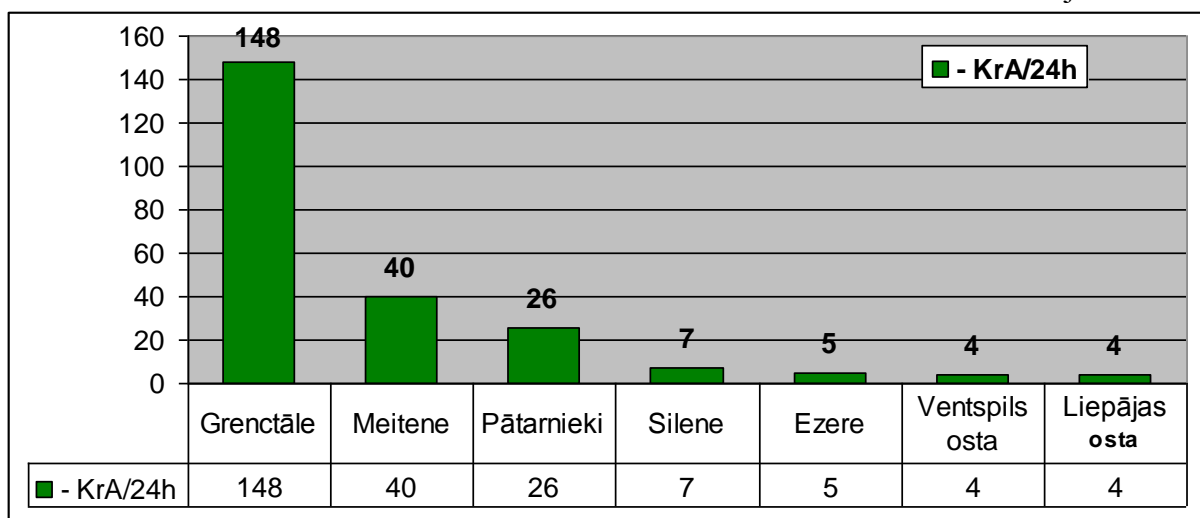


Tāpat kā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Ainažu RKP, tā arī izbraucot no Latvijas, ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem dodas caur Grenctāles RKP un izmanto VIA Baltica transporta koridoru, lai nokļūtu galamērķī (skat. zīmējums 3.1.11.).

Kopumā galvenie robežpunkti, pa kuriem caur Ainažu RKP iebrauc vai izbrauc no Latvijas nav kardināli atšķirīgi, pārsvarā tie ir līdzīgi.

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.11.

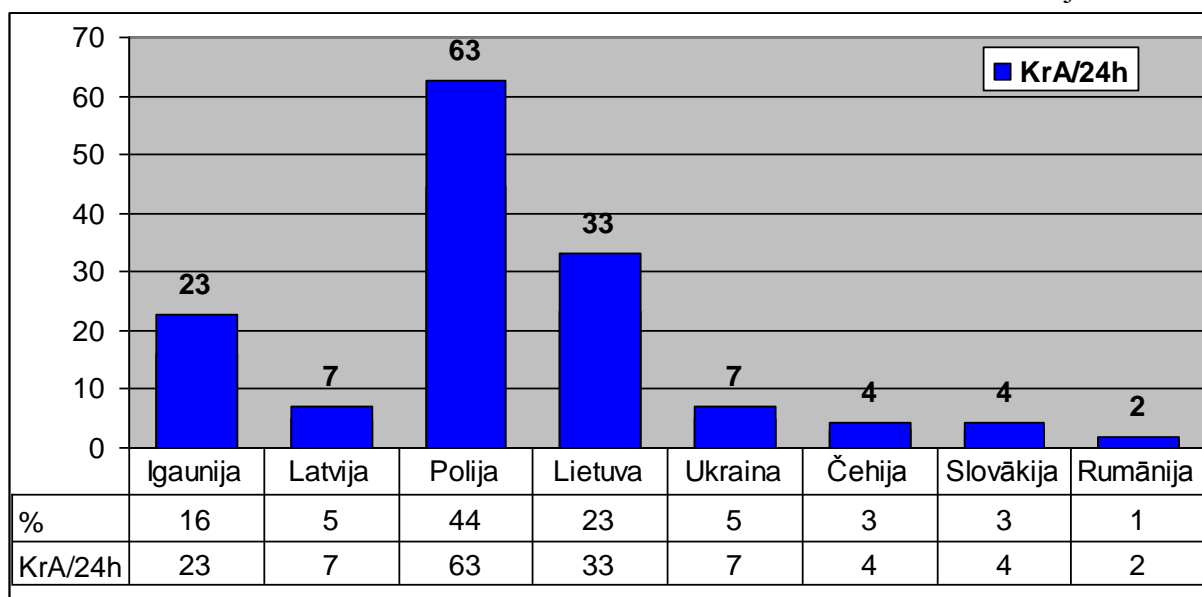


3.1.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā tranzītā braucošo auto reģistrācijas valsti, tad visvairāk kravas automobiļi abos virzienos ir ar Polijas, Lietuvas un Igaunijas valsts reģistrācijas numuriem, jo starp šīm valstīm ir apjomīgas tirdzniecības saites, turklāt Polijas un Lietuvas kravu pārvadātāji ir tranzīta caur Latviju līderi.

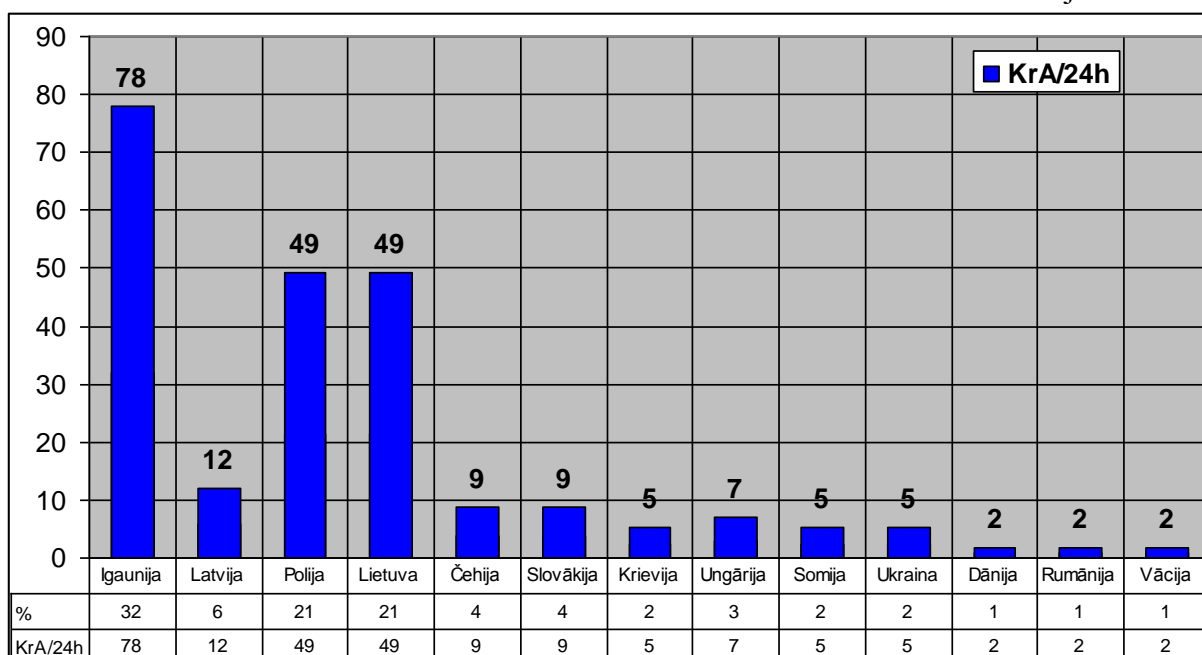
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ainažu RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.1.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ainažu RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.1.13.

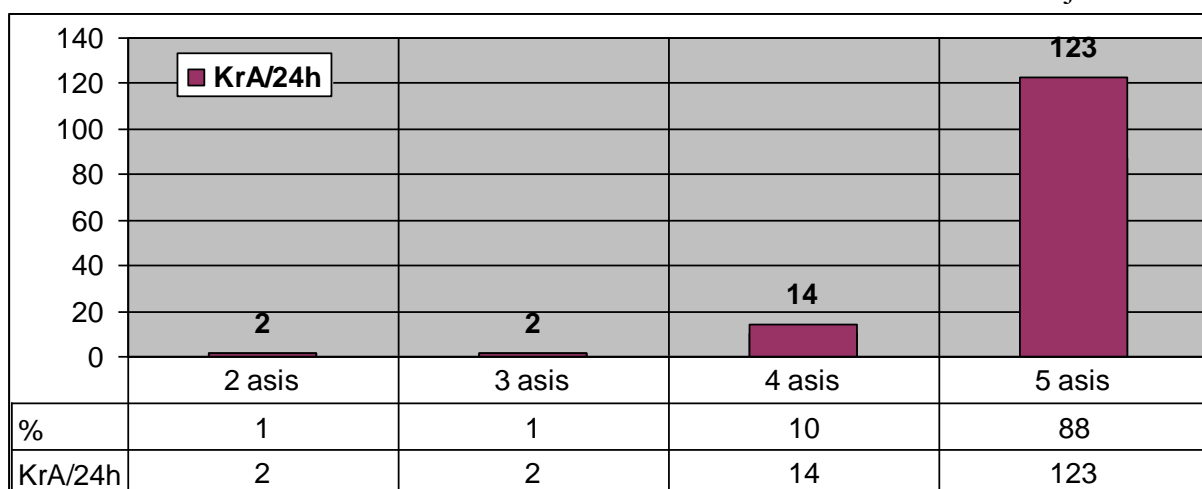


3.1.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Ainažu RKP tranzītā iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

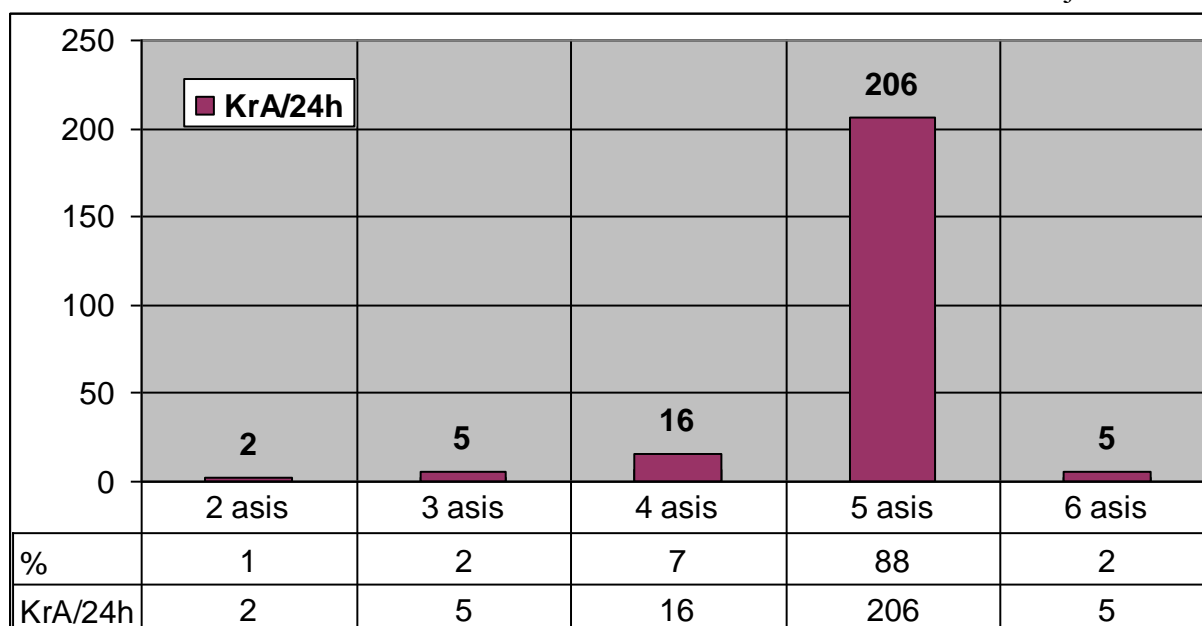
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.15.

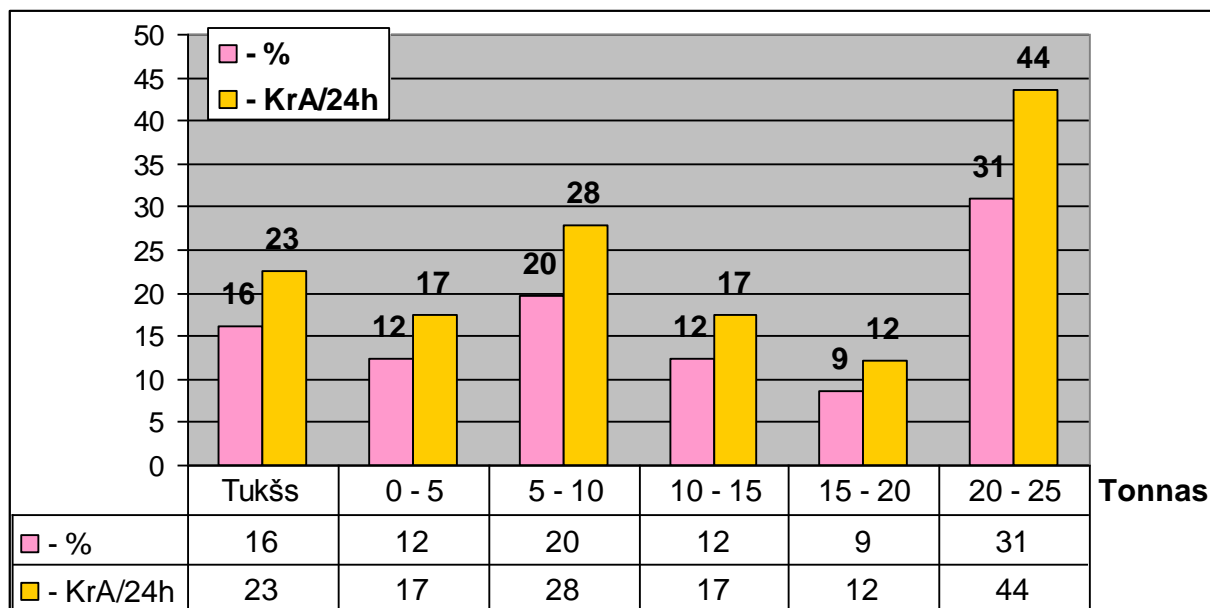


3.1.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Tranzīta kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir samērā līdzīgs. Visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, kas sakrīt ar optimālo asu skaitu 5 asu kravas automobiļiem. Satiksmēs aptaujā atklājās arī, ka attiecīgi aptuveni 1/4 un 1/3 daļa no kravas automobiļiem brauc tukši.

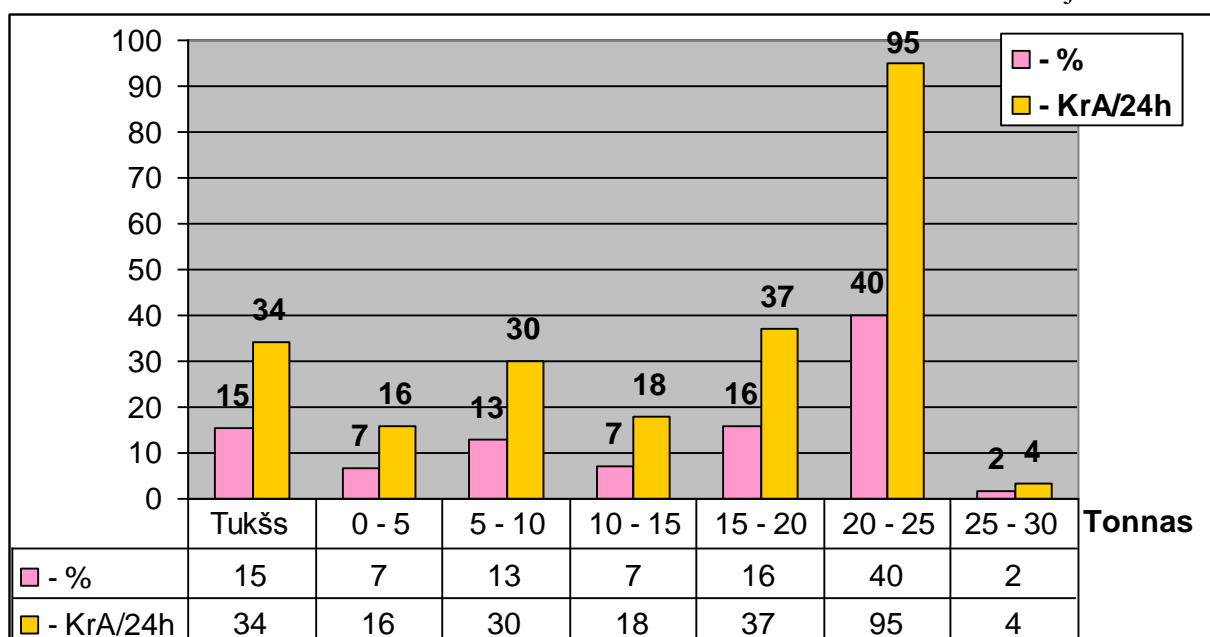
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara ie braucot Latvijā caur Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.17.



3.1.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Ainažu RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Kā jau minēts iepriekš, tad 25% no visiem kravas automobiļiem ir tukši, bet atlikušajās ¾ raksturīgākās preces ir pārtika, metāls, būvmateriāli, sadzīves tehnika, papīra izstrādājumi, koka izstrādājumi, dzērieni u.c. (skat. tabula 3.1.11.).

Caur Ainažu RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

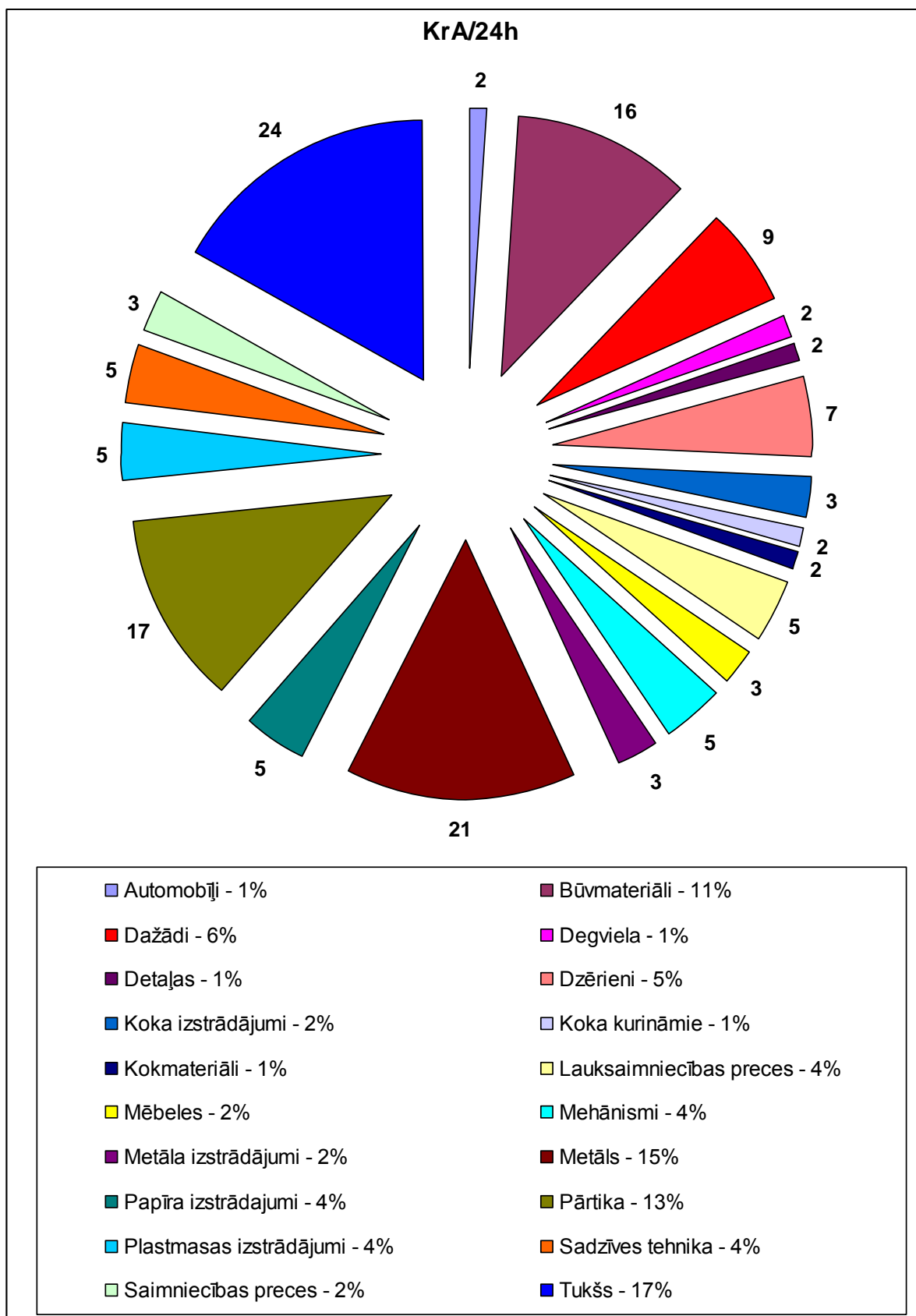
Tabula 3.1.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	5	2
Būvmateriāli	30	11
Dažādi	14	5
Degviela	4	1
Daļas	7	3
Dzērieni	9	3
Gāze	5	2
Industriālā tehnika	2	1
Koka izstrādājumi	7	3
Koka kurināmie	7	3
Kokmateriāli	5	2
Ķīmijas produkti	2	1
Lauksaimniecības preces	5	2
Mēbeles	4	1
Mehānismi	7	3
Metāla izstrādājumi	4	1
Metāls	30	11
Papīra izstrādājumi	9	3
Pārtika	33	12
Plastmasas izstrādājumi	5	2
Sadzīves tehnika	7	3
Saimniecības preces	4	1
Tehnika	2	1
Tekstila izstrādājumi	4	1
Tukšs	69	25

Savukārt caur Ainažu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir nedaudz citādāks. Tukšo kravas automobiļu īpatsvars ir mazāks, kā arī tranzītā netiek vestas tādas preces, kā industriālā tehnika, ķīmijas produkti, tehnika un tekstila izstrādājumi (skat. zīmējums 3.1.18.).

Caur Ainažu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.1.18.



Kravas sastāvs caur Ainažu RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem arī ir ļoti dažāds. 20% no visiem kravas automobiļiem ir tukši, bet atlikušajās 4/5 raksturīgākās preces ir pārtika, mehānismi, būvmateriāli, celtniecības materiāli, detaļas u.c. (skat. tabula 3.1.12.).

Šajā pašā virzienā tranzītā braucošo kravas automobiļu kravas sastāvs ir tāds pats kā vispārējā plūsmā, atšķirība ir tikai apjomu sadalījumam pa preču grupām.

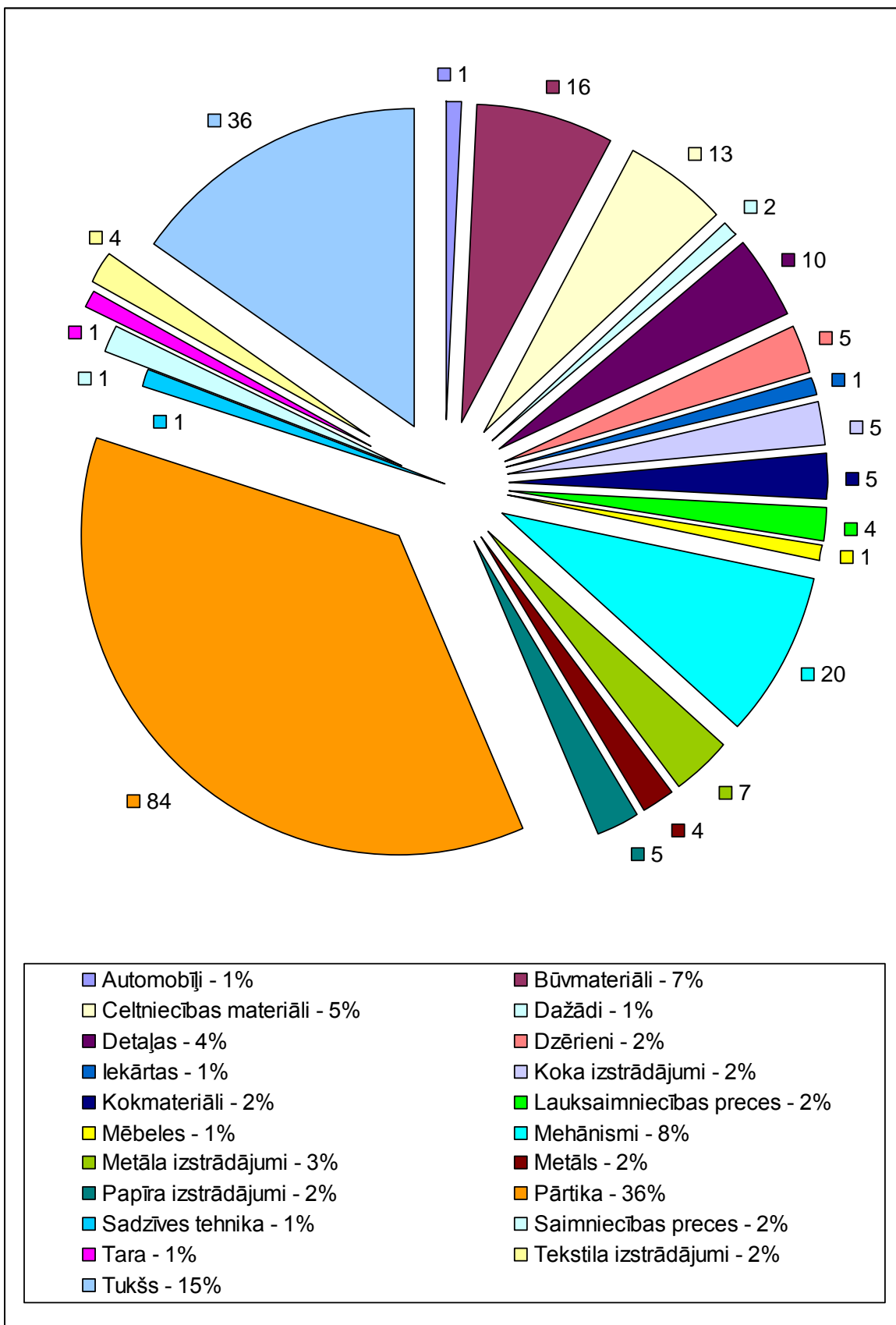
Caur Ainažu RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Tabula 3.1.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	2	0.5
Būvmateriāli	33	9
Celtniecības materiāli	17	5
Dažādi	3	1
Detaļas	14	4
Dzērieni	7	2
Iekārtas	2	0.5
Koka izstrādājumi	5	2
Kokmateriāli	9	2
Lauksaimniecības produkti	5	1
Mēbeles	2	0.5
Mehānismi	23	6
Metāla izstrādājumi	7	2
Metāls	11	3
Papīra izstrādājumi	11	3
Pārtika	130	36
Sadzīves tehnika	2	0.5
Saimniecības preces	2	0.5
Tara	2	0.5
Tekstila izstrādājumi	3	1
Tukšs	70	20

Caur Ainažu RKP braucošo tranzīta kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums
3.1.19.



Kravas sastāvs ir apkopots pa lielākām un vispārīgām preču grupām, tomēr, satiksmes aptaujas iegūtos rezultātus par atsevišķām grupām, ir iespējams apskatīt arī nedaudz detalizētāk.

Piemēram, pārtikas produkti, kas tiek izvesti caur Ainažu RKP pārsvarā ir olas, piens, siers, eļļa, rapši, dārzeņi un maize. No papīra izstrādājumiem pārsvarā tiek vests papīrs, bet no koka izstrādājumiem transportē finieri un kokgriezumus. Dzērienu pārtikas grupā galvenokārt ir stiprie alkoholiskie dzērieni, nedaudz vīns un bezalkoholiskie gāzētie dzērieni.

Celtniecības materiāli un būvmateriāli ir sadalīti atsevišķās preču grupās, jo tos raksturo atšķirīga preces svara un vērtības attiecība. Būvmateriālu preču grupā ietilpst smagie būvniecības izejmateriāli ar salīdzinoši nelielu svara un vērtības attiecību. Būvmateriālu grupā virzienā no Latvijas caur Ainažu RKP tika vesti ķieģeļi, dzelzsbetona bloki, keramzīts, akmeņi un bitumens. Savukārt no celtniecības materiālu preču grupas galvenokārt tika vesti ģipša izstrādājumi, stikla logi un dažādas caurules.

Virzienā uz Latviju vestie celtniecības materiāli nedaudz atšķiras no pretēja virzienā vestajiem. Te aktuālas ir tādas preces kā krāsa, uguns izolācijas materiāli, vannas istabas iekārtas un stikls.

„Dažādu” preču grupā ietilpst neraksturīgas preces vai dažādu preču kopums, kuras iespējams tiek vestas reti un nelielā daudzumā. Virzienā no Latvijas dažas no vestajām precēm ir kosmētika, dzīvi zirgi, virtuves iekārtas un jauni miskastes konteineri. Virzienā uz Latviju interesantākā prece ir dzīvas govīs, bet pārējās šīs kategorijas kravas bija dažādu preču kopums.

Preces no pārējām preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Caur Ainažu RKP abos virzienos preces tiek vestas arī ar kravas konteineriem.

Virzienā no Latvijas caur Ainažu RKP diennaktī vidēji šķērso 12 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 9 ir tranzītā. Caur Ainažu RKP virzienā no Latvijas tie pārsvarā nāk no diviem virzieniem – Ventspils ostas (2 KrA/24h) un Polijas caur Grenctāles RKP (7 KrA/24h). Brauciena galamērķis kravas automobiļiem ar konteineriem līdzīgās proporcijās ir Somija vai Tallina Igaunijā. Konteineru sastāvs ir dažāds, bet raksturīgi ir tas, ka šajā virzienā praktiski nav tukšo konteineru bez kravas.

Virzienā uz Latviju caur Ainažu RKP diennaktī vidēji šķērso 23 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 17 ir tranzītā. Caur Ainažu RKP virzienā uz Latviju to maršruti ir no Somijas vai Igaunijas (Tallina). Savukārt, pusē no gadījumiem galamērķis ir Lietuva, bet pārējie galamērķi ir dažādi – Polija, Čehija, Baltkrievija, Ungārija. Robežpunkti, caur kuriem

konteineru kravas izbrauc no Latvijas, ir Grenctāles, Ezeres un Pātarnieku, tomēr 80% gadījumu jeb 13 KrA/24h tas ir Grenctāles RKP. Konteineru sastāvs arī šajā virzienā ir dažāds, kā arī tukšo konteineru skaits šajā virzienā nav liels ~ 10%.

3.1.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem, biežāk sastopamākais maršruts ir virzienā no Rīgas uz Ainažu RKP. Tikai nedaudz mazāk brauc maršrutā pa autoceļiem A7, A4 un A1, pirms tam šķērsojot Grenctāles RKP- 39%. (skat. tabula 3.1.13.). Vēl kravas automobiļi no Latvijas caur Ainažu RKP dodas no Pātarnieku, Meitenes, Ezeres RKP, kā arī no Ventspils, Rīgas un Salacgrīvas ostām. Ja neskaita Rīgu, tad vēl no Latvijas pilsētām satiksme uz Ainažu RKP ir no Cēsīm, Rēzeknes, Valmieras, Tukuma un Iecavas, bet tā salīdzinoši ir maza.

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Ainažu RKP

Tabula 3.1.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7, A4, A1(Grenctāle-Bauska-Apvedceļš A5- Ainaži)	108	39
A2, A1 (Rīga-Ainaži)	112	40
A6, A4, A1 (Pātarnieki-Daugavpils-Jēkabpils-Apvedceļš A5-Ainaži)	10	4
P105, A9, A5, A4, A1 (Ezere-Saldus-Brocēni-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	10	4
A8, A5, A4, A1(Meitene-Jelgava-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	9	3
A10, A5, A4, A1 (Tukums-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	4	1
A7, A4, A1 (Iecava-Bauska-Apvedceļš A5- Ainaži)	6	2
P14, P11, A1 (Cēsis-Limbaži-Ainaži)	6	2
P15, P16, A1 (Valmiera-Aloja-Staicele-Ainaži)	6	2
A12, A6, A4, A1 (Rēzekne-Jēkabpils-Apvedceļš A4-Ainaži)	3	1
A1 (Salacgrīvas osta-Ainaži)	2	1
A10, A5, A4, A1 (Ventspils osta-Talsi-Tukums-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ainažu RKP galvenokārt ir caur Grenctāles RKP un pa VIA Baltica maršrutu līdz Ainažu RKP (skat. tabula 3.1.14. un zīmējums 3.1.20.).

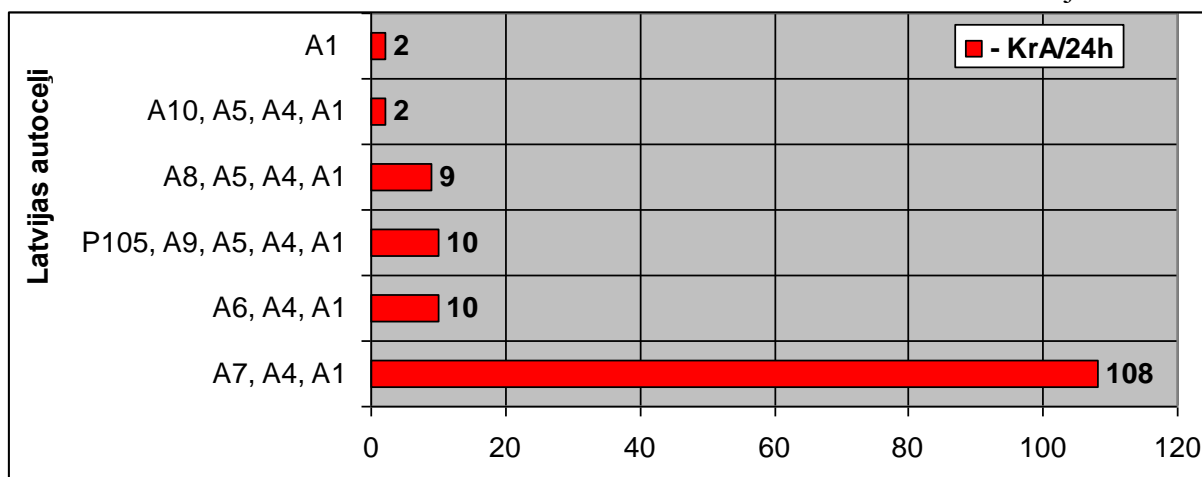
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ainažu RKP

Tabula 3.1.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7, A4, A1(Grenctāle-Bauska-Apvedceļš A5- Ainaži)	108	77
A6, A4, A1 (Pātarnieki-Daugavpils-Jēkabpils-Apvedceļš A5-Ainaži)	10	7
P105, A9, A5, A4, A1 (Ezere-Saldus-Brocēni-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	10	7
A8, A5, A4, A1(Meitene-Jelgava-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	9	7
A10, A5, A4, A1 (Ventspils osta-Talsi-Tukums-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Ainaži)	2	1
A1 (Salacgrīvas osta - Ainaži)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem, caur Ainažu RKP virzienā uz Latviju, vislielākā kravas automobiļu plūsma ir maršrutā pa autoceļiem A1, A4 un A7 uz Grenctāles RKP. Pārējie maršruti ir ļoti dažādos virzienos pa visu Latviju. (skat. tabula 3.1.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ainažu RKP

Tabula 3.1.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A7 (Ainaži-Apvedceļš A4-Bauska-Grenctāle)	148	41
A1, A2 (Ainaži-Rīga)	93	26
A1, A4, A5, A8 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Jelgava-Meitene)	40	11
A1, A4, A6 (Ainaži-Apvedceļš A4-Jēkabpils-Pāternieki)	26	7
A1, P15, P16 (Ainaži-Valmiera)	13	4
A1, A4, A6, A14, P68 (Ainaži-Apvedceļš A4-Jēkabpils-Apvedceļš A14-Silene)	7	2
A1, A4, A5, A9, P105 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Saldus-Ezere)	5	1
A1, A4, A5, A9 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Saldus)	5	1
A1, A4, A5, A10 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Ventspils osta)	4	1
A1, A4, A6 (Ainaži-Apvedceļš A4-Ogre)	4	1
A1, A4, A5, A9 (Ainaži-Apvedceļš-Apvedceļš A5-Liepāja)	4	1
A1, A4, A5, A9, P97 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Dobele)	4	1
A1, A4, A6 (Ainaži-Apvedceļš A4-Jēkabpils)	3	1
A1, A4, A7 (Ainaži-Apvedceļš A4-Bauska)	2	1
A1, P11, P14 (Ainaži-Cēsis)	2	1

Arī virzienā no Ainažu RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Grenctāles RKP.

Pārējie maršruti ir līdzīgi virzienam uz Ainažu RKP, atšķiras vienīgi intensitātes apjomi, kā arī šajā virzienā parādās maršruts uz Silenes RKP.

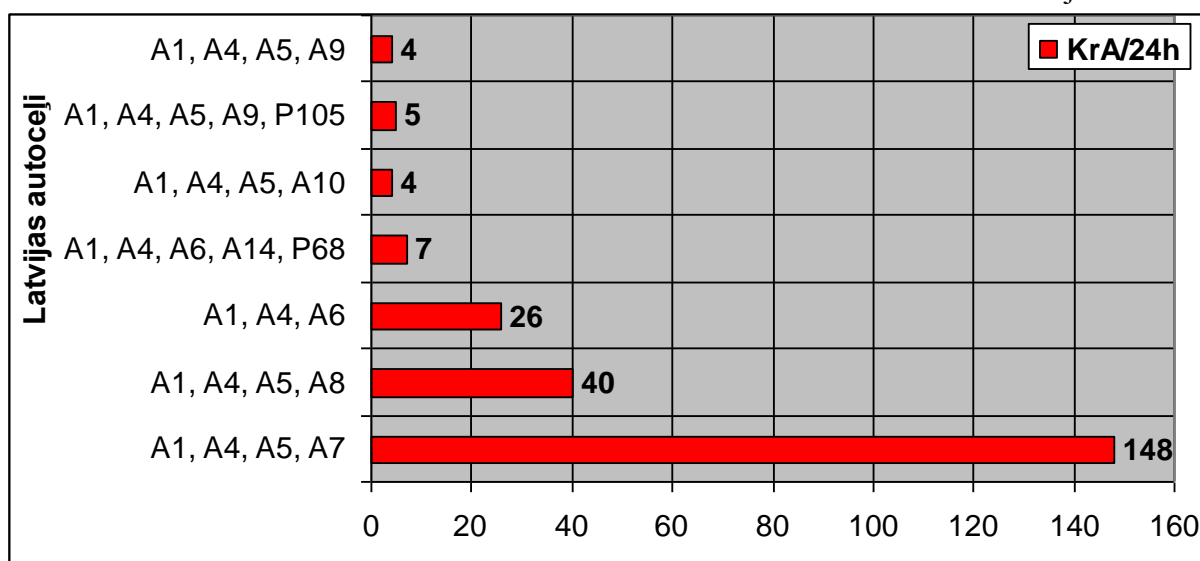
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ainažu RKP

Tabula 3.1.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A7 (Ainaži-Apvedceļš A4-Bauska-Grenctāle)	148	63
A1, A4, A5, A8 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Jelgava-Meitene)	40	17
A1, A4, A6 (Ainaži-Apvedceļš A4-Jēkabpils-Pātarnieki)	26	11
A1, A4, A6, A14, P68 (Ainaži-Apvedceļš A4-Jēkabpils-Apvedceļš A14-Silene)	7	3
A1, A4, A5, A10 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Ventspils osta)	4	2
A1, A4, A5, A9, P105 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Saldus-Ezere)	5	2
A1, A4, A5, A9 (Ainaži-Apvedceļš A4-Apvedceļš A5-Saldus-Liepājas osta)	4	2

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ainažu RKP

Zīmējums 3.1.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.1.13. un tabulā 3.1.15. redzamie dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Ainažu RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.2. Valkas RKP

3.2. Valkas RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.2.1



Veicot satiksmes aptauju Valkas RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Valkas RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.2.1.).

Valkas RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.2.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
556	9.00 - 17.00	Trešdiena	09.07.08	0.505	0.99	1.15	965

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GVDI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika

veikta ~ 4km pirms Valkas RKP (a/c A3 - 102km), līdz ar to skaitīšanas rezultātos šajā posmā tiek iekļauta ievērojama apjoma vietējā satiksme, jo posmā starp skaitīšanas punktu un RKP ir Valkas pilsēta. Diemžēl sakarā ar Latvijas pievienošanos Eiropas Savienībai un Šengenas līguma zonai, robežsardzes dati pēc 2003. gada ir nepilnīgi, jo Valkas RKP ir ES iekšējā robeža, kurā robežkontrole un statistiskā uzskaitē netiek veikta vai tiek veikta daļēji. Tomēr tabulā 3.2.2. ir redzams, ka 2002. gadā un 2003. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Valkas RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Valkas RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.2.2.

Gads	LVC		RS		CP		CP	
	(GDVI)	KrA/24h	(GDVI)	KrA/24h	(GDVI)	KrA/24h	(GDVI)	KrA/24h
2002	1077	25%	269	360	34%	122		
2003	1239	25%	310	452	45%	203		
2004	1145	34%	389	-	-	-		
2005	1380	29%	400	-	-	-		
2006	1517	27%	410	-	-	-		
2007	1789	25%	447	-	-	-		
2008	1795	23%	413	-	-	-	965	38% 230

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS - gada diennakts vidējā intensitāte pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.2.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Valkas RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 230 kravas automobiļi, no kuriem 115 ir virzienā no Latvijas un 115 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.2.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Valkas RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem visbiežāk galamērķis bija kāda vieta Igaunijā, bet no Igaunijas pilsētām populārākais galamērķis bija Tartu (skat. tabula 3.2.3. un zīmējums 3.2.1.)

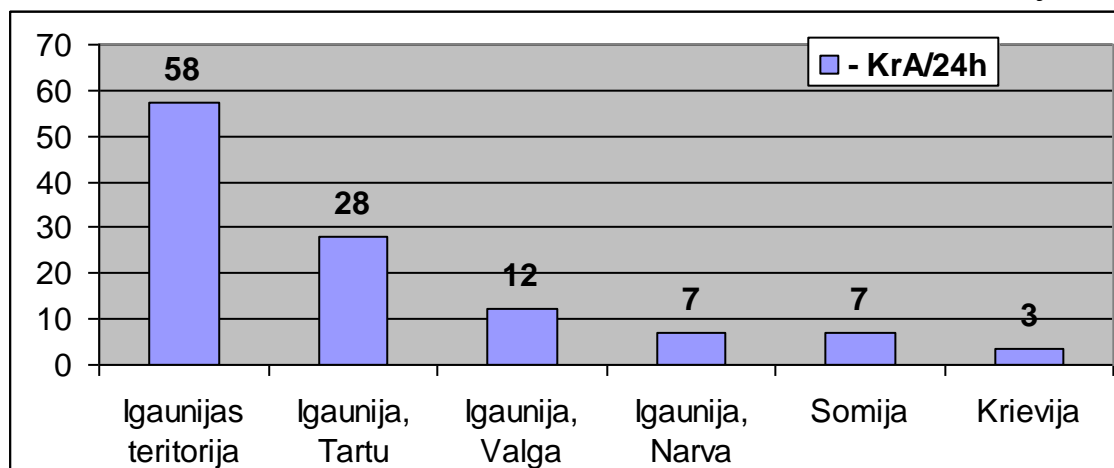
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Tabula 3.2.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Igaunijas teritorija	58	50
Igaunija, Tartu	28	24
Igaunija, Valga	12	11
Igaunija, Narva	7	6
Somija	7	6
Krievija	3	3

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Valkas RKP iebruc Latvijā, vairāk nekā pusei galamērķis bija Rīga vai kāda cita vieta Latvijā, tomēr, ja aplūko pārējos galamērķus kopumā, tad Latvija ir tranzītvalsts un vairākumam no kravas automobiļiem galamērķis ir kāda no Eiropas valstīm, turklāt no dažādām (skat. tabula 3.2.4. un zīmējums 3.2.3.).

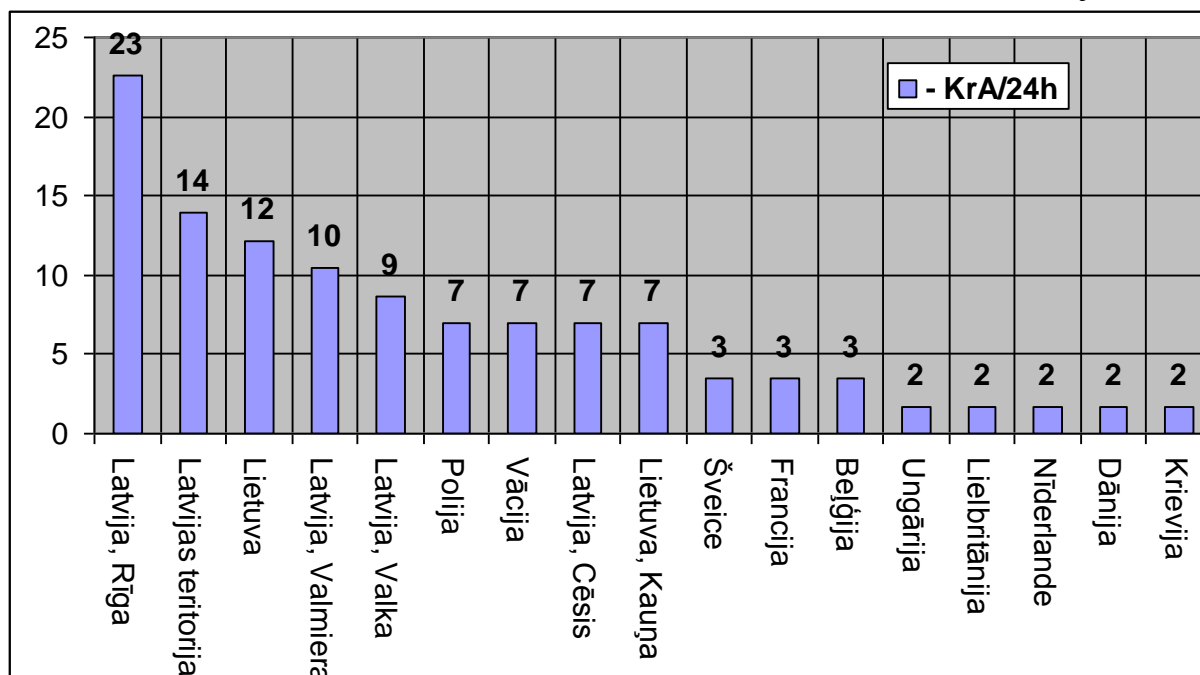
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Tabula 3.2.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	23	19
Latvijas teritorija	14	12
Lietuva	12	10
Latvija, Valmiera	10	9
Latvija, Valka	9	7
Polija	7	6
Vācija	7	6
Latvija, Cēsis	7	6
Lietuva, Kauņa	7	6
Šveice	3	3
Francija	3	3
Beļģija	3	3
Ungārija	2	2
Lielbritānija	2	2
Nīderlande	2	2
Dānija	2	2
Krievija	2	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.3.



3.2.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas, izbraucot no Latvijas šķērsoja robežu caur Valkas RKP, 18% brauciena sākumpunkts bija Valka, 11% no citām vietām Latvijā, 14% no Rīgas un 12% no Valmieras. Ņemot vērā minētos datus var secināt, ka caur šo robežkontroles punktu ir samērā liels vietēja mēroga kravu plūsmas īpatsvars, un tranzīta satiksme šajā punktā ir 39%, kas ir mazāk nekā blakus esošajā Ainažu RKP (skat. tabula 3.2.5. un zīmējums 3.2.4.).

Savukārt no visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja Valkas RKP Latvijas virzienā, gandrīz 89% brauciena sākumpunkts bija kāda vieta vai pilsēta Igaunijā, un tikai 11% no kravas automobiļiem brauca no Somijas vai Krievijas (skat. tabula 3.2.6. un zīmējums 3.2.5.).

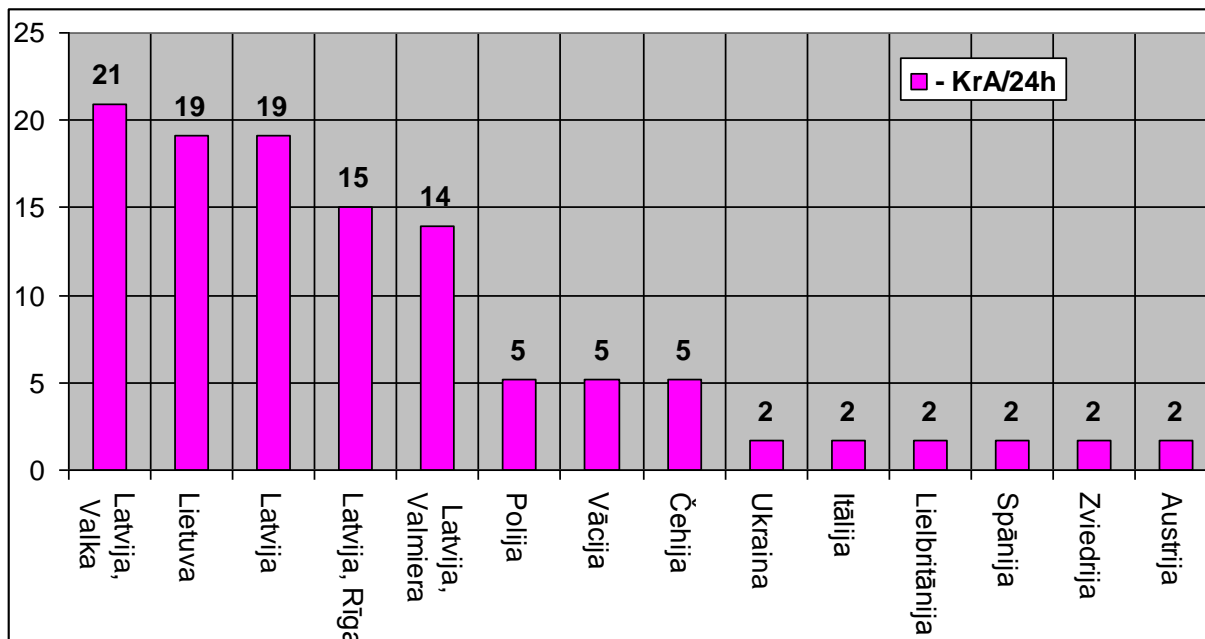
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Tabula 3.2.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija, Valka	21	18
Lietuva	19	16
Latvija	19	16
Latvija, Rīga	15	14
Latvija, Valmiera	14	12
Polija	5	4
Vācija	5	4
Čehija	5	4
Ukraina	2	2
Itālija	2	2
Lielbritānija	2	2
Spānija	2	2
Zviedrija	2	2
Austrija	2	2

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.4.



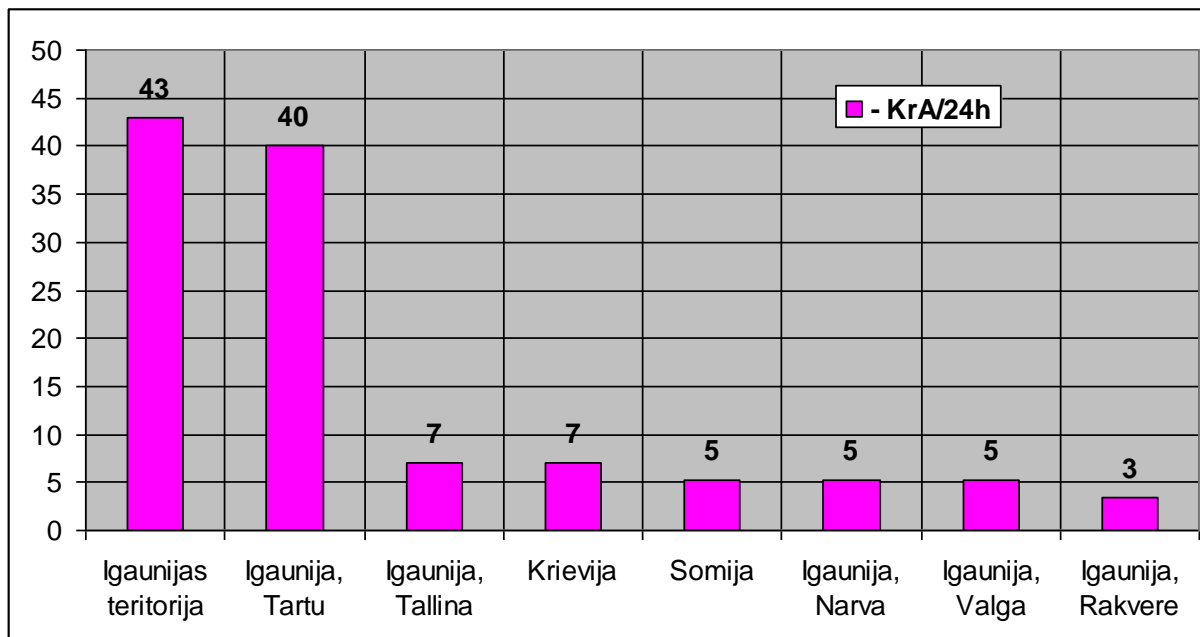
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Tabula 3.2.6.

Valsts	KrA/24h	%
Igaunijas teritorija	43	36
Igaunija, Tartu	40	34
Igaunija, Tallina	7	6
Krievija	7	6
Somija	5	5
Igaunija, Narva	5	5
Igaunija, Valga	5	5
Igaunija, Rakvere	3	3

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.5.



3.2.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Tranzīta satiksmes galamērķis virzienā no Latvijas galvenokārt ir Igaunija, Somija un nedaudzos gadījumos Krievija. No Latvijas teritorijas kravu plūsma ar autotransportu caur Valkas RKP ir dominējošā, un galvenokārt tā ir uz Igauniju (skat. tabula 3.2.7. un zīmējums 3.2.6.). Pārējie brauciena sākumpunkti šim virzienam ir dažādi, bet galvenokārt tās ir ES valstis.

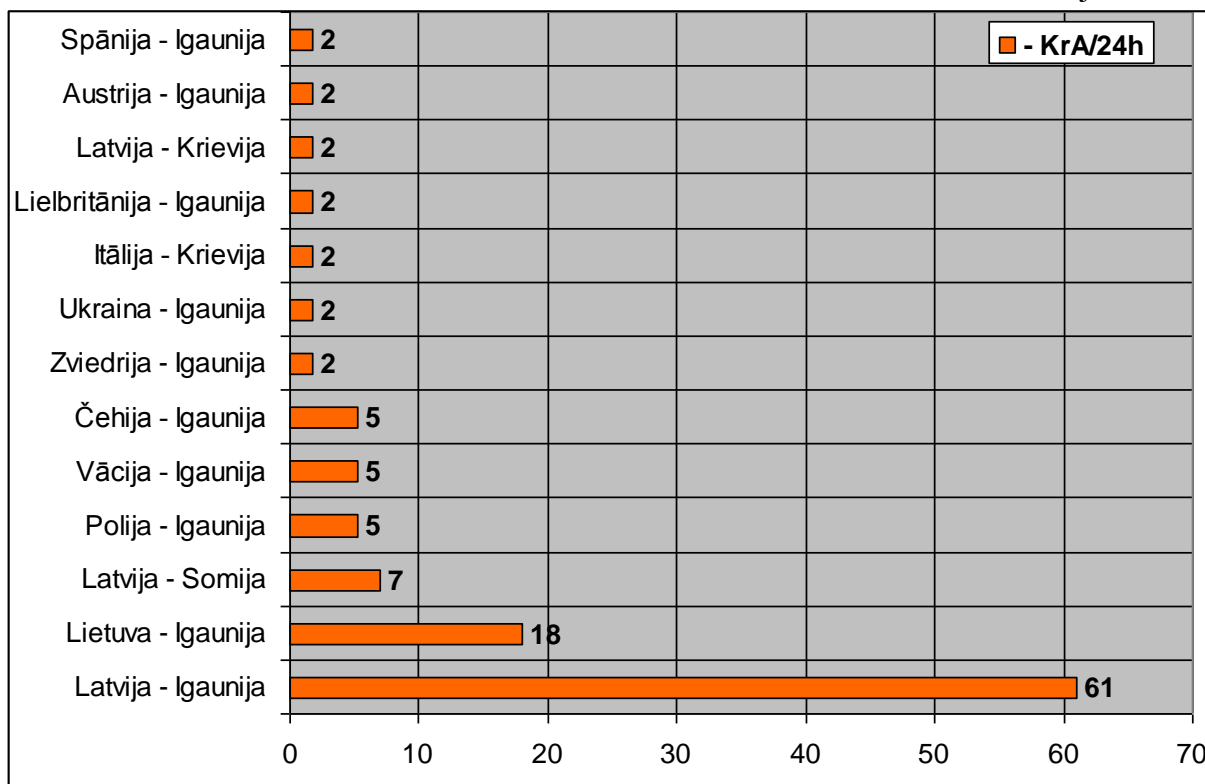
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Tabula 3.2.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Igaunija	61	53
Lietuva - Igaunija	18	17
Latvija - Somija	7	6
Polija - Igaunija	5	4.5
Vācija - Igaunija	5	4.5
Čehija - Igaunija	5	4.5
Zviedrija - Igaunija	2	1.5
Ukraina - Igaunija	2	1.5
Itālija - Krievija	2	1.5
Lielbritānija - Igaunija	2	1.5
Latvija - Krievija	2	1.5
Austrija - Igaunija	2	1.5
Spānija - Igaunija	2	1.5

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.6.



Caur Valkas RKP virzienā uz Latviju aptuveni 1/2 no visiem kravas automobiļiem dodas no Igaunijas uz Latviju, ap 2% dodas no Krievijas uz Latviju. Pārējā satiksme ir uzskatāma par tranzīta satiksmi, kas caur Latviju dodas tālāk. Izplatītākais tranzīta maršruts caur Valkas RKP ir no Igaunijas uz Lietuvu. Pārējie kravas automobiļi nelielā daudzumā dodas lielākoties no Igaunijas vai Somijas uz Eiropas Savienības valstīm (skat. tabula 3.2.8. un zīmējums 3.2.7.).

Valkas RKP nevar uzskatīt par galveno Igaunijas un Somijas autotransporta plūsmas koridoru, pa kuru tiek eksportētas un importētas preces uz šīm valstīm. Valkas RKP vairāk šķērso kravas automobiļi ar vietēja mēroga kravu plūsmu starp Igauniju un Latviju.

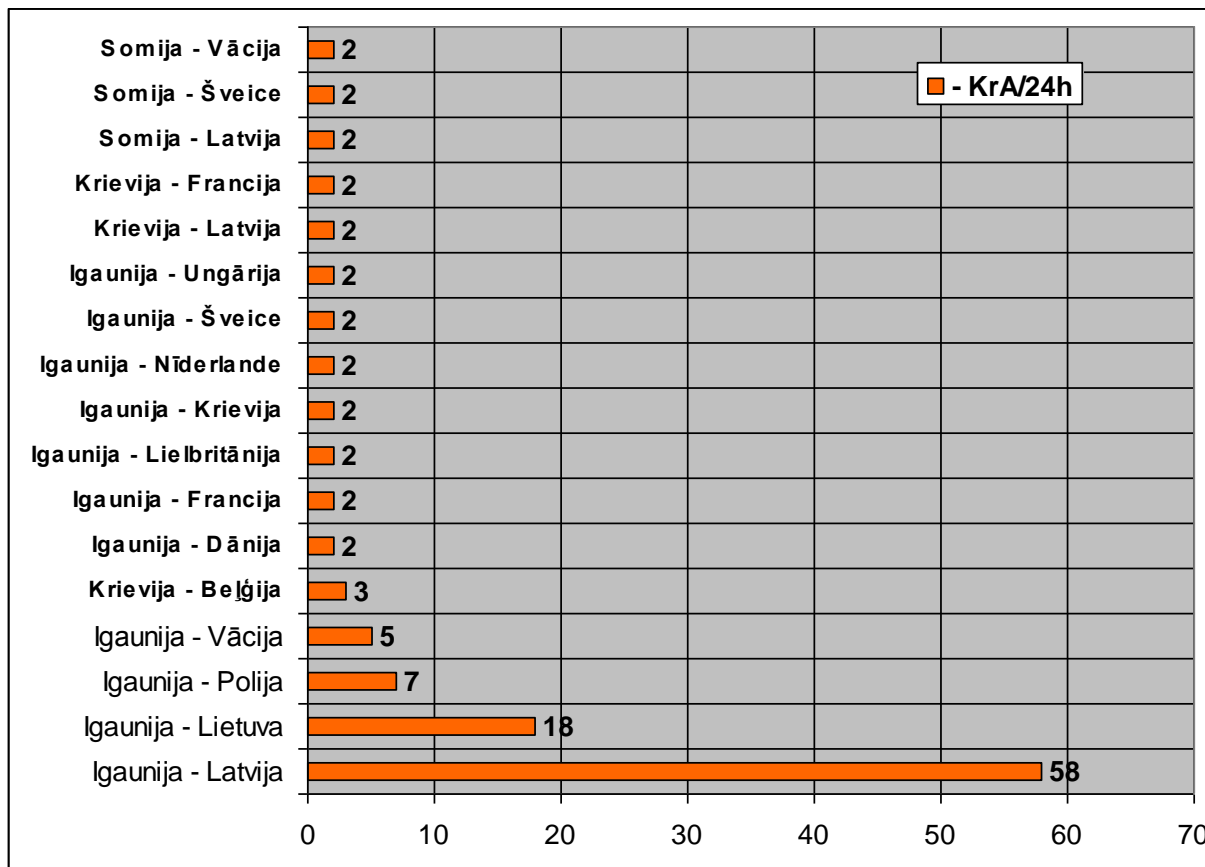
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Tabula 3.2.8.

Valstis	KrA/24h	%
Igaunija - Latvija	58	52
Igaunija - Lietuva	18	17
Igaunija - Polija	7	6
Igaunija - Vācija	5	4
Krievija - Beļģija	3	3
Igaunija - Dānija	2	1.5
Igaunija - Francija	2	1.5
Igaunija - Lielbritānija	2	1.5
Igaunija - Krievija	2	1.5
Igaunija - Nīderlande	2	1.5
Igaunija - Šveice	2	1.5
Igaunija - Ungārija	2	1.5
Krievija - Latvija	2	1.5
Krievija - Francija	2	1.5
Somija - Latvija	2	1.5
Somija - Šveice	2	1.5
Somija - Vācija	2	1.5

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.7.



3.2.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Valkas RKP abos virzienos ir 98 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 45 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 40% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni ir uz Igauniju (43 KrA/24h) un Krieviju (2 KrA/24h), savukārt brauciena sākumpunkti ir ļoti dažādi, pārsvarā Eiropas Savienības valstis (skat. tabula 3.2.9.).

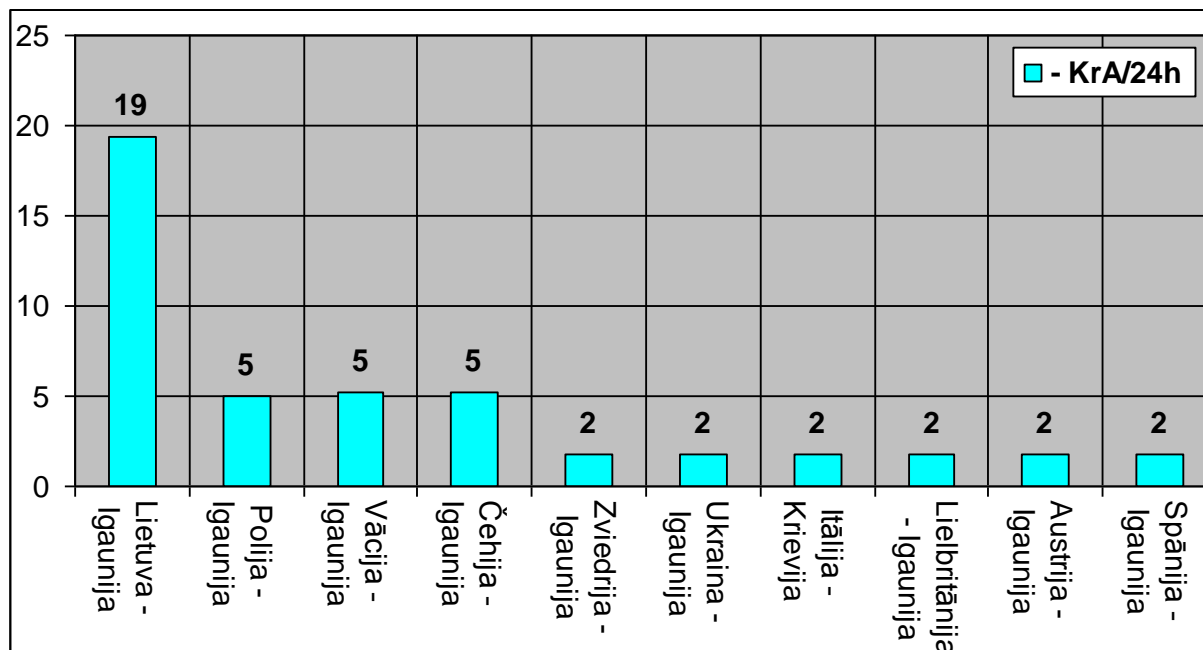
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Tabula 3.2.9.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	19
Polija	5
Vācija	5
Čehija	5
Ukraina	2
Itālija	2
Lielbritānija	2
Spānija	2
Zviedrija	2
Austrija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.8.



Virzienā uz Latviju caur Valkas RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 52 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 45% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir no Igaunijas (43 KrA/24h), Somijas (4 KrA/24h) un Krievijas (5 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti ir ļoti dažādi (skat. tabula 3.2.10).

Kopumā tranzīta satiksmes maršruti Valkas RKP abos virzienos ir līdzīgi, un pārsvarā tie ir tirdzniecības pārvadājumi caur Latviju uz/no Igauniju.

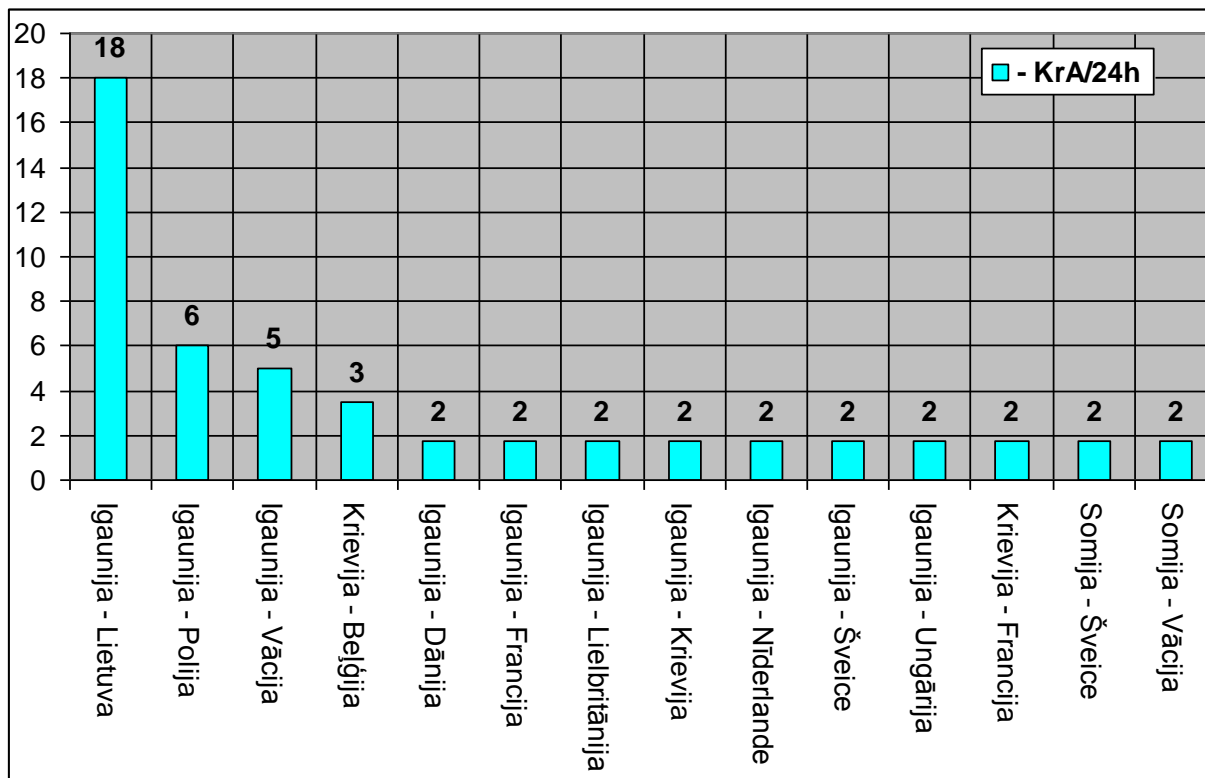
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Valkas RKP

Tabula 3.2.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	12
Polija	6
Vācija	7
Lietuva, Kauņa	6
Šveice	4
Francija	4
Beļģija	3
Ungārija	2
Lielbritānija	2
Nīderlande	2
Dānija	2
Krievija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.9.

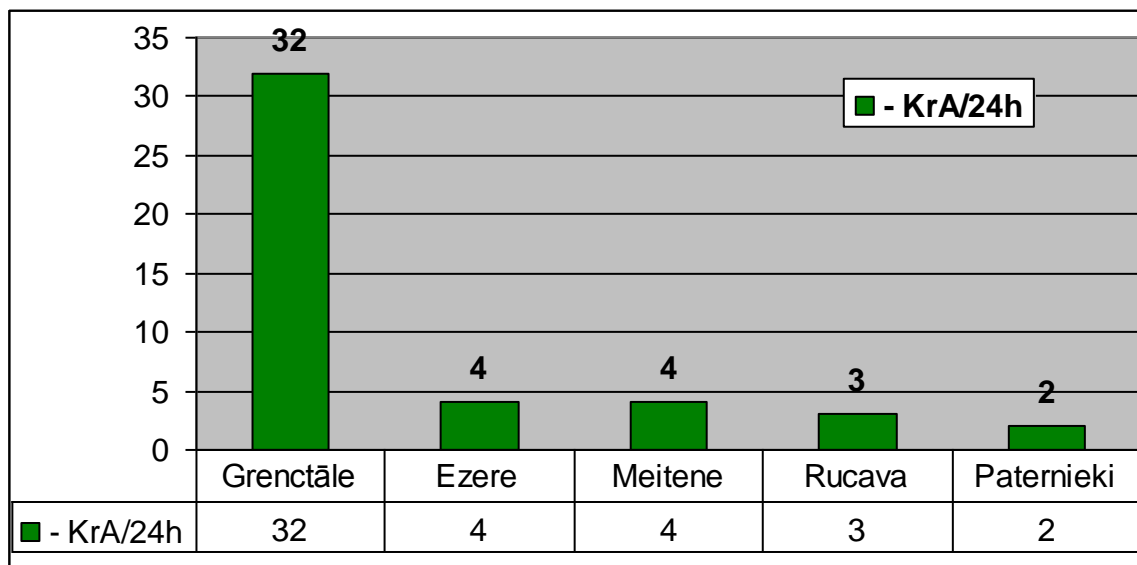


3.2.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem caur Grenctāles RKP šķērsoja Latvijas valsts robežu, lai dotos Valkas RKP virzienā. Pārējie kravas automobiļi salīdzinoši nelielā skaitā šķērsoja robežu dažādos RKP (skat. zīmējums 3.2.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Valkas RKP

Zīmējums 3.2.10.

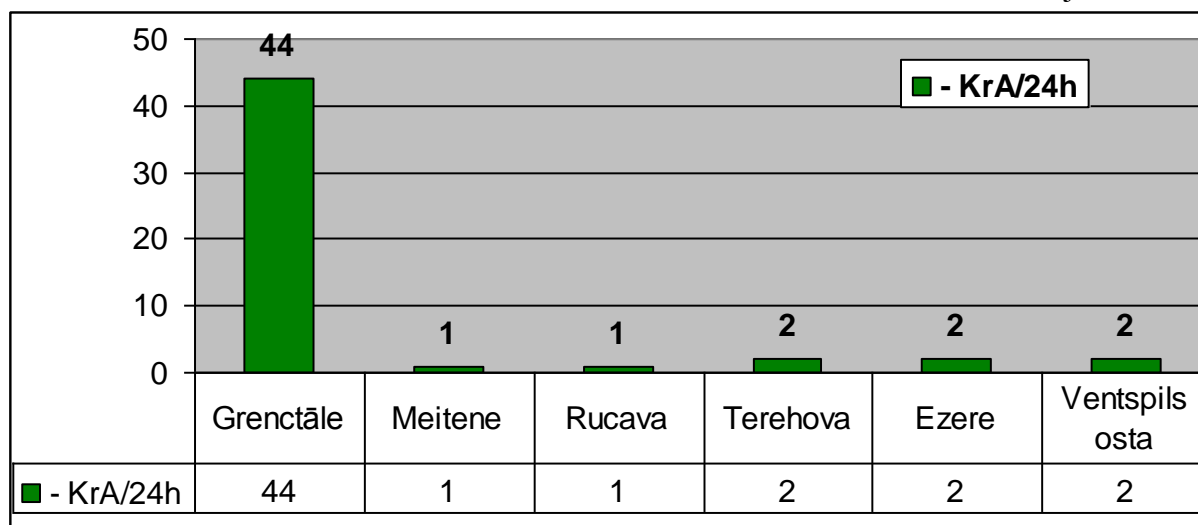


Tāpat kā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Valku RKP, tā arī izbraucot no Latvijas, ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem dodas caur Grenctāles RKP (skat. zīmējums 3.2.11.).

Kopumā robežpunkti, pa kuriem caur Valkas RKP iebrauc vai izbrauc no Latvijas nav kardināli atšķirīgi, pārsvarā tie ir līdzīgi, jo mainās tikai plūsmas apjoms, kā arī virzienā no Valkas RKP parādās maršruts uz Ventspils ostu.

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Valkas RKP

Zīmējums 3.2.11.

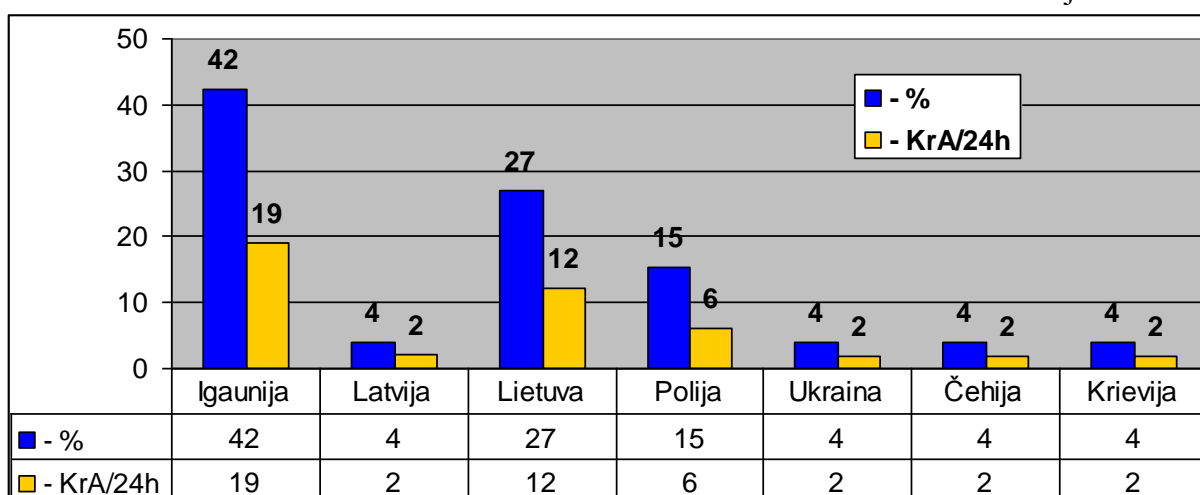


3.2.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā tranzītā braucošo auto reģistrācijas valsti, tad visvairāk kravas automobiļi abos virzienos ir ar Polijas, Lietuvas un Igaunijas valsts reģistrācijas numuriem. Valkas RKP abos virzienos uzrādās tranzīta kravas automobiļi ar Latvijas numuriem, kas apstiprina Eurostat statistikas datus par to, ka zināmu daļu tranzīta caur Latviju veido arī mūsu pašu transporta kompānijas.

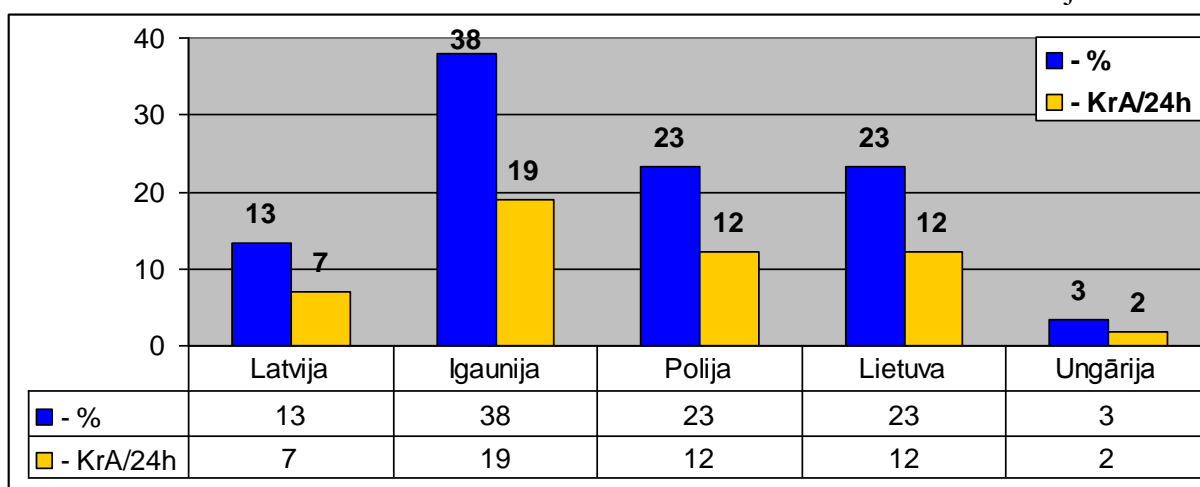
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Valkas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.2.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Valkas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.2.13.

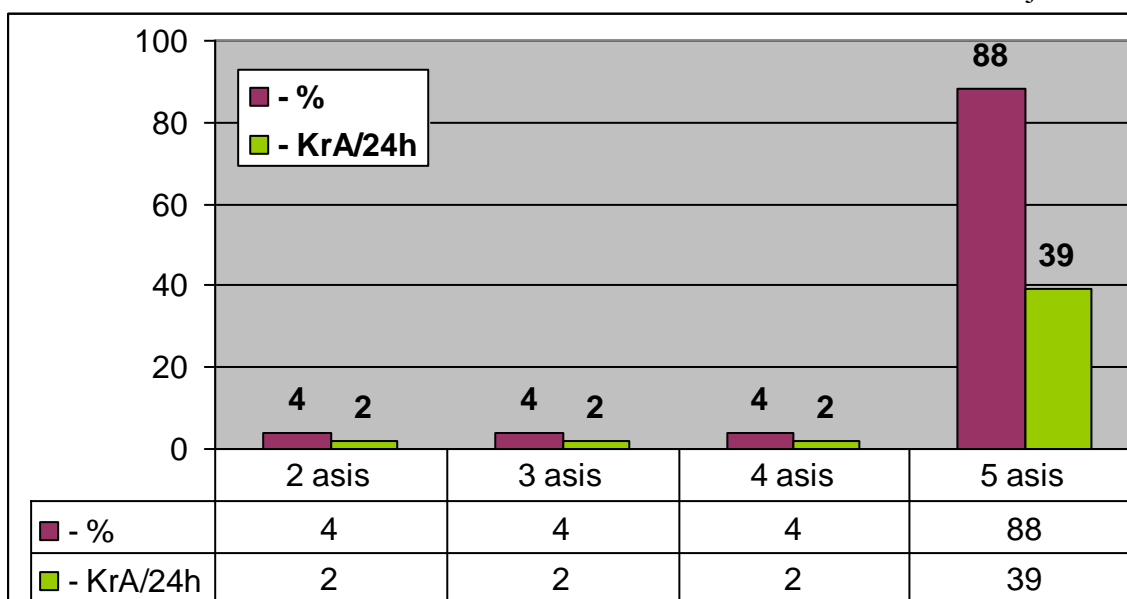


3.2.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Valkas RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

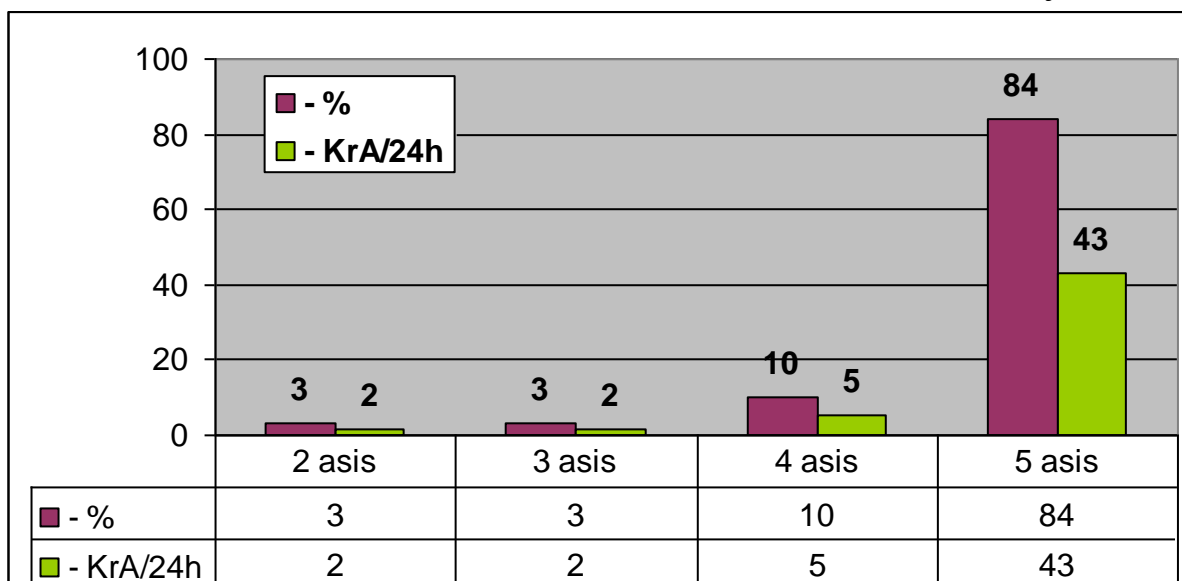
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.15.



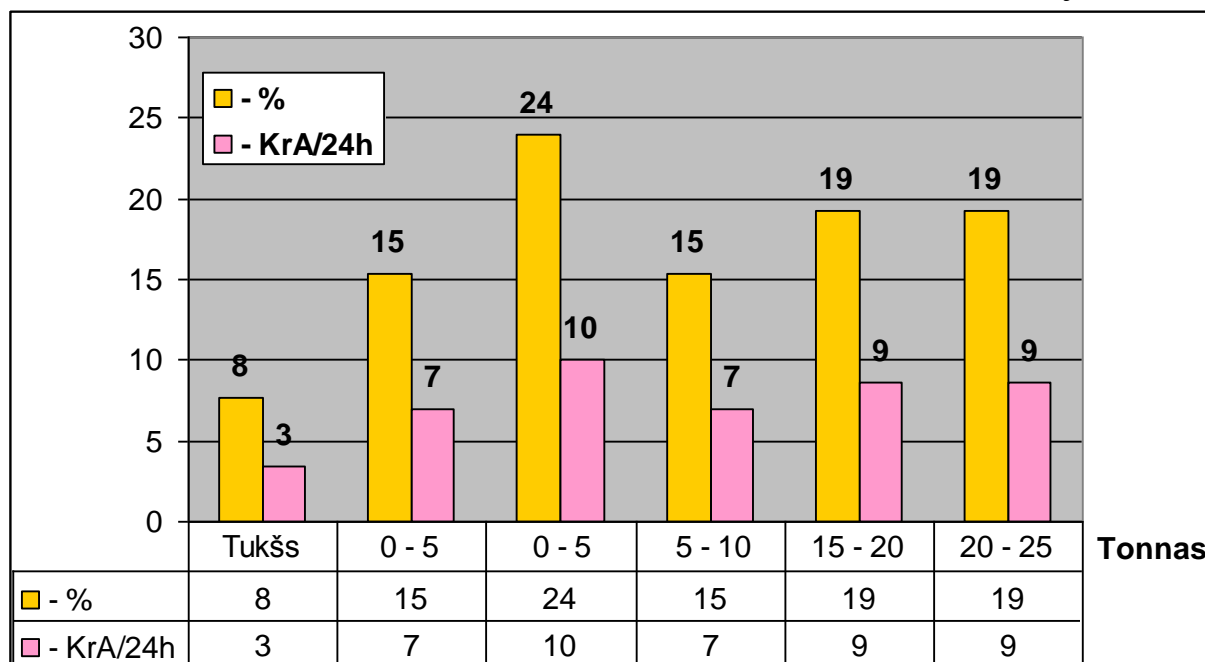
3.2.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Tranzīta virzienā no Latvijas kravas svars no 20 līdz 25 tonnām nav absolūti dominējošais un ir samērā dažāds, kā arī tukšo kravu īpatsvars nav liels.

Tranzīta virzienā uz Latviju visvairāk kravas ir ar svaru no 20 līdz 25 tonnām, bet tomēr arī šajā virzienā kravu svars ir samērā dažāds.

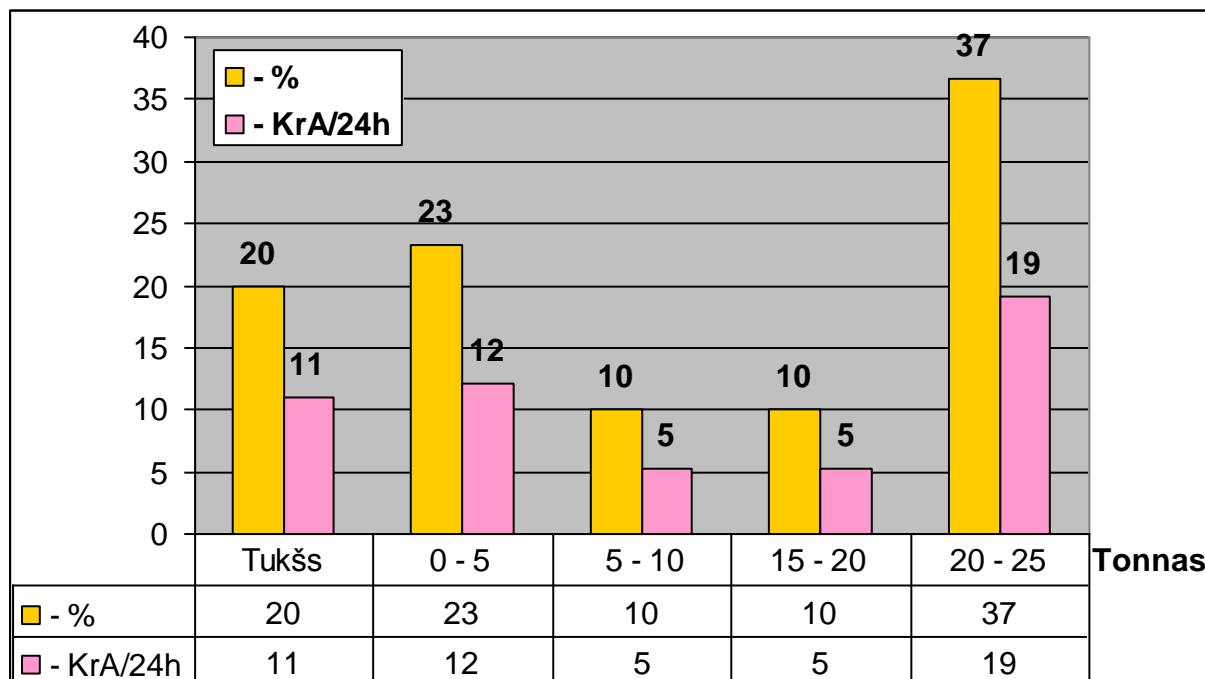
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Valkas RKP

Zīmējums 3.2.17.



3.2.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Valkas RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Kā jau minēts iepriekš, 35% no visiem kravas automobiļiem ir tukši, bet atlikušajos kravas automobiļos raksturīgākās preces ir kokmateriāli, celtniecības materiāli, būvmateriāli, pārtika, tekstila izstrādājumi u.c. (skat. tabula 3.2.11.).

Caur Valkas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

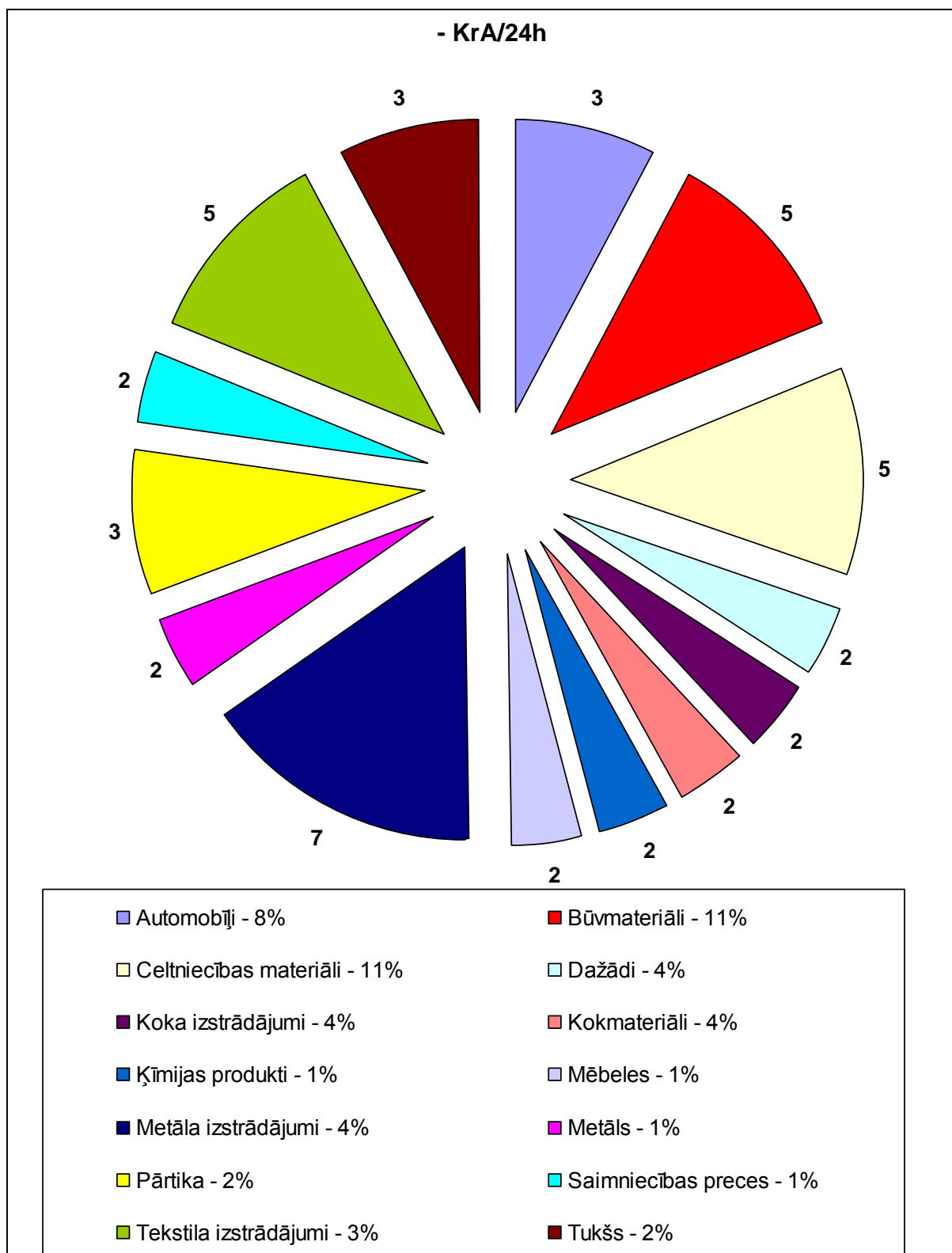
Tabula 3.2.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi (jauni)	3	3
Būvmateriāli	7	6
Celtniecības materiāli	9	8
Dažādi	5	5
Detaļas	2	2
Koka izstrādājumi	2	2
Koka kurināmie	2	2
Kokmateriāli	14	12
Ķīmijas produkti	2	2
Mēbeles	3	3
Metāla izstrādājumi	9	8
Metāls	3	3
Pārtika	7	6
Saimniecības preces	2	2
Tekstila izstrādājumi	5	5
Tukšs	40	35

Savukārt caur Valkas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir nedaudz citādāks. Tukšo kravas automobiļu īpatsvars ir krietni mazāks, kā arī tranzītā netiek vestas tādas preces, kā detaļas un koka kurināmie (skat. zīmējums 3.2.18.).

Caur Valkas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.2.18.



Kravas sastāvs caur Valkas RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem arī ir ļoti dažāds. Gandrīz 1/5 no visiem kravas automobiļiem ir tukši. Raksturīgākās preces ir pārtika, būvmateriāli, celtniecības materiāli, detaļas, lauksaimniecības produkti u.c. (skat. tabula 3.2.12.).

Caur Valkas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Tabula 3.2.12.

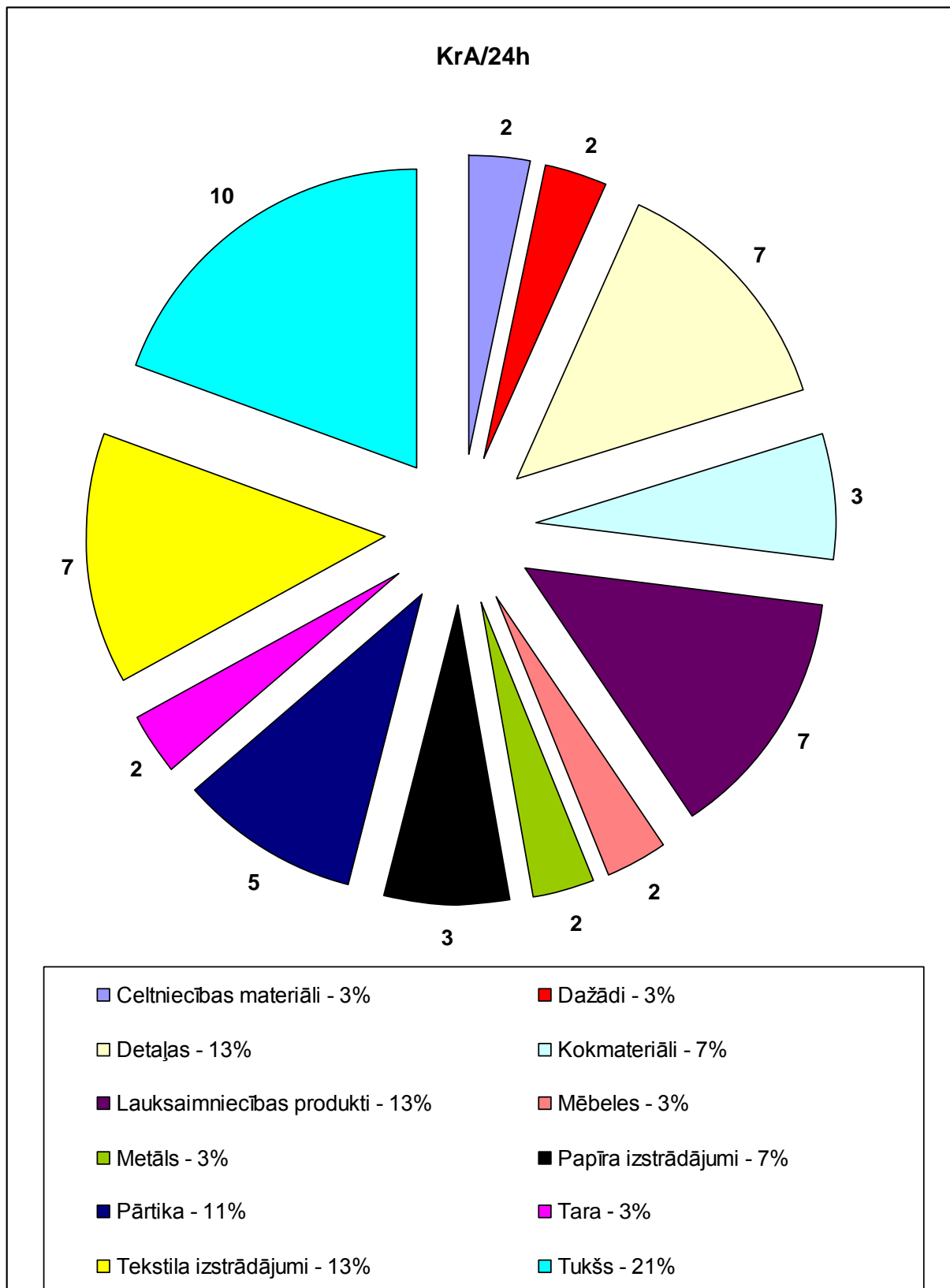
Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Būvmateriāli	5	5
Celtniecības materiāli	12	11
Dažādi	2	2
Detaļas	9	8
Dzērieni	2	2
Koka kurināmie	2	2
Kokmateriāli	9	8
Ķīmijas produkti	2	2
Lauksaimniecības preces	12	11
Mēbeles	2	2
Metāls	5	5
Papīra izstrādājumi	3	3
Pārtika	12	11
Plastmasas izstrādājumi	3	3
Tara	2	2
Tekstila izstrādājumi	7	6
Tukšs	26	23

Savukārt caur Valkas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir nedaudz citādāks. Tukšo kravas automobiļu īpatsvars ir krietni mazāks, kā arī tranzītā netiek vestas tādas preces, kā detaļas un koka kurināmie (skat. zīmējums 3.2.19.).

Šajā pašā virzienā tranzītā braucošo kravas automobiļu kravas sastāvs ir līdzīgs kā vispārējā plūsmā, atšķirība ir tikai apjomu sadalījumam pa preču grupām, kā arī tranzīta plūsmā nav tādas preces kā būvmateriāli, dzērieni, koka kurināmie, ķīmijas produkti un plastmasas izstrādājumi.

Caur Valkas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.2.19.



Kravas sastāvs ir apkopots pa lielākām un vispārīgām preču grupām, tomēr, satiksmes aptaujas iegūtos rezultātus par atsevišķām grupām, ir iespējams apskatīt arī nedaudz detalizētāk.

Piemēram, tukšie kravas automobiļi, kuri izbrauca no Latvijas caur Valkas RKP, pārsvarā bija ar kravas nodalījumiem, kas paredzēti šķeldas vai cementa vešanai. No pārtikas produktiem uz Igaunijas pusi pārsvarā tiek vesta gaļa un šokolādes izstrādājumi.

Celtniecības materiāli un būvmateriāli ir sadalīti atsevišķās preču grupās, jo tos raksturo atšķirīga preces svara un vērtības attiecība. Būvmateriālu preču grupā ietilpst smagie būvniecības izejmateriāli ar salīdzinoši nelielu svara un vērtības attiecību. Būvmateriālu grupā virzienā no Latvijas caur Valkas RKP tika vests bitumens. Savukārt no celtniecības materiālu preču grupas galvenokārt tika vesti ģipša izstrādājumi, stikls un krāsa.

Virzienā uz Latviju vestie celtniecības materiāli pārsvarā bija cements, bet lauksaimniecības preces gandrīz visas bija kūdras izstrādājumi.

Preces no pārējām preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Caur Valkas RKP preces tiek vestas arī ar kravas konteineriem.

Virzienā no Latvijas caur Valkas RKP diennaktī vidēji šķērso 12 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 5 ir tranzītā. Caur Valkas RKP virzienā no Latvijas tie nāk no Lietuvas (5 KrA/24h). Brauciena galamērķis kravas automobiļiem ar konteineriem ir Igaunija, kuru sastāvs ir dažāds, kā arī tukšo konteineru īpatsvars ir aptuveni 1/3.

Virzienā uz Latviju caur Valkas RKP kravas automobiļi ar kravas konteineriem skaitīšanas gaitā netika konstatēti.

3.2.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Valkas RKP pa autoceļu A3, visvairāk kravas automobiļi nāk no Valmieras un tuvējām pilsētām, ieskaitot Valku. Aptuveni 22% kravas automobiļu braucienu uzsāk no Rīgas un Rīgas rajona, un pa autoceļiem A2 un A1 nonāk Valkas RKP (skat. tabula 3.2.13.). Tranzīta satiksmes kravas automobiļi, gluži tāpat kā Ainažu RKP, lielākoties nāk no Grenctāles RKP. Ja neskaita kravas automobiļus no Valmieras un Rīgas, tad no citām Latvijas pilsētām satiksme uz Valkas RKP vēl ir no Cēsīm, Rēzeknes, Smiltenes, Krāslavas, Saldus un Strenčiem.

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Valkas RKP

Tabula 3.2.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A3 (Valmiera - Valka)	36	31
A7, A5, A4, A2, A3 (Grenctāle - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - a/c A2 - Valmiera-Valka)	32	29
A2, A3 (Rīga - Valka)	25	22
A11, A9, A5, A4, A2, A3 (Rucava – Liepāja – Saldus - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - a/c A2 – Valmiera - Valka)	3	3
A6, A2, A3 (Pātarnieki – Krāslava - Jēkabpils -Apvedceļš A4 - a/c A2 - Valka)	3	3
A8, A5, A4, A2, A3 (Meitene – Jelgava - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - a/c A2-Valka)	4	3
P105, A9, A5, A4, A2, A3 (Ezere – Saldus - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - Valka)	5	4
P24, A3 (Smiltene - Valka)	5	4
A12, A6, A4, A2, A3 (Rēzekne – Jēkabpils - Apvedceļš A4 – Valmiera - Valka)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Valkas RKP galvenokārt ir no Grenctāles RKP (skat. tabula 3.2.14. un zīmējums 3.2.20.).

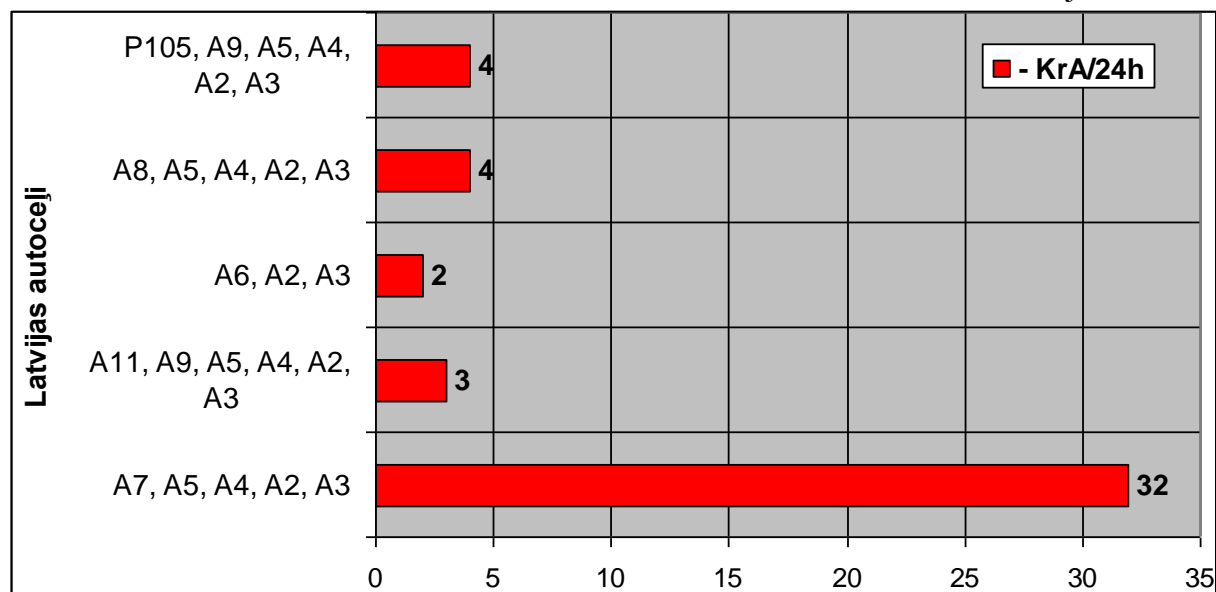
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Valkas RKP

Tabula 3.2.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24	%
A7, A5, A4, A2, A3 (Grenctāle-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-a/c A2-Valmiera-Valka)	32	72
A11, A9, A5, A4, A2, A3 (Rucava-Liepāja-Saldus-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-a/c A2-Valmiera-Valka)	3	8
A6, A2, A3 (Pātarnieki-Krāslava-Jēkabpils-Apvedceļš A4- a/c A2-Valka)	2	4
A8, A5, A4, A2, A3 (Meitene-Jelgava-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4- a/c A2-Valka)	4	8
P105, A9, A5, A4, A2, A3 (Ezere-Saldus-Apvedceļš A5-Apvedceļš A4-Valka)	4	8

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Valkas RKP

Zīmējums 3.2.20.



Galvenais kravas automobiļu maršruts pēc satiksmes intervijas datiem ir no Valkas RKP pa autoceļiem A3, A4 un A7 uz Grenctāles RKP. Valkas RKP kravas automobiļu plūsma abos virzienos ir līdzīga, jo galvenokārt automobiļi brauc uz/no Rīgu vai Grenctāles RKP (skat. tabula 3.2.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Valkas RKP

Tabula 3.2.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A3, A2, A4, A5, A7 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Grenctāle)	44	38
A3 (Valka - Valmiera - Cēsis)	28	24
A3, A2 (Valka - Rīga)	23	20
A3, A2, A4, A5, A10 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Ventspils)	4	3
A3, A2, A4, A5, A9, P105 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 -Saldus-Ezere)	5	4
A3, A2, A4, A6 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Aizkraukle - Daugavpils)	2	1.5
A3, P25 (Valka - Smiltene)	3	3
A3, A2, A4, A5, A8 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Jelgava - Meitene)	1	1
A3, A2, A4, A5, A8, P97 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 -Jelgava - Dobeļe)	2	1.5
A3, A2, A4, A6, A12 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Jēkabpils - Rēzekne - Terehova)	2	1.5
A3, A2, A4, A5, A9, A11 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 -Liepāja - Rucava)	1	1

Arī virzienā no Valkas RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Grenctāles RKP, kā arī pārējie galvenie maršruti ir stipri līdzīgi virzienam uz Valkas RKP.

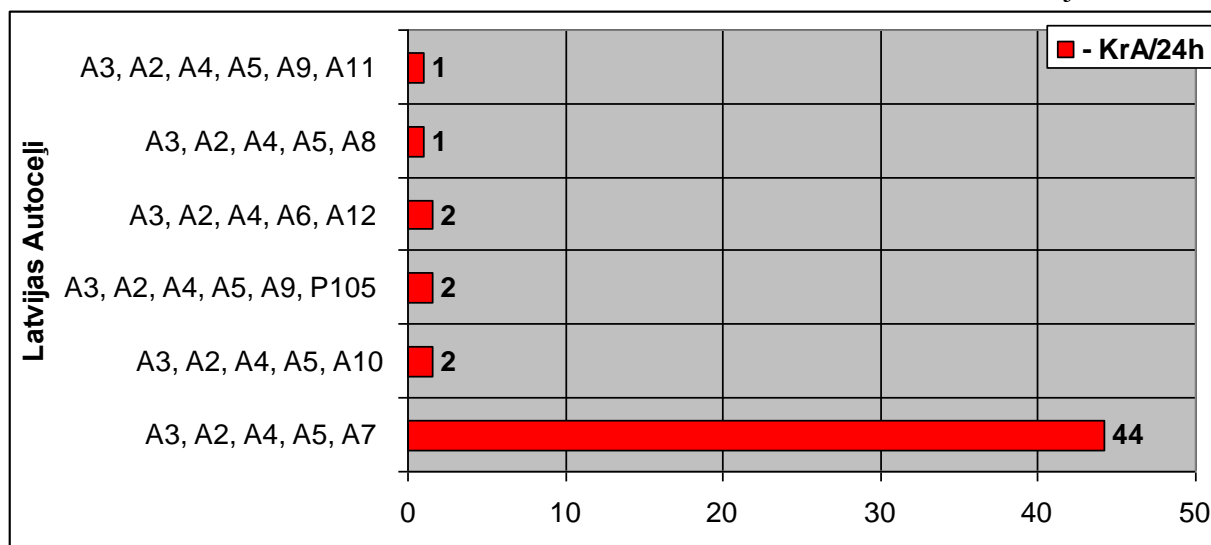
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Valkas RKP

Tabula 3.2.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A3, A2, A4, A5, A7 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Grenctāle)	44	85
A3, A2, A4, A5, A10 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Ventspils)	2	3
A3, A2, A4, A5, A9, P105 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 -Saldus-Ezere)	2	3
A3, A2, A4, A6, A12 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Jēkabpils - Rēzekne - Terehova)	2	3
A3, A2, A4, A5, A8 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Jelgava - Meitene)	1	3
A3, A2, A4, A5, A9, A11 (Valka - a/c A2 - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 -Liepāja - Rucava)	1	3

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Valkas RKP

Zīmējums 3.2.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.2.13. un tabulā 3.2.15. redzamie dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Valkas RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošā kartes

3.3. Veclaicenes RKP

3.3. Veclaicenes RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.3.1



Veicot satiksmes aptauju Veclaicenes RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Veclaicenes RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI), par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (skat. tabula 3.3.1.).

Veclaicenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.3.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
181	9.00 - 17.00	Trešdiena	23.07.08	0.505	0.99	1.15	313

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GVDI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika

veikta ~ 6km pirms Veclaicenes RKP (a/c A2 - 189km), līdz ar to tajā tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem šajā posmā un RKP strādājošais personāls. Diemžēl sakarā ar Latvijas pievienošanos Eiropas Savienībai un Šengenas līguma zonai, robežsardzes dati pēc 2003. gada ir nepilnīgi, jo Ainažu RKP ir ES iekšējā robeža, kurā robežkontrole un statistiskā uzskaitē netiek veikta vai tiek veikta daļēji. Tomēr tabulā 3.3.2. ir redzams, ka 2002.gadā un 2003. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Veclaicenes RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Veclaicenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.3.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC KrA/24h		RS (GDVI)	RS KrA/24h		CP (GDVI)	CP KrA/24h	
2002	355	25%	89	140	30%	42			
2003	523	25%	131	166	45%	75			
2004	503	35%	176	-	-	-			
2005	538	32%	172	-	-	-			
2006	495	39%	193	-	-	-			
2007	522	38%	198	-	-	-			
2008	554	31%	172	-	-	-	313	33%	103

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS - gada diennakts vidējā intensitāte pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.3.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Veclaicenes RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 103 kravas automobiļi, no kuriem 23 ir virzienā no Latvijas un 80 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.3.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Veclaicenes RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem visbiežāk galamērķis bija kāda vieta Igaunijā vai Krievijas virzienā – St. Pēterburga (skat. tabula 3.3.3. un zīmējums 3.3.2.)

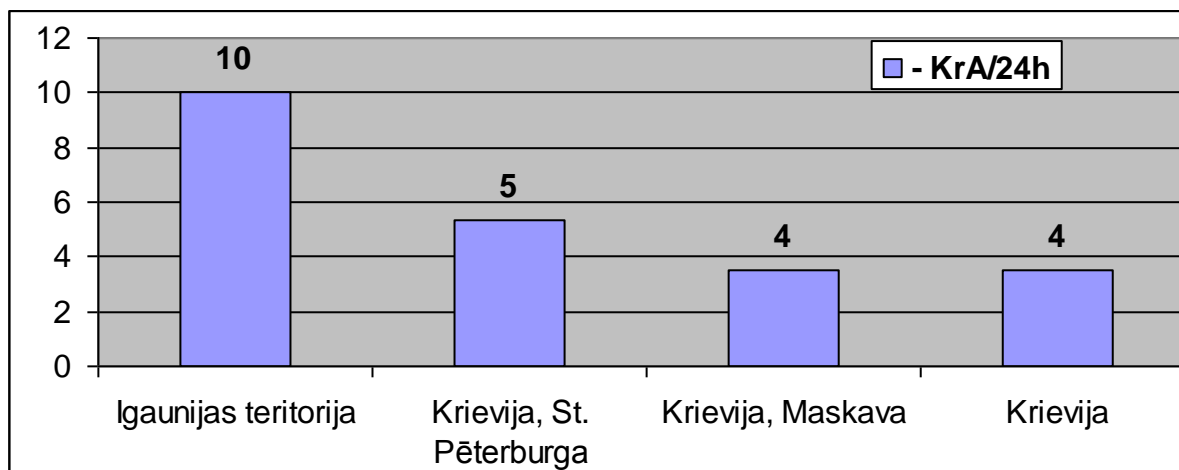
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Igaunijas teritorija	10	47
Krievija, St. Pēterburga	5	23
Krievija, Maskava	4	15
Krievija	4	15

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Veclaicenes RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Rīga, tomēr, ja aplūko pārējos galamērķus kopumā, tad Latvija ir tranzītvalsts, un vairākumam no kravas automobiļiem galamērķis ir Lietuva, Polija vai kāda cita no Eiropas valstīm (skat. tabula 3.3.4. un zīmējums 3.3.3.).

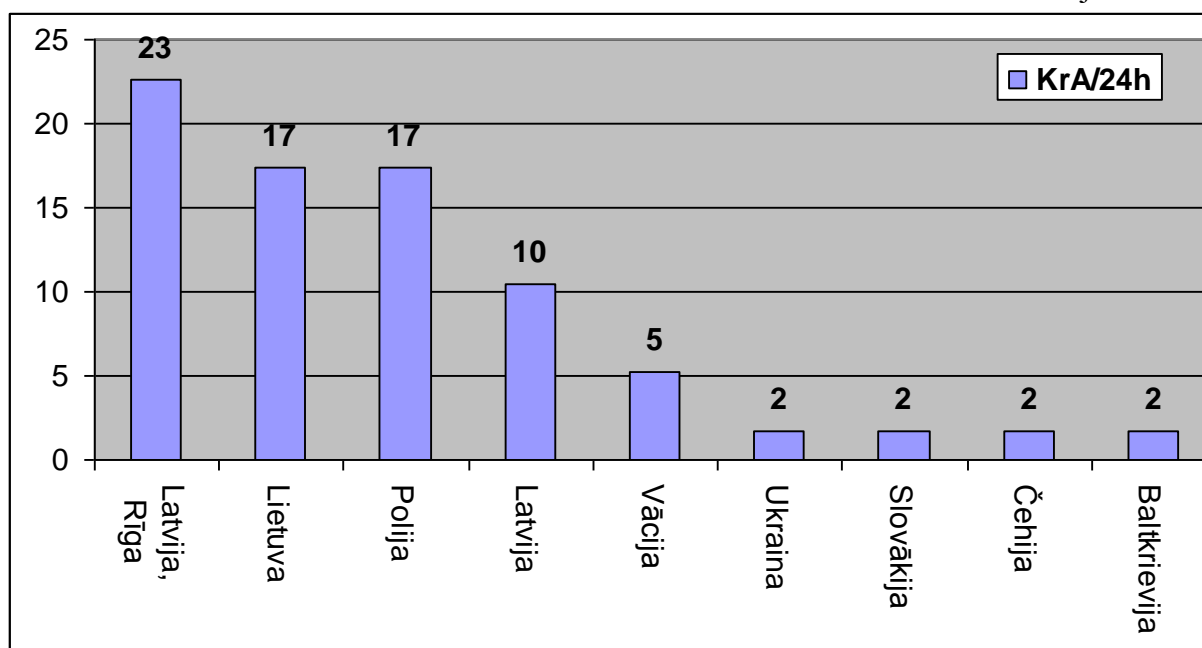
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	23	28
Lietuva	17	22
Polija	17	22
Latvija	10	13
Vācija	5	7
Ukraina	2	2
Slovākija	2	2
Čehija	2	2
Baltkrievija	2	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.3.



3.3.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Veclaicenes RKP izbraucot no Latvijas, 8% brauciena sākumpunkts bija Rīga un 23% citas vietas Latvijā, bet no tranzīta kravas automobiļiem visvairāk brauca no Lietuvas un Polijas (skat. tabula 3.3.5. un zīmējums 3.3.4.).

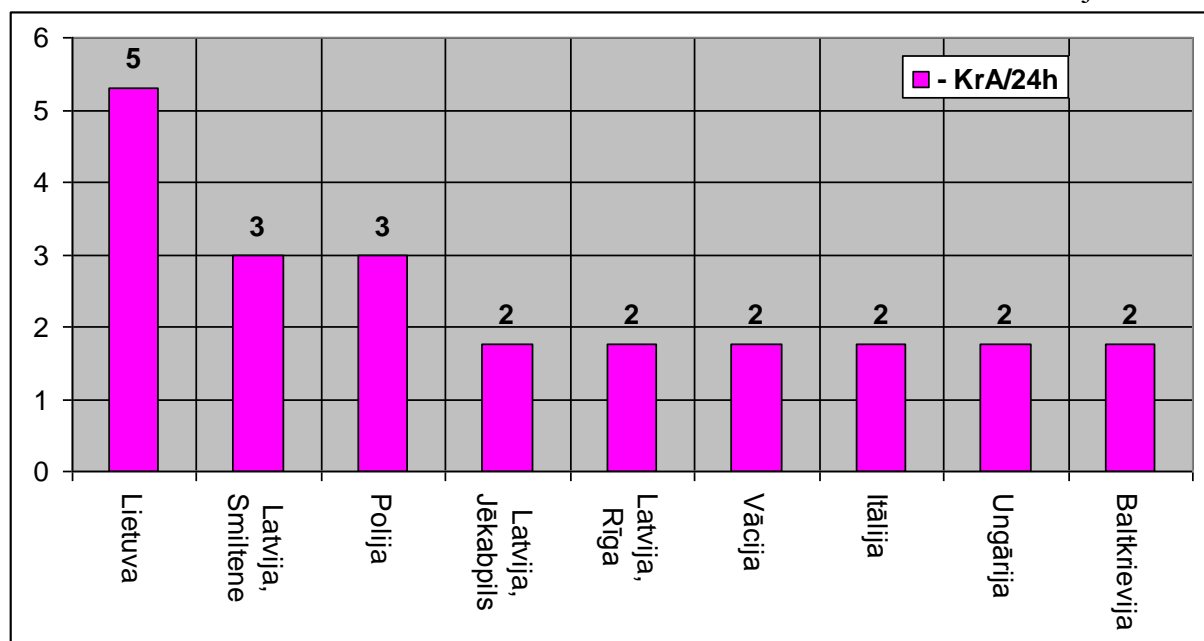
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.5.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva	5	23
Latvija, Smiltene	3	15
Polija	3	15
Latvija, Jēkabpils	2	8
Latvija, Rīga	2	8
Vācija	2	8
Itālija	2	8
Ungārija	2	8
Baltkrievija	2	8

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.4.



Savukārt no visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja Veclaicenes RKP Latvijas virzienā, aptuveni 87% brauciena sākumpunkts bija kāda vieta vai pilsēta Krievijā, savukārt, 13% kravas automobiļu brauca no Igaunijas (skat. tabula 3.3.6. un zīmējums 3.3.5.). Tranzītsatiksme caur Veclaicenes RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir kravas automašīnas, kas atgriežas pēc kravu piegādes uz Krieviju.

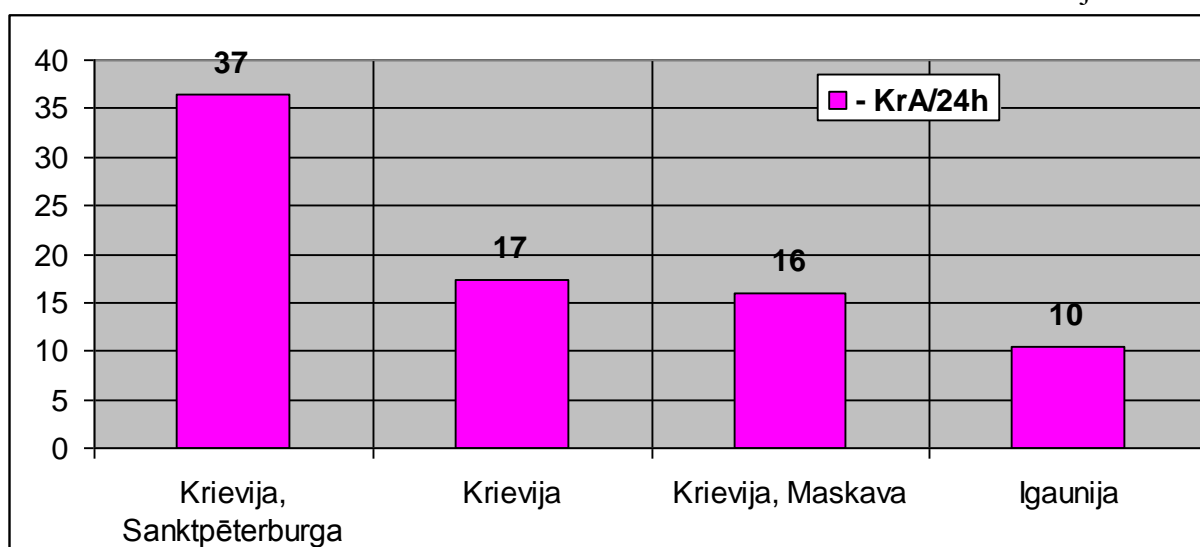
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.6.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija, St. Pēterburga	37	46
Krievija	17	22
Krievija, Maskava	16	19
Igaunija	10	13

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.5.

**3.3.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts**

Tranzīta satiksmes galamērķis virzienā no Latvijas ir Krievija un Igaunija. No Latvijas teritorijas kravu plūsma ar autotransportu caur Veclaicenes RKP visvairāk ir uz Igauniju, tomēr arī no Latvijas uz Krieviju dodas ~ 8% kravas automobiļu. (skat. tabula 3.3.7. un zīmējums 3.3.6.). Brauciena sākumpunkti šim virzienam ir dažādi, bet galvenokārt tās ir ES valstis.

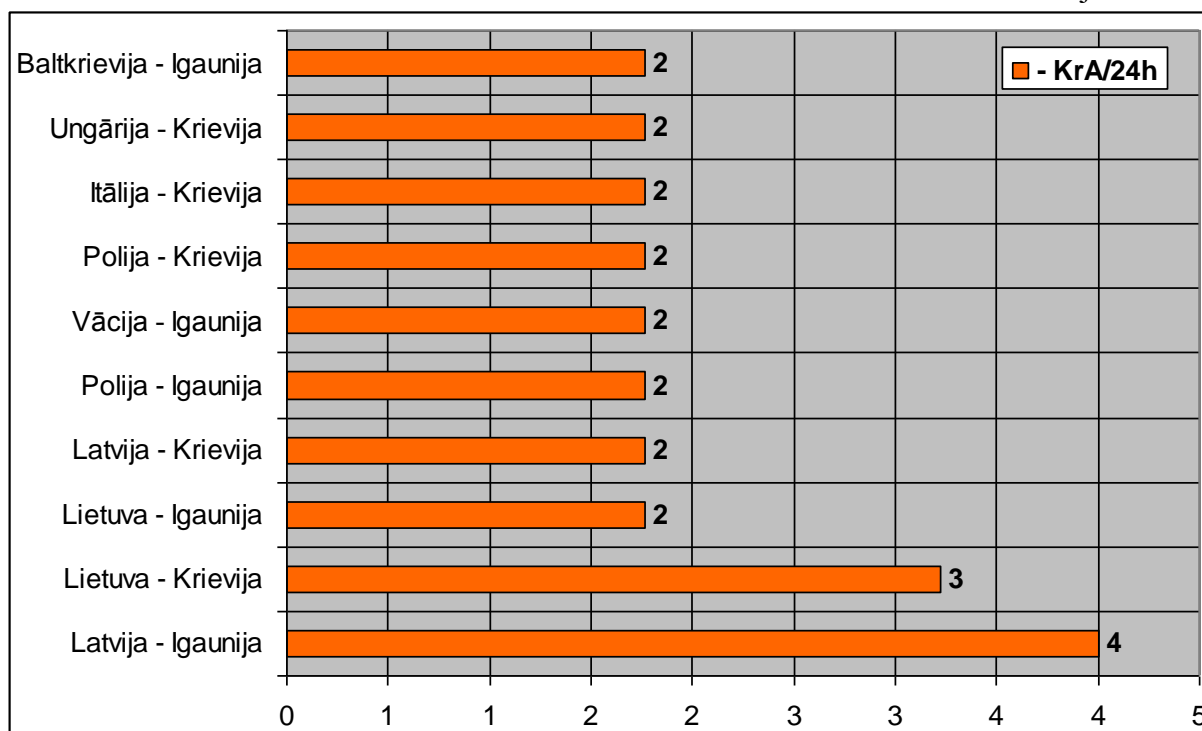
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Igaunija	4	22
Lietuva - Krievija	3	14
Lietuva - Igaunija	2	8
Latvija - Krievija	2	8
Polija - Igaunija	2	8
Vācija - Igaunija	2	8
Polija - Krievija	2	8
Itālija - Krievija	2	8
Ungārija - Krievija	2	8
Baltkrievija - Igaunija	2	8

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.6.



Caur Veclaicenes RKP virzienā uz Latviju aptuveni 87% no visiem kravas automobiļiem dodas no Krievijas. No tiem visvairāk dodas uz Latviju, Lietuvu un Poliju, pārējos virzienos satiksme ir maza. (skat. tabula 3.3.8. un zīmējums 3.3.7.).

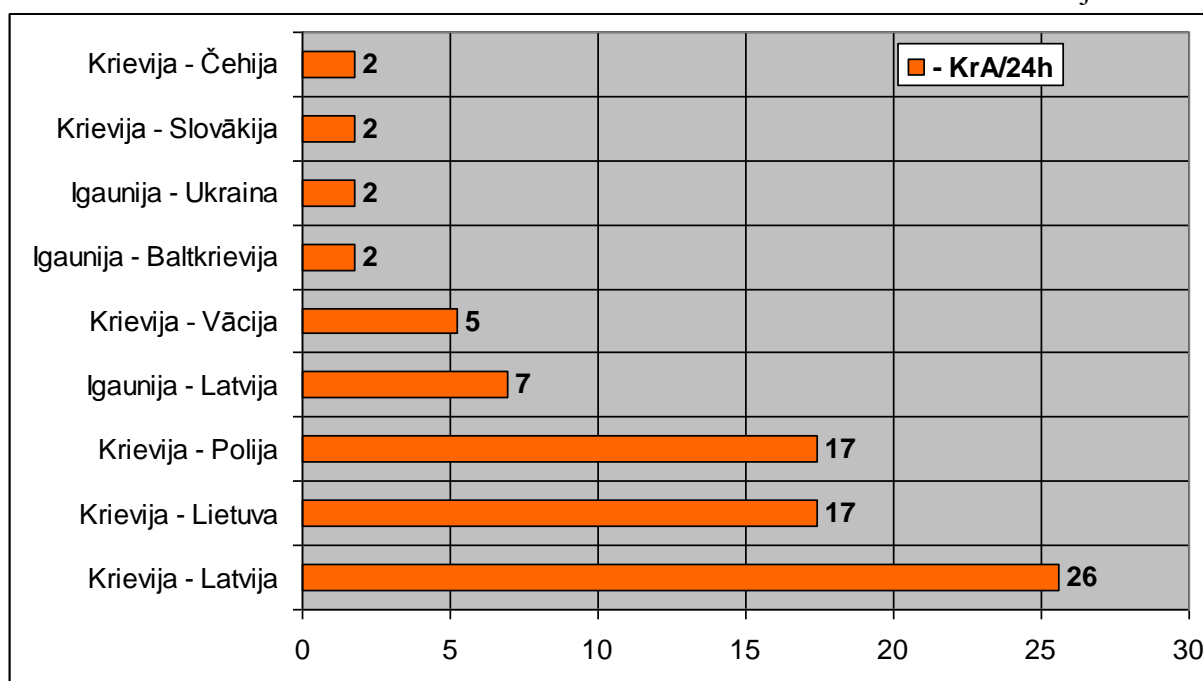
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.8.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Latvija	26	32
Krievija - Lietuva	17	22
Krievija - Polija	17	22
Igaunija - Latvija	7	9
Krievija - Vācija	5	7
Igaunija - Baltkrievija	2	2
Igaunija - Ukraina	2	2
Krievija - Slovākija	2	2
Krievija - Čehija	2	2

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.7.



3.3.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Veclaicenes RKP abos virzienos ir 63 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 16 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 70% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta

virzieni ir uz Igauniju (7 KrA/24h) un Krieviju (9 KrA/24h), savukārt brauciena sākumpunkti ir ļoti dažādi, pārsvarā ES valstis (skat. tabula 3.3.9.).

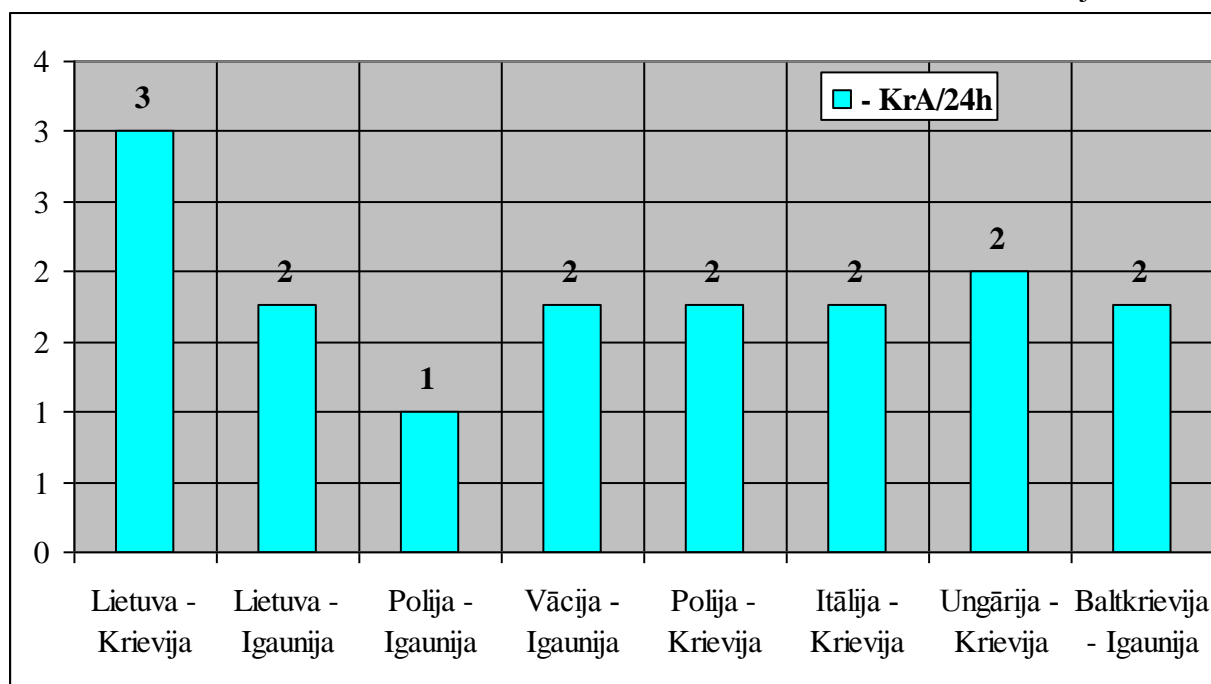
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.9.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	5
Polija	3
Vācija	2
Itālija	2
Ungārija	2
Baltkrievija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.8.



Virzienā uz Latviju caur Veclaicenes RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 47 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 59% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir no Igaunijas (4 KrA/24h) un Krievijas (43 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti ir ļoti dažādi (skat. tabula 3.3.10).

Kopumā tranzīta satiksmes maršruti Veclaicenes RKP abos virzienos ir līdzīgi un pārsvarā tie ir tirdzniecības pārvadājumi caur Latviju uz/no Igauniju.

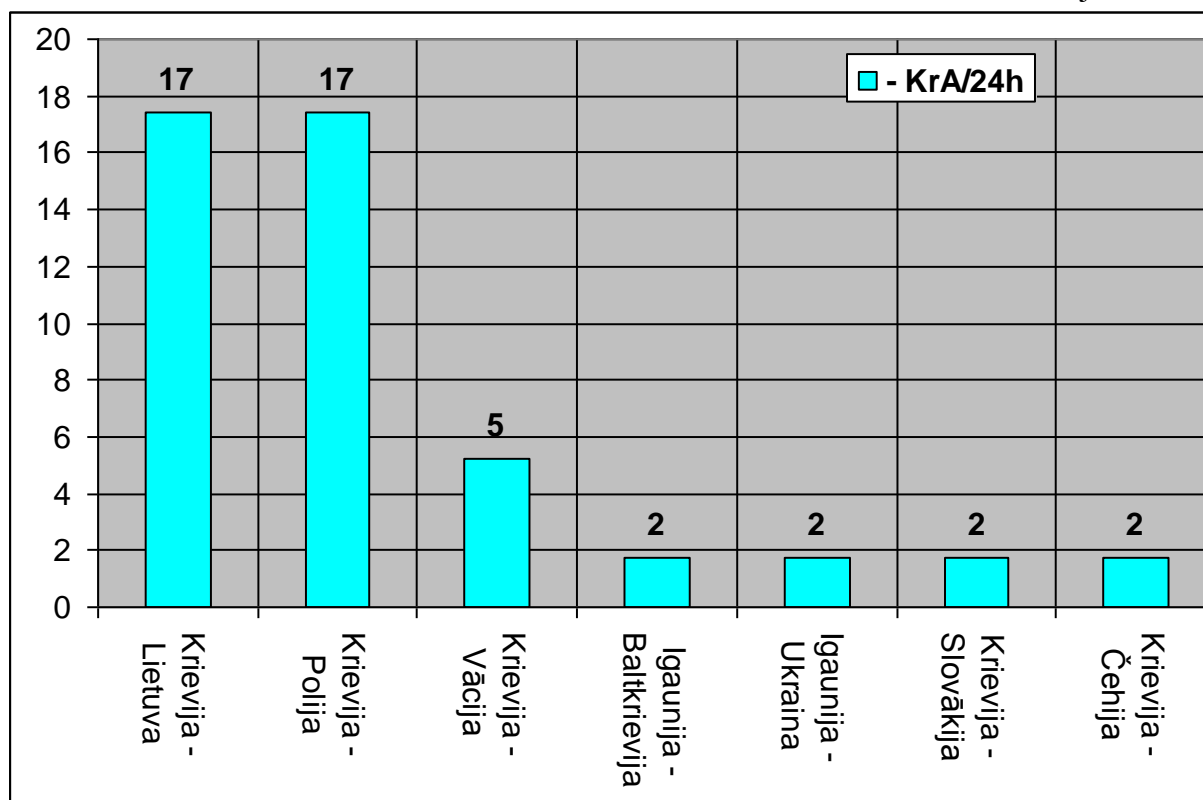
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.10.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	17
Polija	17
Vācija	5
Ukraina	2
Slovākija	2
Čehija	2
Baltkrievija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.9.

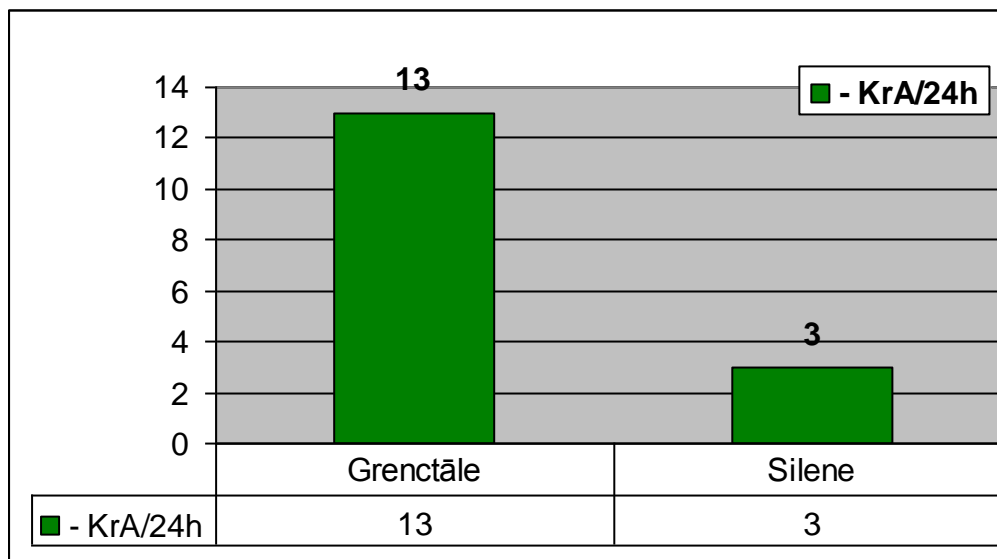


3.3.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem caur Grenctāles RKP šķērsoja Latvijas valsts robežu, lai dotos Veclaicenes RKP virzienā. Pārējie kravas automobiļi šķērsoja robežu Silenes RKP (skat. zīmējums 3.3.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Veclaicenes RKP

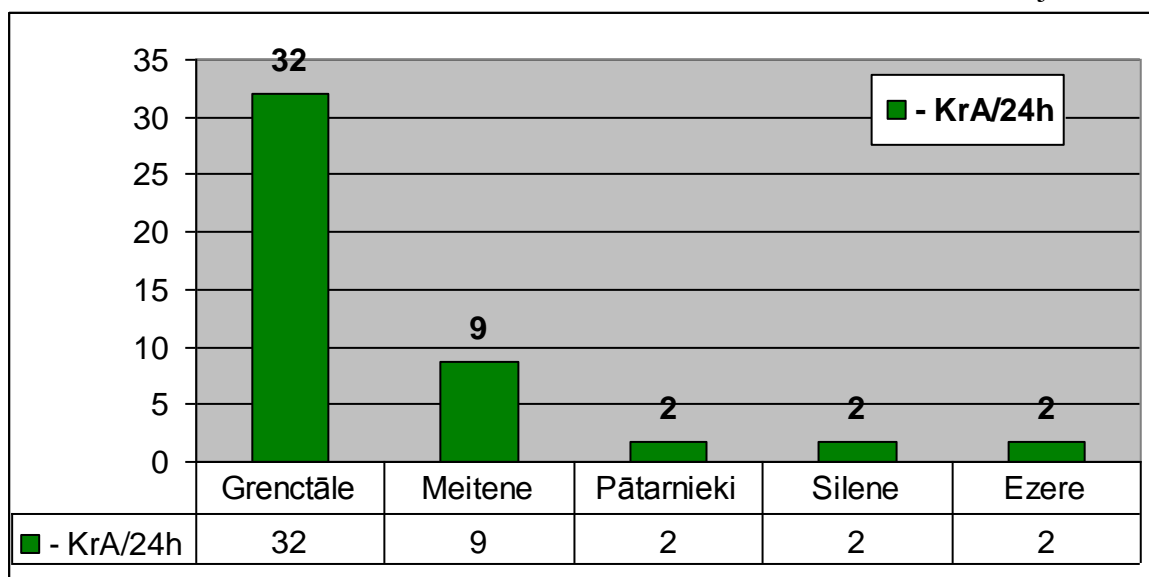
Zīmējums 3.3.10.



Tāpat kā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Veclaicenes RKP, tā arī izbraucot no Latvijas, ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem dodas caur Grenctāles RKP, tomēr šeit ir arī tādi virzieni kā Meitenes, Ezeres un Pātarnieku RKP (skat. zīmējums 3.3.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.11.

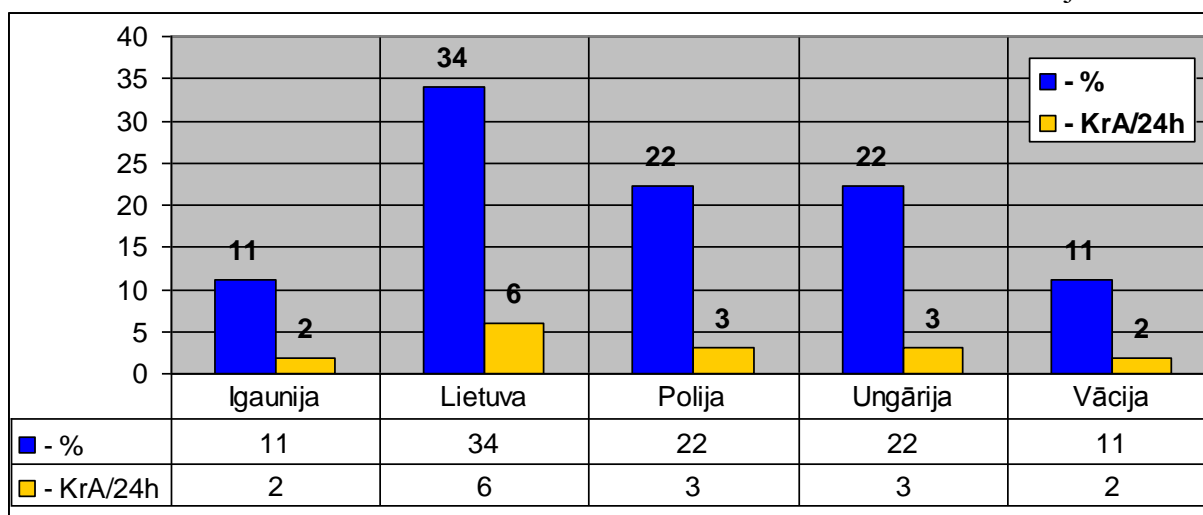


3.3.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā tranzītā braucošo auto reģistrācijas valsti, tad visvairāk kravas automobiļi abos virzienos ir ar Polijas un Lietuvas valsts reģistrācijas numuriem. Veclaicenes RKP virzienā uz Latviju tika konstatēti tranzīta kravas automobiļi ar Latvijas numuriem, kas apstiprina Eurostat statistikas datus par to, ka zināmu daļu tranzīta caur Latviju veido arī mūsu pašu transporta kompānijas. Šajā gadījumā mūsu pārvadātāju maršruti ir no Krievijas uz Vāciju un Poliju.

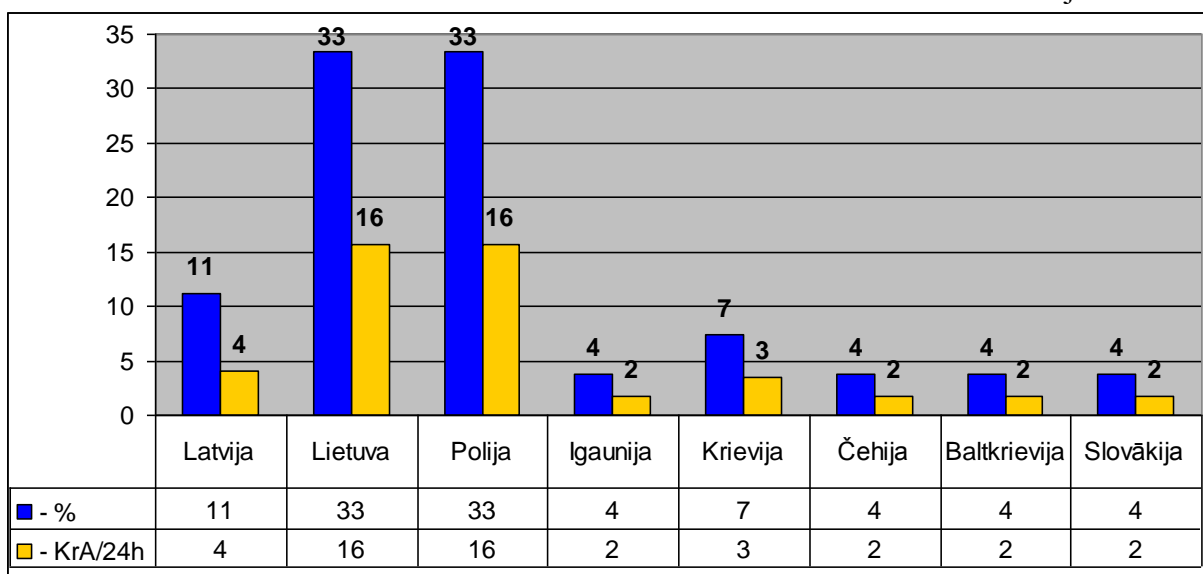
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Veclaicenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.3.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Veclaicenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.3.13.

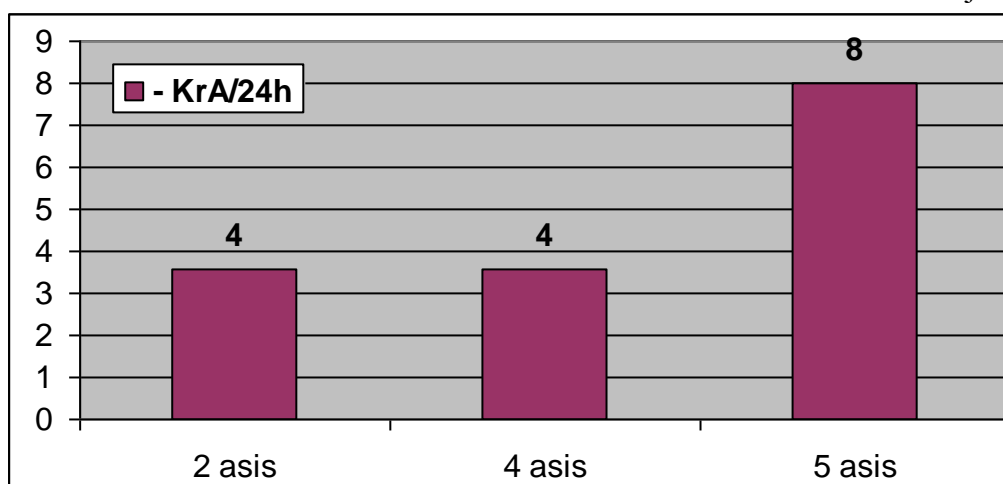


3.3.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Veclaicenes RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār. Kravas automobiļi ar 4 asīm lielākoties ir tādi paši kā ar 5 asīm, tikai gadījumos, kad tie brauc tukši vai krava nav īpaši smaga, tad viena ass tiek pacelta.

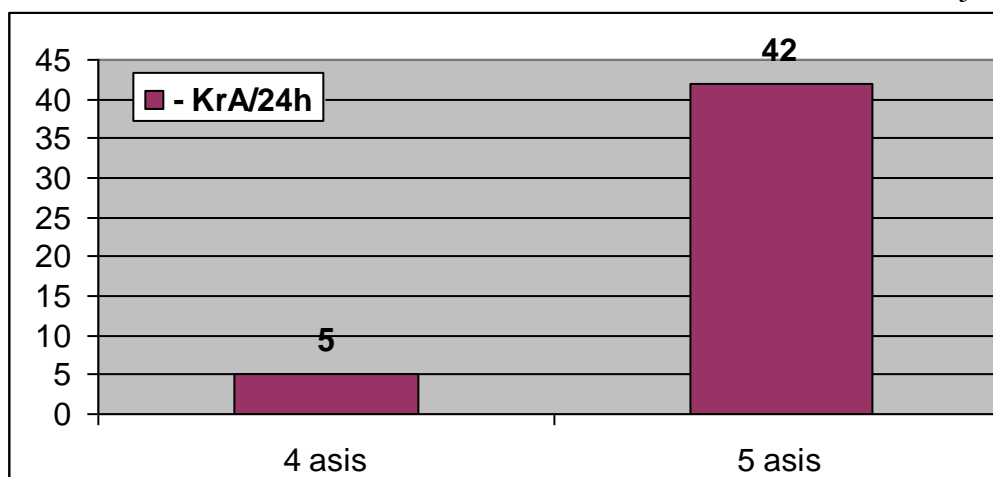
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.15.

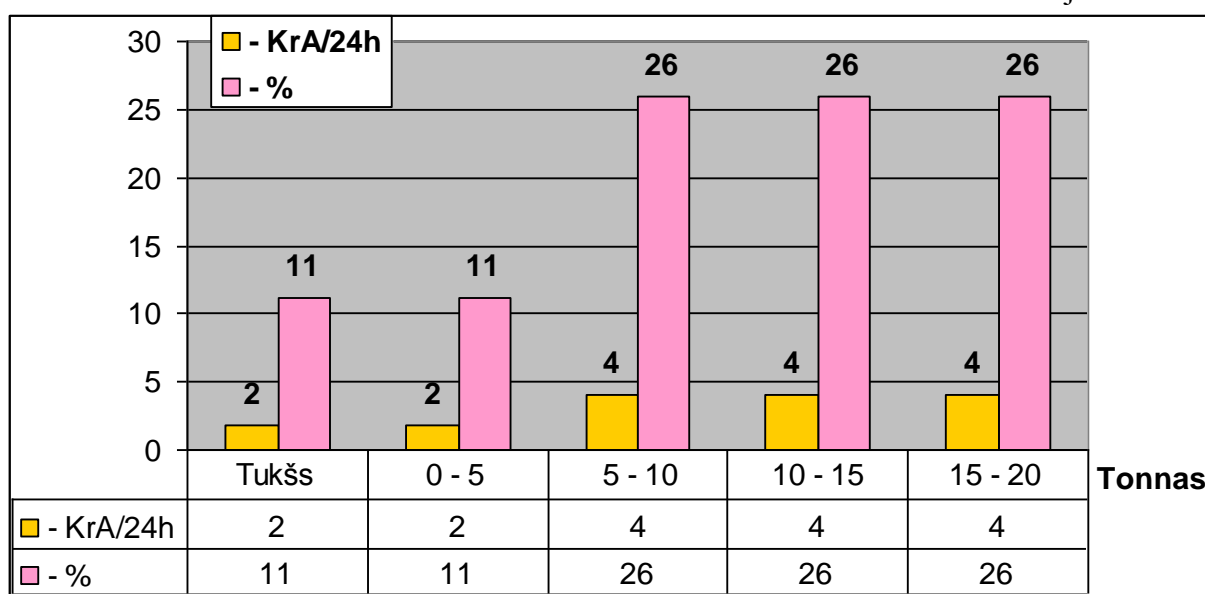


3.3.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā no Latvijas visbiežāk kravas svars ir virs 5 tonnām, kas sakrīt ar optimālo asu skaitu 5 asu kravas automobiļiem, savukārt, virzienā uz Latviju 52% no kravas automobiļiem ir tukši, no kā var secināt, ka tranzīta satiksmes galvenais virziens ir uz Krieviju. Kravas automobiļi uz Krieviju dodas ar kravu, bet atgriežas pārsvarā tukši.

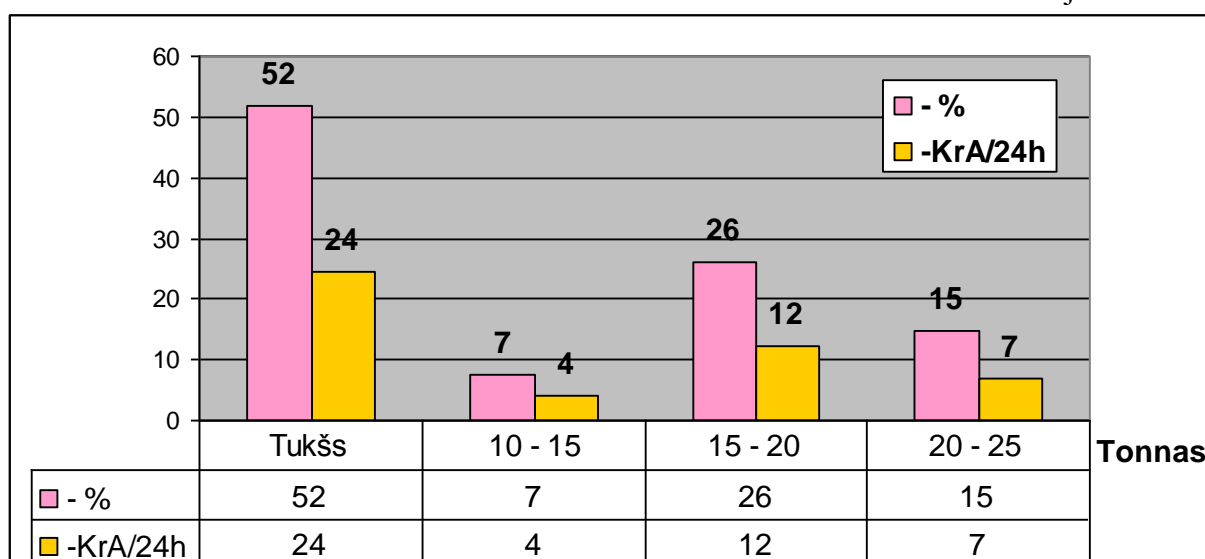
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebrucot Latvijā caur Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.17.



3.3.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Veclaicenes RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Kā jau minēts iepriekš, tad 15% no visiem kravas automobiļiem ir tukši, bet pie raksturīgākajām precēm var minēt koka kurināmos, pārtika, metāls, u.c. (skat. tabula 3.3.11.).

Caur Veclaicenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

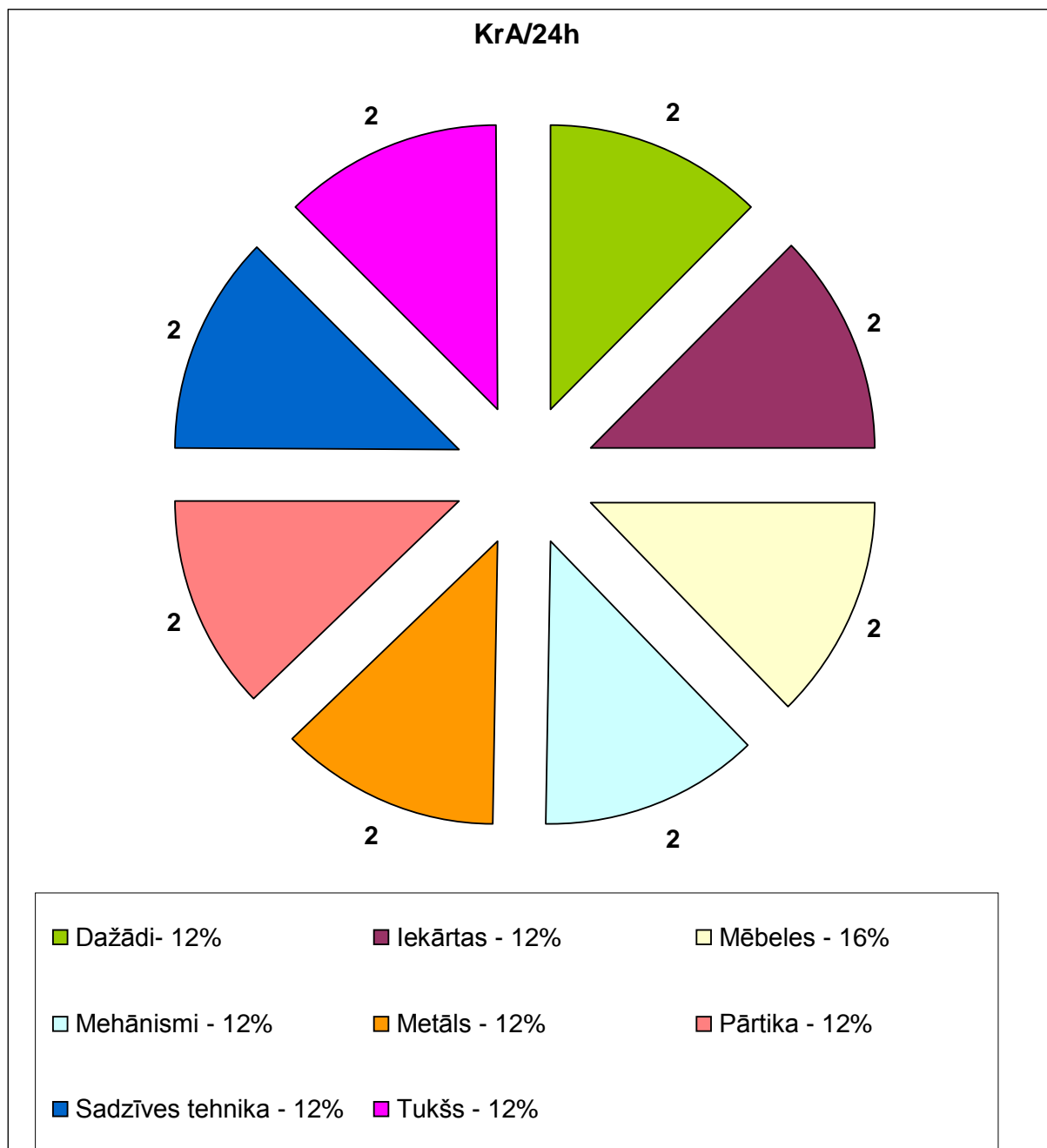
Tabula 3.3.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Dažādi	3	15
Iekārtas	2	8
Koka kurināmie	3	15
Mēbeles	3	15
Mehānismi	2	8
Metāls	2	8
Pārtika	2	8
Sadzīves tehnika	2	8
Tukšs	4	15

Caur Veclaicenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir aptuveni tāds pats kā kopumā, tikai nav tādas preces kā koka kurināmie (skat. zīmējums 3.3.18.).

Caur Veclaicenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.3.18.



Caur Veclaicenes RKP Latvijā iebraucošie kravas automobiļi lielākoties ir bez kravas, arī pārējās preču grupās nav izteikti dominējošas preces un kravu sastāvs ir dažāds. (skat. tabula 3.3.12.).

Caur Veclaicenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

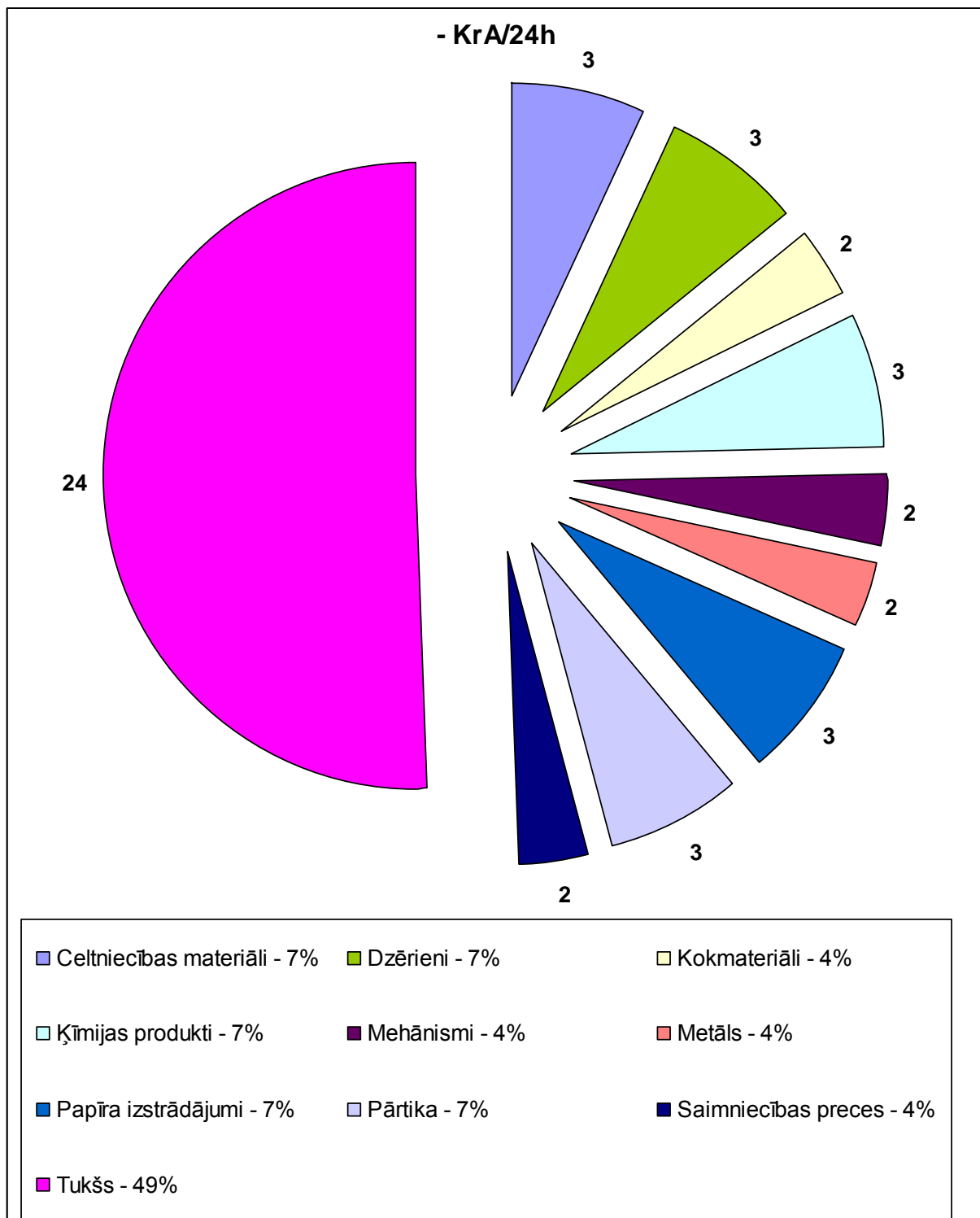
Tabula 3.3.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Būvmateriāli	3	4
Celtniecības materiāli	3	4
Dzērieni	2	2
Koka kurināmie	2	2
Kokmateriāli	3	4
Ķīmijas produkti	3	4
Mehānismi	2	2
Metāls	2	2
Papīra izstrādājumi	4	5
Pārtika	4	5
Saimniecības preces	2	2
Tukšs	50	63

Caur Veclaicenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā (skat. zīmējums 3.3.19.).

Caur Veclaicenes RKP tranzīta braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.3.19.



Kravas sastāvs ir apkopots pa lielākām un vispārīgām preču grupām. Šajā aptaujas punktā abos virzienos vestās preces lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Veclaicenes RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti tikai virzienā uz Latviju.

Virzienā uz Latviju caur Veclaicenes RKP diennaktī vidēji šķērso 9 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 5 ir tranzītā. Visiem automobiļiem ar kravas konteineriem maršruta sākums ir St. Pēterburga, bet galamērķis ir Polija vai Lietuva. Konteineru sastāvs visiem automobiļiem ir tukšs.

3.3.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem, virzienā uz Veclaicenes RKP visvairāk kravas automobiļi brauc no Grenctāles RKP pa autoceļiem A7, A4 un A2. Pārēji maršruti ir virzienā no Silenes RKP, Jēkabpils, Rīgas vai Smiltenes (skat. tabula 3.3.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A2 (Rīga - Veclaicene)	2	9
A6, P37, P35, P43, A2 (Jēkabpils - Pļaviņas - Madona - Gulbene - Alūksne - Veclaicene)	2	9
A7, A5, A4, A2 (Grenctāle - Bauska - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - Sigulda - Veclaicene)	13	56
P27, A2 (Smiltene - Veclaicene)	3	13
P68, A14, P36, P47, A2 (Silene - Rēzekne - Balvi - Alūksne - Veclaicene)	3	13

Tranzīta kravas maršruti caur Latviju virzienā uz Veclaicenes RKP ir tikai no Grenctāles un Silenes RKP (skat. tabula 3.3.14. un zīmējums 3.3.20.).

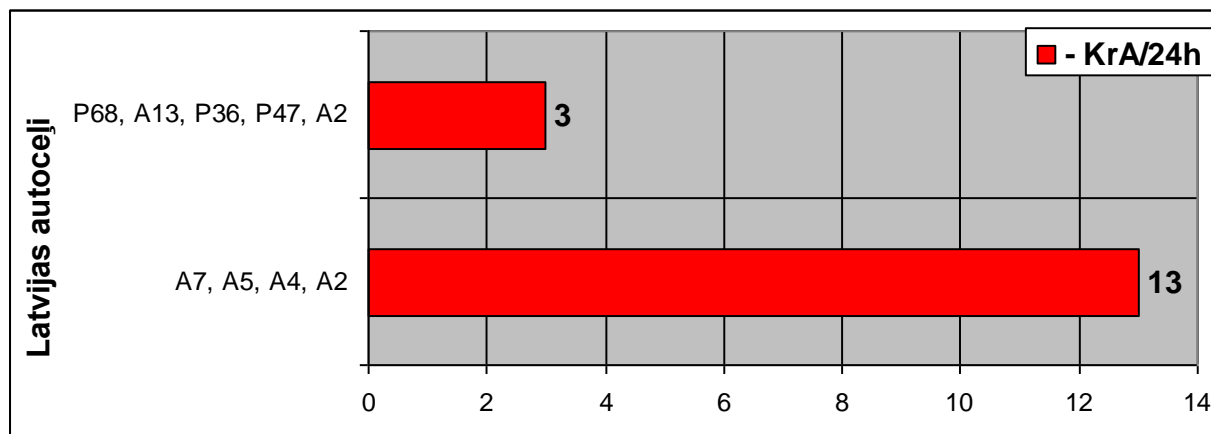
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7, A5, A4, A2 (Grenctāle - Bauska - Apvedceļš A5 - Apvedceļš A4 - Sigulda - Veclaicene)	13	81
P68, A14, P36, P47, A2 (Silene - Rēzekne - Balvi - Alūksne - Veclaicene)	3	19

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem, no Veclaicenes RKP pa autoceļiem A1, A4 un A7 ievērojamākā satiksmes plūsma ir uz Grenctāles RKP. Uz Rīgu brauc 30% no visiem kravas automobiļiem, bet pārējie maršruti ir virzienā uz Lietuvas vai Baltkrievijas robežu (skat. tabula 3.3.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A2 (Veclaicene - Rīga)	25	31
A2, A4, A5, A9, P105 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Saldus - Ezere)	2	3
A2, A4, A5, A7 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Grenctāle)	32	40
A2, A4, A5, A8 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Jelgava - Meitene)	9	11
A2, P23 (Veclaicene - Valka)	1	2
A2, P27 (Veclaicene - Smiltene)	2	2
A2, P27, P18 (Veclaicene - Smiltene - Valmiera)	3	4
A2, P36, A13, A6 (Veclaicene - Gulbene - Rēzekne - Krāslava - Pātarņieki)	2	2
A2, P39, P36, A13, P68 (Veclaicene - Alūksne - Gulbene - Rēzekne - Daugavpils - Silene)	2	2
A2, P39, P43, P36, A13 (Veclaicene - Alūksne - Gulbene - Rēzekne - Daugavpils)	2	3

Tranzīta satiksme virzienā no Veclaicenes RKP ir gandrīz tāda pati kā kopējā plūsmā, tikai bez satiksmes uz Rīgu.

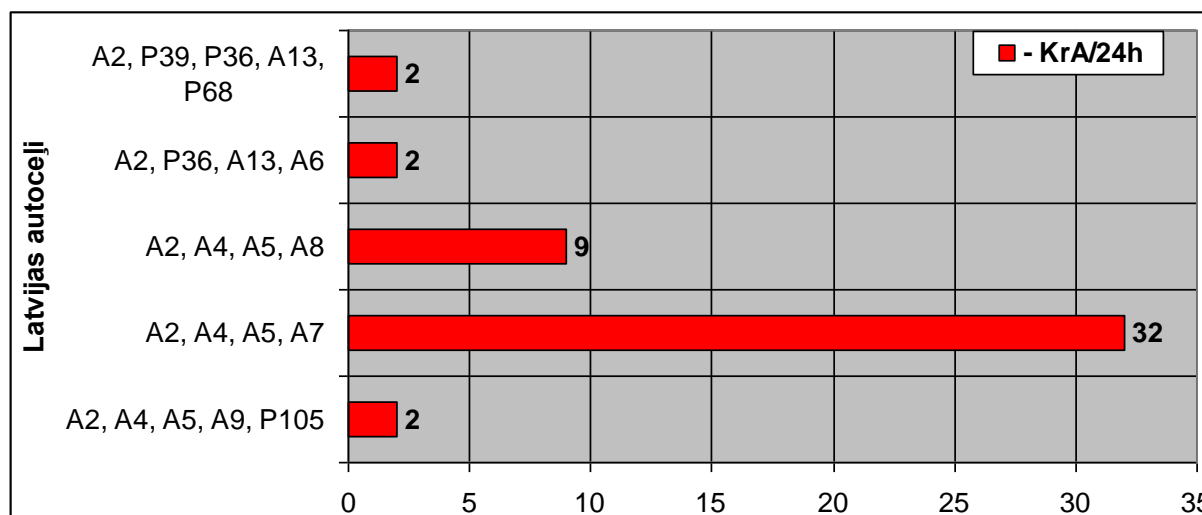
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Veclaicenes RKP

Tabula 3.3.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A2, A4, A5, A9, P105 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Saldus - Ezere)	2	4
A2, A4, A5, A7 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Grenctāle)	32	69
A2, A4, A5, A8 (Veclaicene - Apvedceļš A4 - Apvedceļš A5 - Jelgava - Meitene)	9	19
A2, P36, A13, A6 (Veclaicene - Gulbene - Rēzekne - Krāslava - Pātarnieki)	2	4
A2, P39, P36, A13, P68 (Veclaicene - Alūksne - Gulbene - Rēzekne - Daugavpils - Silene)	2	4

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Veclaicenes RKP

Zīmējums 3.3.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.3.13. un tabulā 3.3.15. redzamiem datiem var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Veclaicenes RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.4. Grebņevas RKP

3.4. Grebņevas RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.4.1



Veicot satiksmes aptauju Grebņevas RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Grebņevas RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (skat. tabula 3.4.1.).

Grebņevas RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.4.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
290	8.00 - 16.00	Trešdiena	09.04.08	0.503	0.99	1.01	577

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GVDI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika veikta ~ 14km pirms Grebņevas RKP (a/c A13 - 149km), līdz ar to šajā posmā tiek iekļauta

vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem un Kārsavas pilsētu, kā arī RKP strādājošais personāls.

Diemžēl robežsardzes datu bāzē nav pieejama pilnīga informācija par Grebņevas RKP šķērsojošo automobiļu skaitu un sastāvu, tomēr par pēdējo 2 gadu atsevišķiem mēnešiem ir pieejama detalizēta informācija- cik un kādi automobiļi šķērso robežu katru dienu.

Tabulā 3.4.2. ir redzams, ka 2007. gadā un 2008. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no a/s „Ceļuprojekts” aprēķiniem un Valsts robežsardzes datiem, kur Grebņevas RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas šķiet pēc LVC datiem. Jāņem vērā arī fakts, ka pirms Grebņevas RKP virzienā uz Krieviju praktiski visu laiku ir kravas automobiļu rinda un robežas šķērsošanas ātrums ir ierobežots, kas noved pie tā, ka diennaktī šķērsojošo kravas automobiļu skaits ir samērā līdzīgs visu gadu.

Grebņevas RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.4.2.

Gads	LVC		RS (vid. dienā)	RS (vid. dienā)		CP (GDVI)	CP		
	(GDVI)	KrA/24h		KrA/24h	KrA/24h		KrA/24h	KrA/24h	
2002	987	49%	484	-	-	-			
2003	734	33%	242	-	-	-			
2004	876	29%	254	-	-	-			
2005	1044	25%	261	-	-	-			
2006	1052	31%	326	-	-	-			
2007	1484	26%	386	468 (Oktobris)	49%	229			
2008	1293	34%	440	458 (Marts)	46%	211	473	45%	213

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.4.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Grebņevas RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 213 kravas automobiļi, no

kuriem 157 ir virzienā no Latvijas, bet 56 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.4.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Grebņevas RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem visbiežāk galamērķis ir Krievijas galvaspilsēta Maskava vai kāda cita vieta Krievijā (skat. tabula 3.4.3. un zīmējums 3.4.2.)

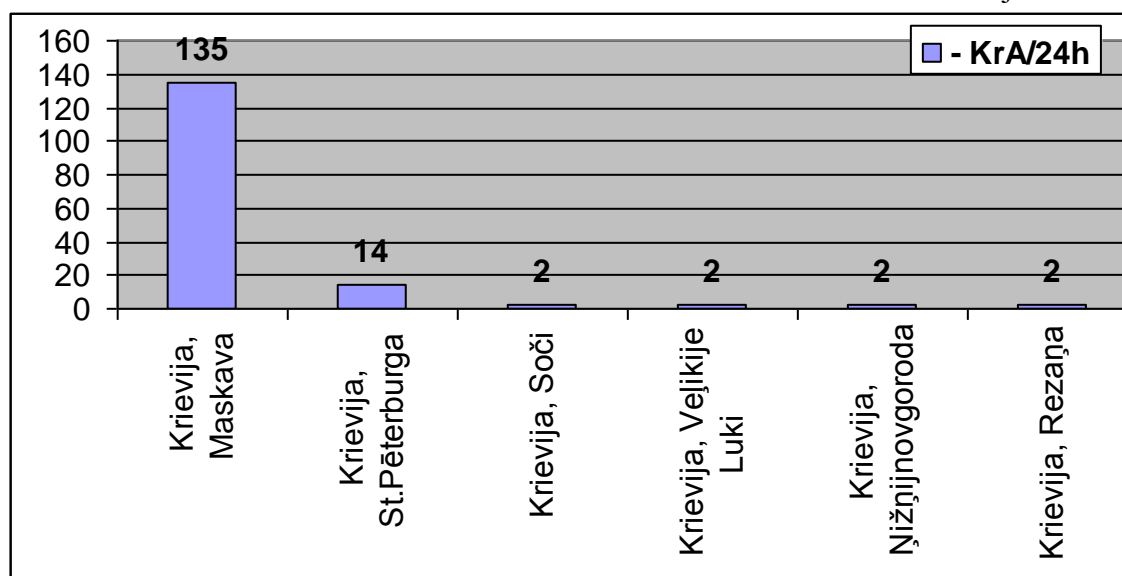
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	135	86
Krievija, St.Pēterburga	14	10
Krievija, Soči	2	1
Krievija, Veļikije Luki	2	1
Krievija, Nižņijnovgoroda	2	1
Krievija, Rezaņa	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Grebņevas RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis ir kāda vieta Lietuvā vai Latvijā (skat. tabula 3.4.4. un zīmējums 3.4.3.).

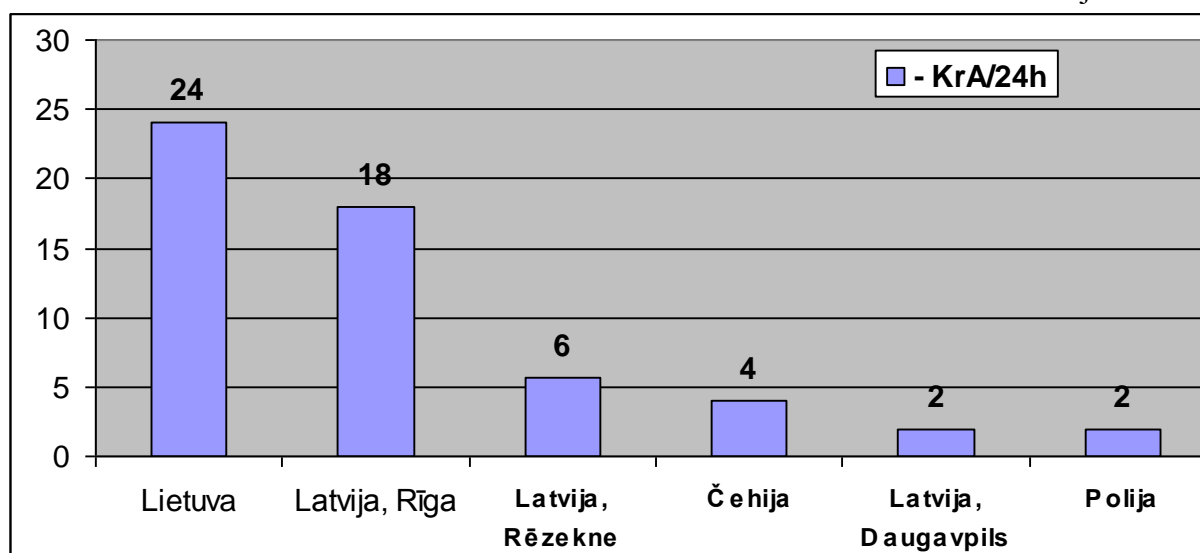
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	24	43
Latvija, Rīga	18	32
Latvija, Rēzekne	6	10
Čehija	4	7
Latvija, Daugavpils	2	4
Polija	2	4

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.3.



3.4.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Grebņevas RKP izbraucot no Latvijas, 44% brauciena sākumpunkts bija kāda vieta Latvijā, tajā skaitā arī Rīga. Tikpat - 44% no visiem kravas automobiļiem brauciena sākumpunkts ir Lietuva (skat. tabula 3.4.5. un zīmējums 3.4.4.).

Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērso Grebņevas RKP Latvijas virzienā, dominē 2 virzieni - Maskava un St. Pēterburga (Krievija), kā arī krietni mazākā skaitā kāda cita pilsēta Krievijā (skat. tabula 3.4.6. un zīmējums 3.4.5.).

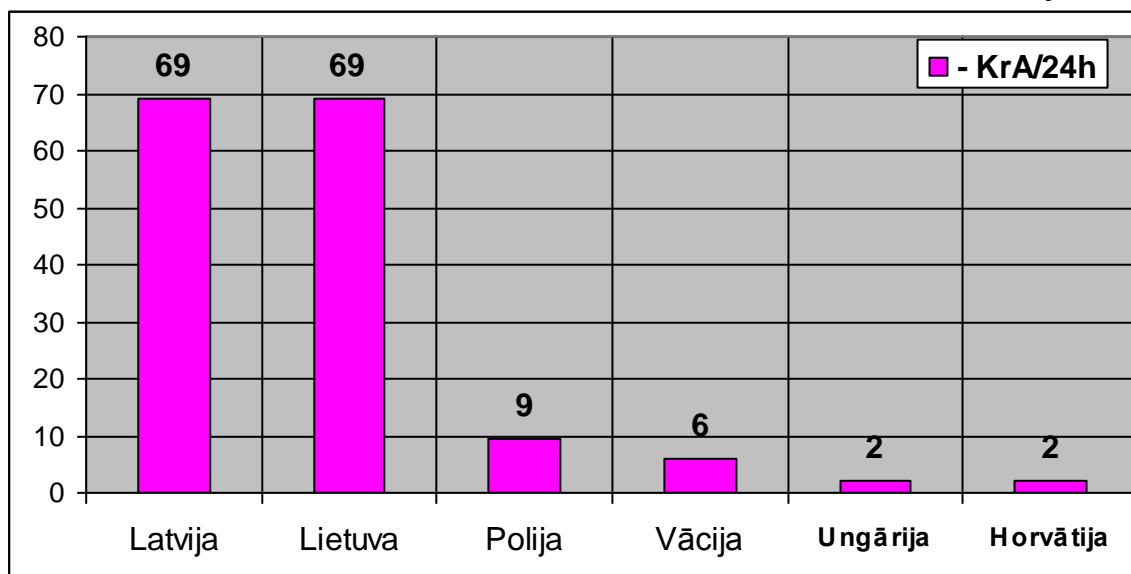
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija	69	44
Lietuva	69	44
Polija	9	6
Vācija	6	4
Ungārija	2	1
Horvātija	2	1

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.4.

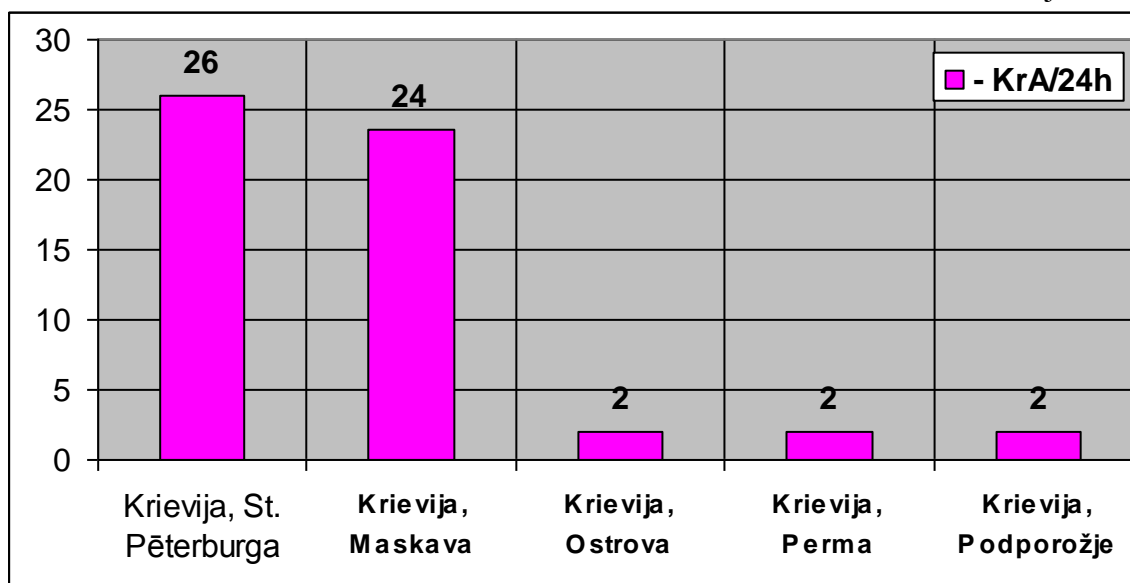
**Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP**

Tabula 3.4.6.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija, St. Pēterburga	26	46
Krievija, Maskava	24	42
Krievija, Ostrova	2	4
Krievija, Perma	2	4
Krievija, Podporožje	2	4

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.5.



3.4.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Grebņevas RKP kravas satiksmes virziens viennozīmīgi ir no kādas Eiropas valsts uz Krieviju un atpakaļ. Kravas automobiļi no Latvijas sastāda 44% no visiem automobiļiem, kuri dodas uz Krieviju caur Grebņevas RKP. 44% automobiļu ir arī no Lietuvas, bet pārējie ir galvenokārt no Polijas vai kādas citas Eiropas valsts. (skat. tabula 3.4.7. un zīmējums 3.4.6.).

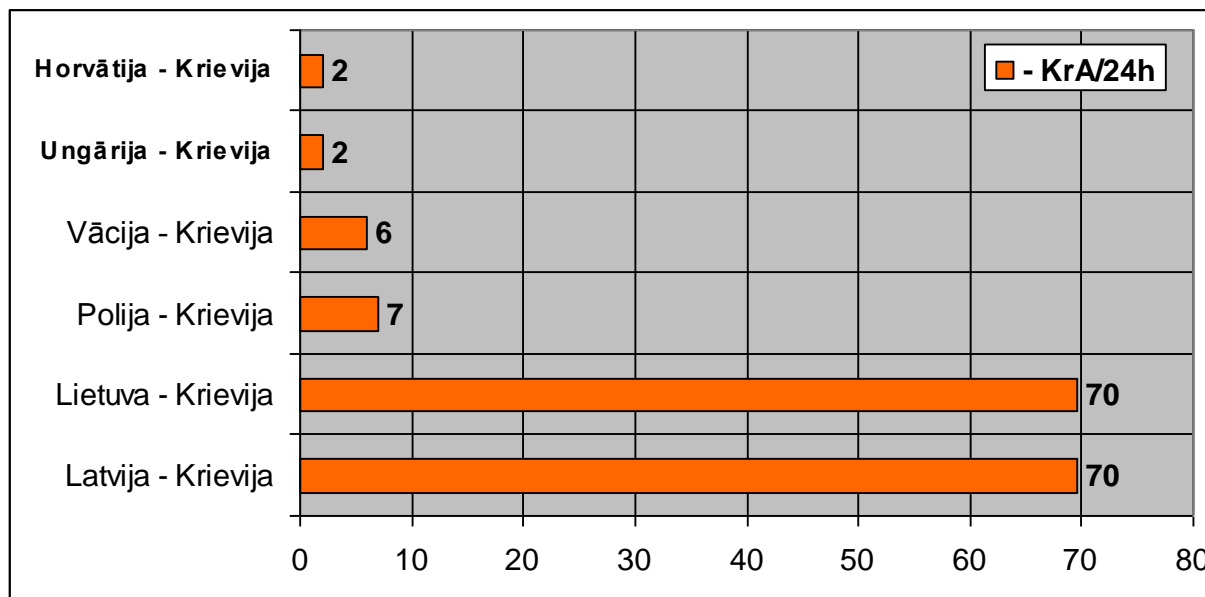
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Krievija	70	44
Lietuva - Krievija	70	44
Polija - Krievija	7	6
Vācija - Krievija	6	4
Ungārija - Krievija	2	1
Horvātija - Krievija	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.6.



Caur Grebņevas RKP virzienā uz Latviju pārsvarā brauc tie kravas automobiļi, kuri atgriežas no Krievijas, tādēļ satiksmes sadalījums ir proporcionāli līdzīgs kā virzienā uz Krieviju. (skat. tabula 3.4.8. un zīmējums 3.4.7.).

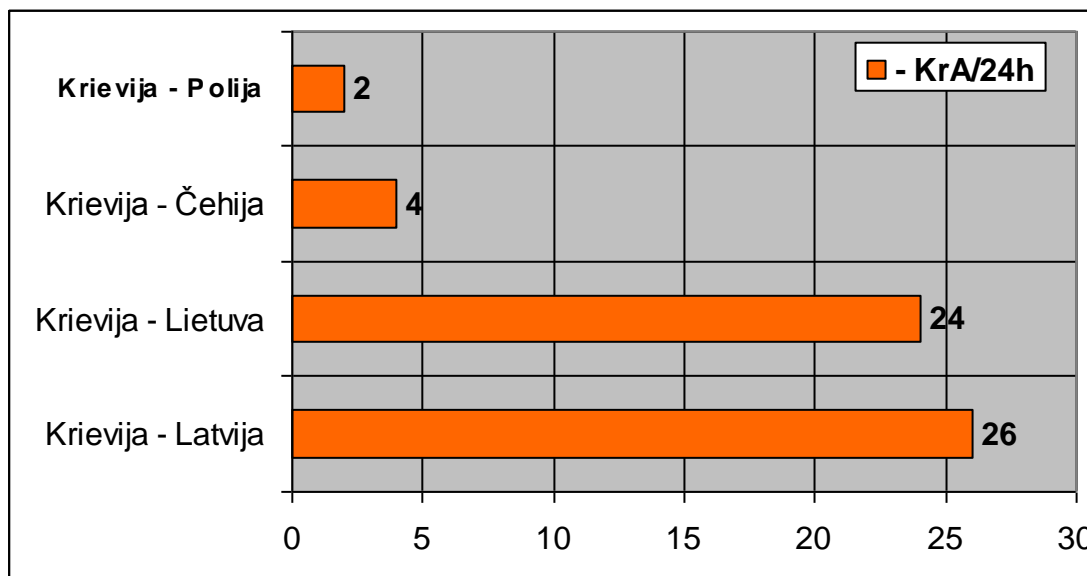
Brauciena sākumpunkts-galapunkts ie braucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.8.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Latvija	26	46
Krievija - Lietuva	24	43
Krievija - Čehija	4	7
Krievija - Polija	2	4

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.7.



3.4.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Grebņevas RKP abos virzienos ir 117 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 88 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 55% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virziens ir tikai uz Krieviju, savukārt brauciena sākumpunkti ir ļoti dažādi, pārsvarā ES valstis (skat. tabula 3.4.9.).

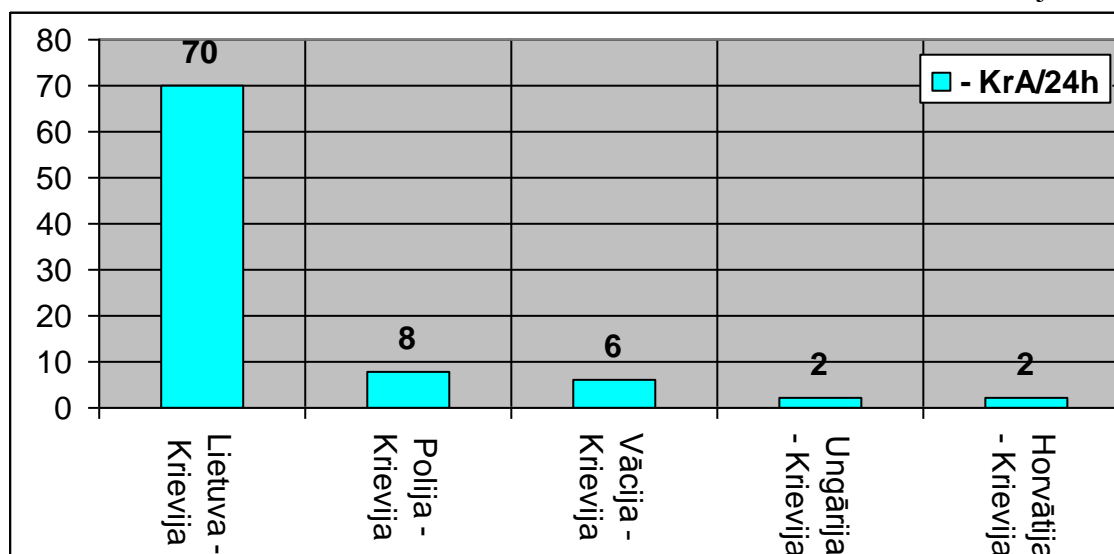
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.9.

Valstis	KrA/24h
Lietuva	70
Polija	8
Vācija	6
Ungārija	2
Horvātija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.8.



Virzienā uz Latviju caur Grebņevas RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 30 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 53% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir tikai no Krievijas (30 KrA/24h). Savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Lietuva, Polija un Čehija (skat. tabula 3.4.10).

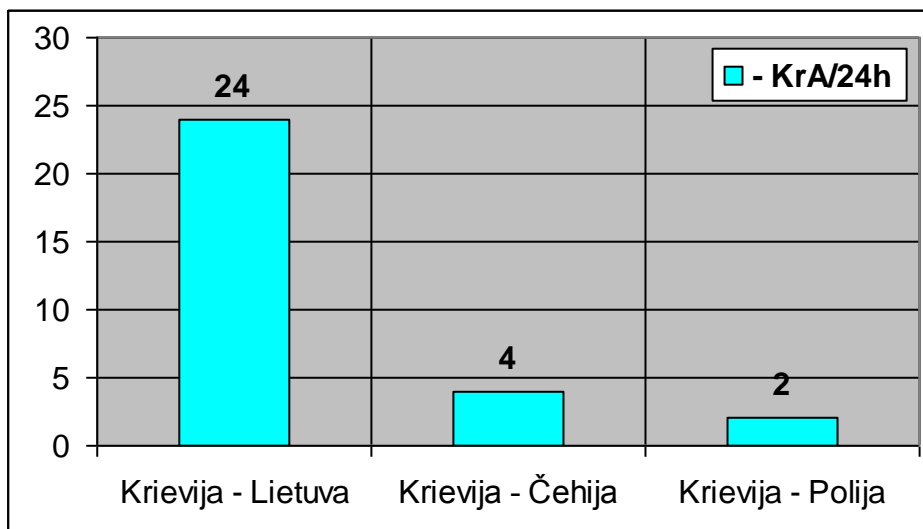
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Tabula 3.4.10.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	24
Čehija	4
Polija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.9.

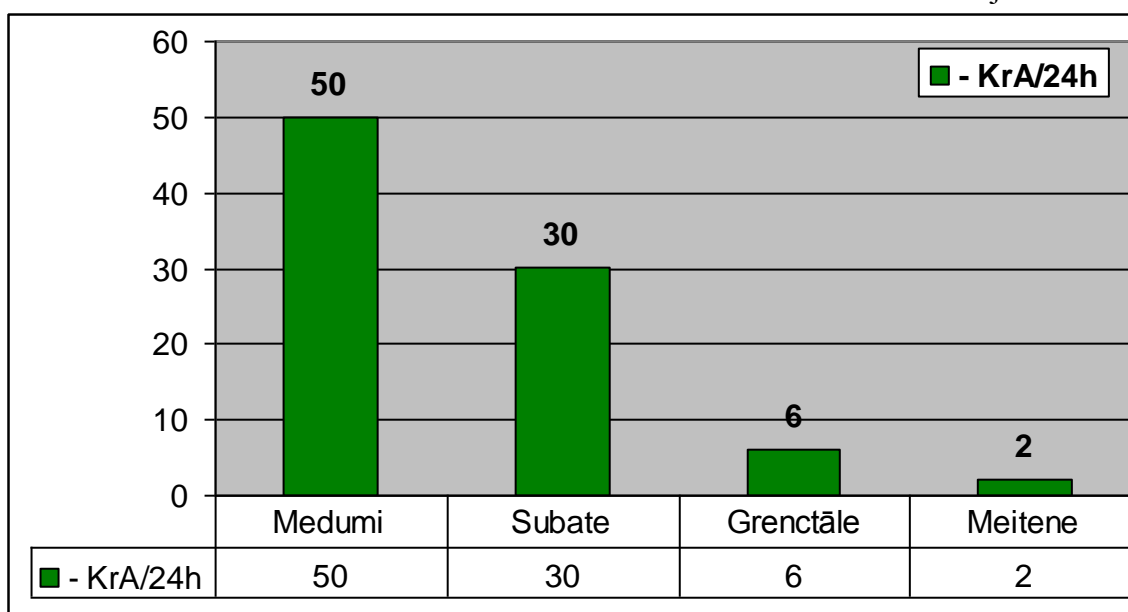


3.4.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem iebrauca Latvijā caur Medumu un Subates RKP, jo šie ir tuvākie robežšķērsošanas punkti ar Lietuvu, no kurienes tad arī brauc lielākā daļa no tranzīta satiksmes virzienā uz Grebņevas RKP (skat. zīmējums 3.4.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.10.

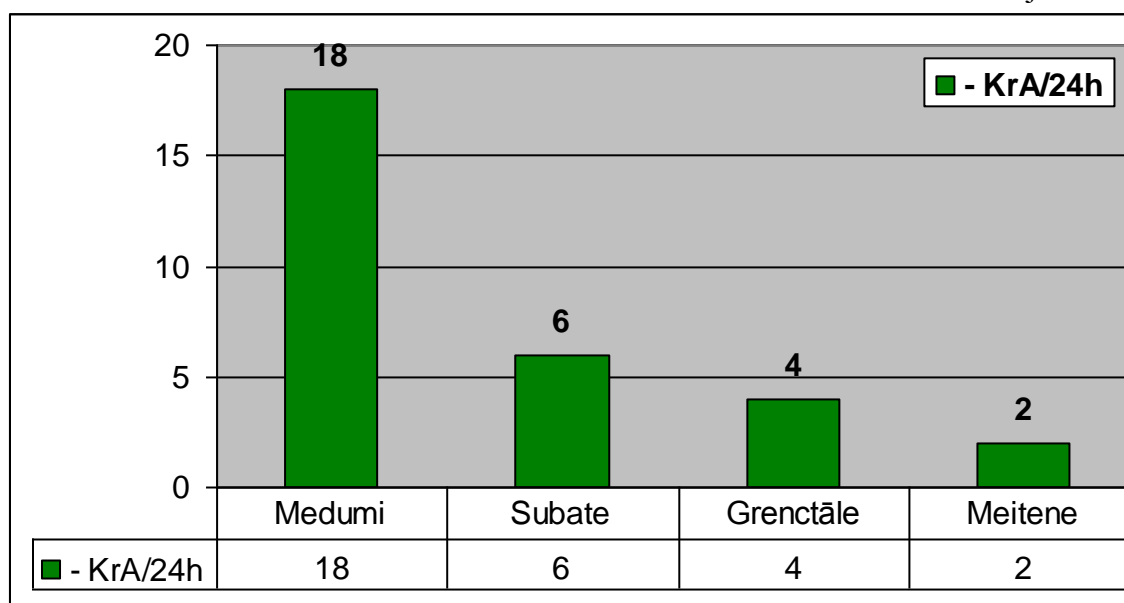


Tāpat kā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Grebņevas RKP, tā arī izbraucot no Latvijas, ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem dodas caur Medumu un Subates RKP (skat. zīmējums 3.4.11.).

Kopumā robežpunkti, pa kuriem caur Grebņevas RKP iebrauc vai izbrauc no Latvijas, nav kardināli atšķirīgi. Pārsvarā tie ir vienādi, mainās tikai plūsmas apjoms.

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.11.

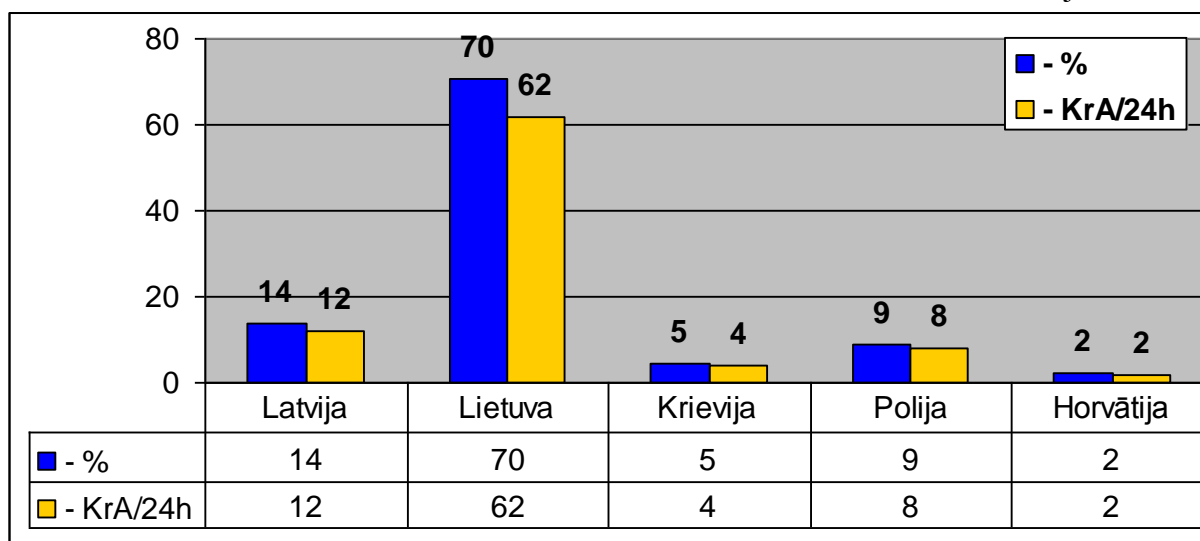


3.4.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā auto reģistrācijas valsti, tad visvairāk kravas automobiļi abos virzienos ir ar Lietuvas valsts reģistrācijas numuriem. Ne tik lielā apmērā, bet stabili tranzīta preču pārvadātāji caur Grebņevas RKP ir no Latvijas, Polijas un Krievijas, aptuveni 5% no visiem pārvadātājiem ir gadījuma rakstura no ļoti dažādām valstīm.

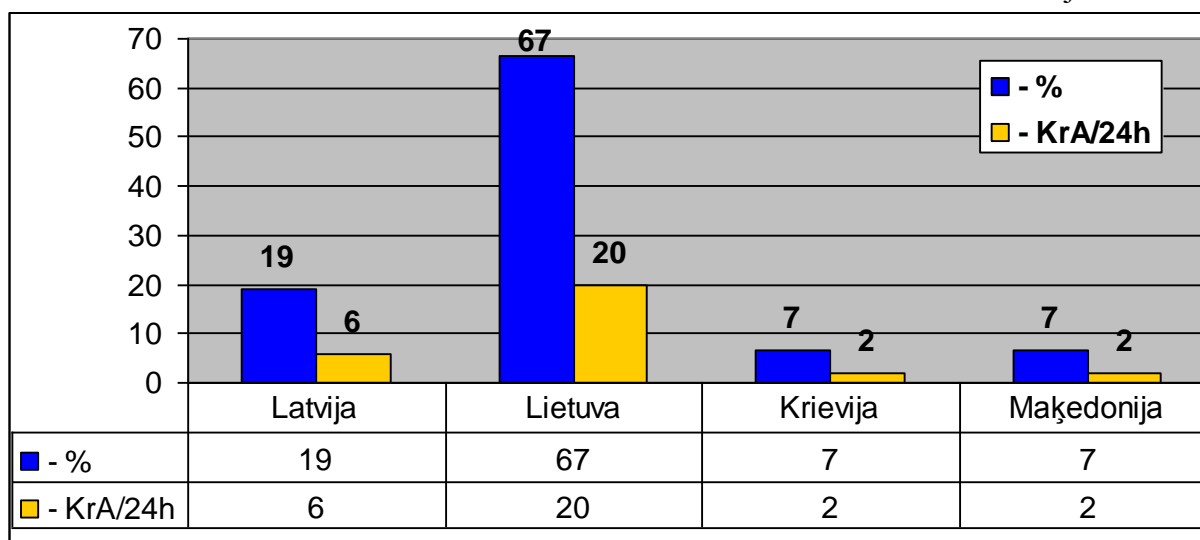
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Grebņevas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.4.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Grebņevas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.4.13.

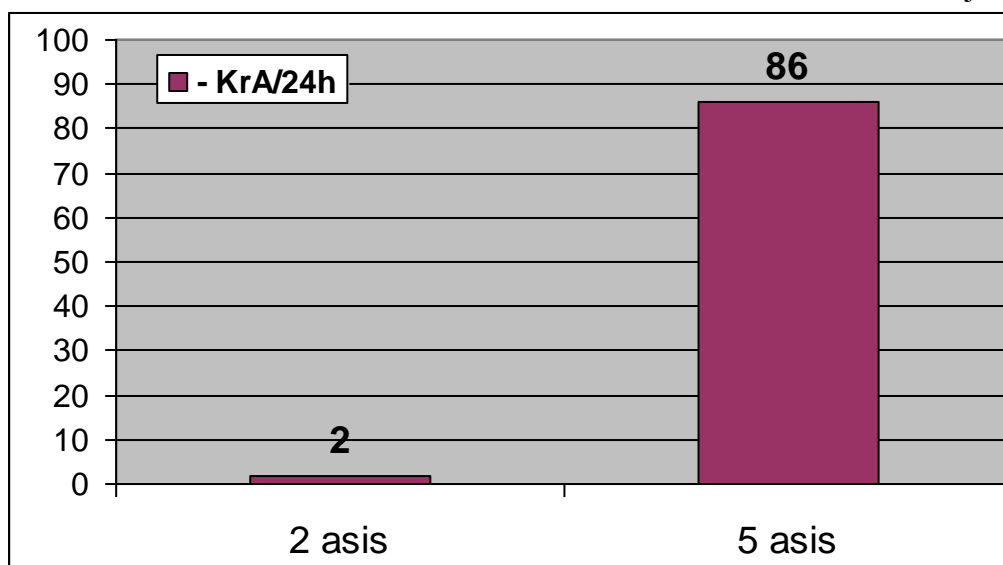


3.4.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Grebņevas RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad praktiski visi no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

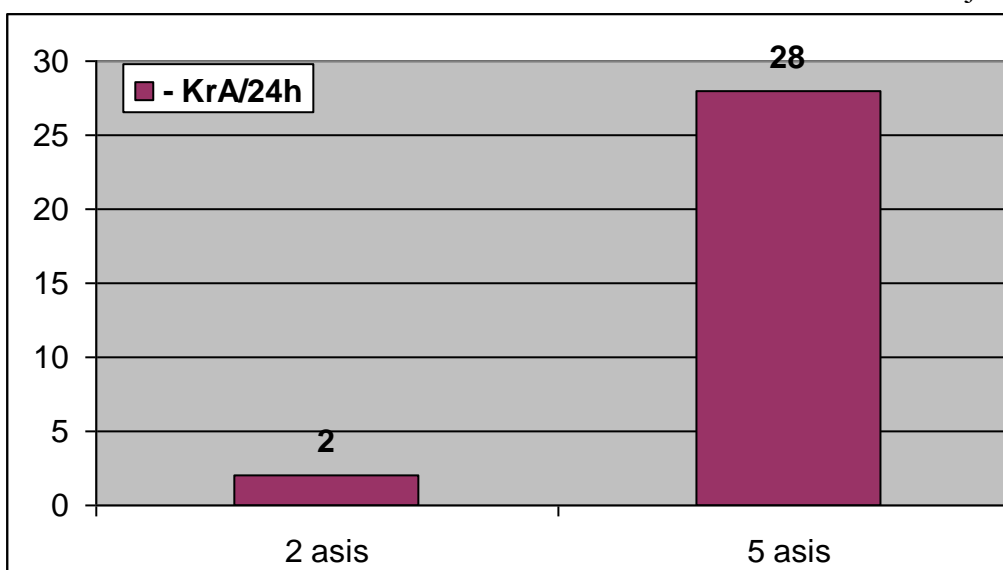
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.15.



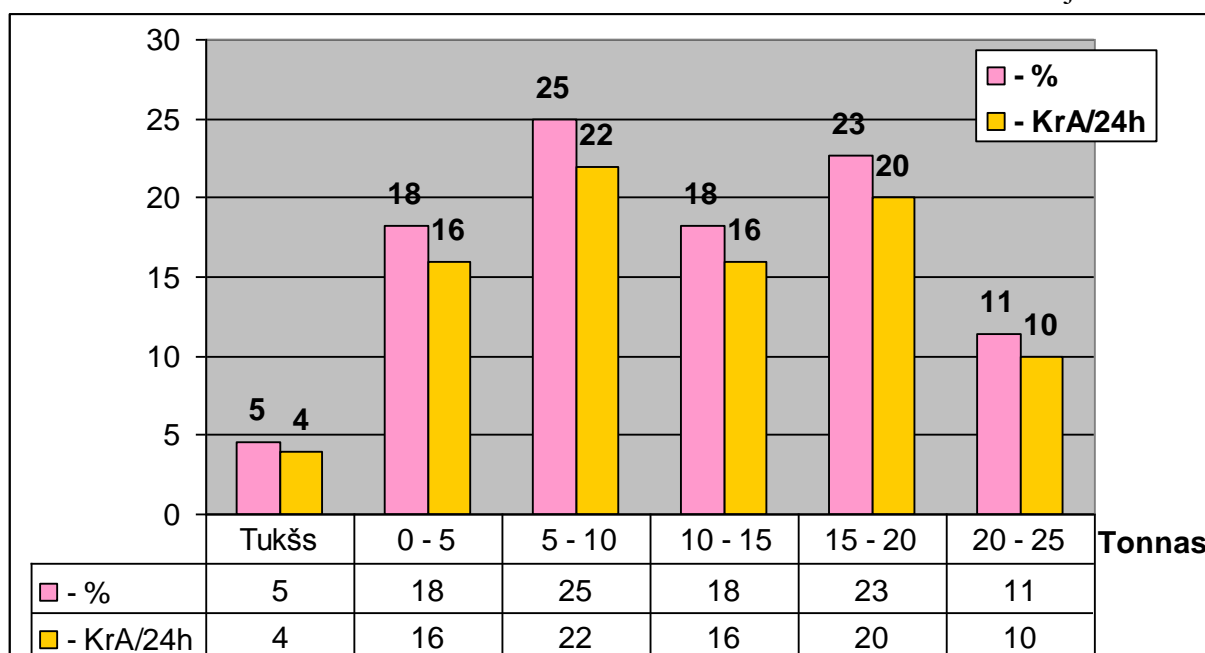
3.4.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā uz Krieviju tranzīta kravas svars ir samērā dažāds - galvenokārt no 5 līdz 20 tonnām, salīdzinoši mazs ir tukšo kravas automobiļu skaits.

Virzienā no Krievijas kravas automobiļi lielākoties atgriežas bez kravas (skat. zīmējums 3.4.16. un zīmējums 3.4.17.).

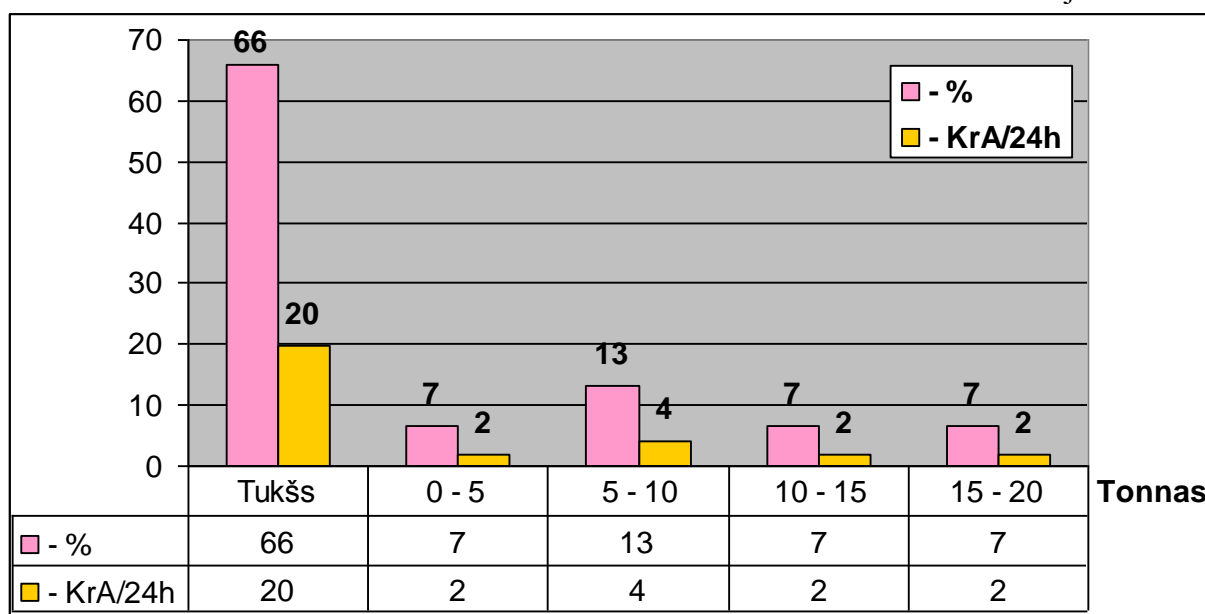
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara ie braucot Latvijā caur Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.17.



3.4.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Grebņevas RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds, bet raksturīgākā prece ir mehānismi. Šajā virzienā salīdzinoši maz ir tukšo kravas automobiļu. Virzienā no Latvijas raksturīgākās preces ir mehānismi, mēbeles, detaļas, saimniecības preces, papīra izstrādājumi, iekārtas u.c. (skat. tabula 3.4.11.).

Caur Grebņevas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

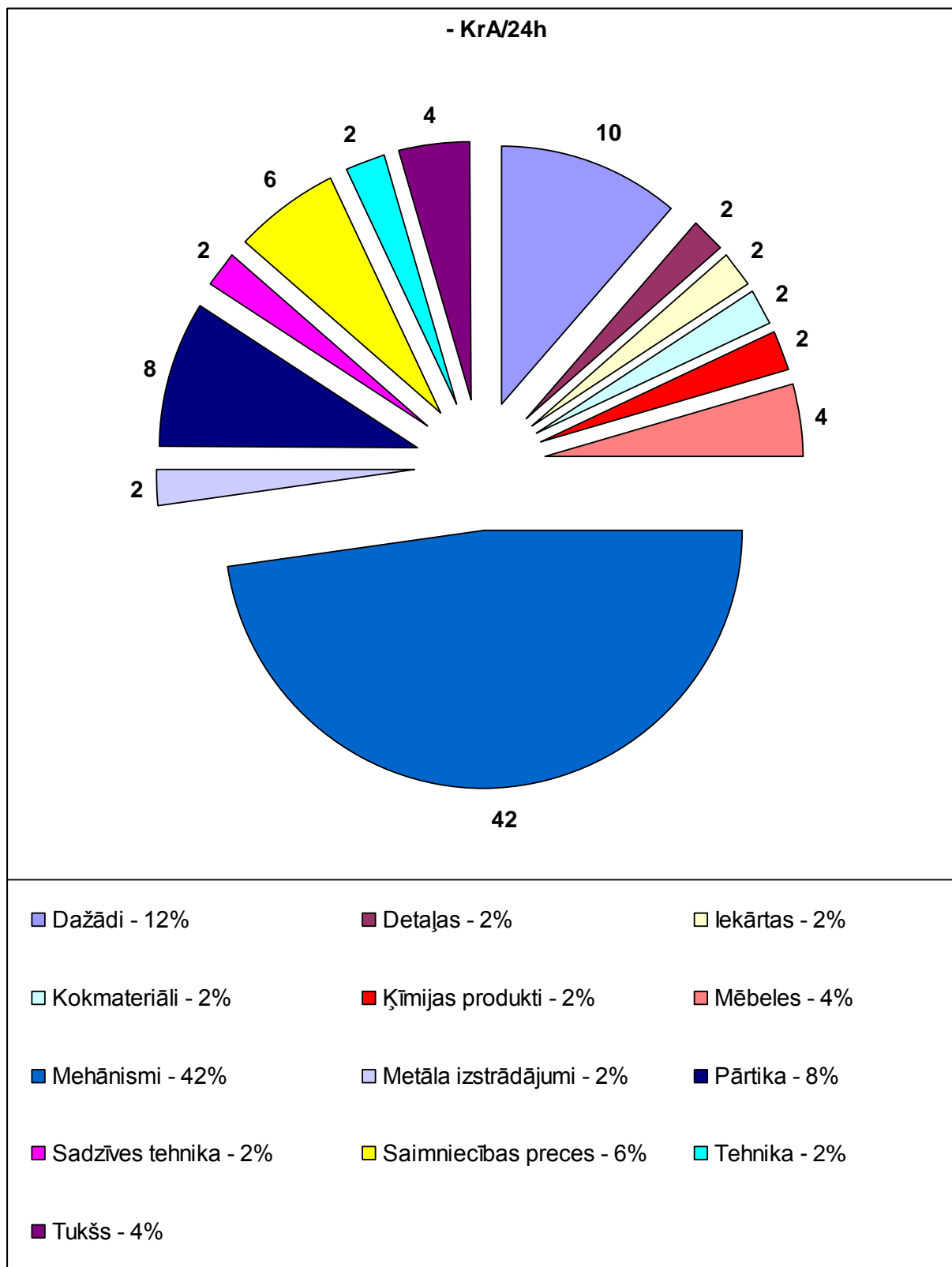
Tabula 3.4.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Būvmateriāli - 1%	2	1
Celtniecības materiāli - 1%	2	1
Dažādi - 9%	14	9
Detaļas - 4%	6	4
Iekārtas - 4%	6	4
Koka izstrādājumi - 1%	2	1
Kokmateriāli - 1%	2	1
Ķīmijas produkti - 1%	2	1
Lauksaimniecības preces - 3%	4	3
Mēbeles - 6%	10	6
Mehānismi - 44%	70	45
Metāla izstrādājumi - 3%	4	3
Papīra izstrādājumi - 1%	2	1
Pārtika - 5%	8	5
Sadzīves tehnika - 1%	2	1
Saimniecības preces - 5%	8	5
Tehnika - 1%	2	1
Tukšs - 8%	11	8

Caur Grebņevas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir aptuveni tāds pats kā kopumā, tikai nav tādas preces kā būvmateriāli, koka izstrādājumi, lauksaimniecības preces un papīra izstrādājumi (skat. zīmējums 3.4.18.).

Caur Grebņevas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.4.18.



Kravas sastāvs caur Grebņevas RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir dažāds, bet lielākais vairākums no tām ~ 68% ir tukšas. Virzienā uz Latviju raksturīgākās preces ir kokmateriāli, mehānismi, papīra izstrādājumi, detaļas u.c. (skat. tabula 3.4.12.).

Caur Grebņevas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

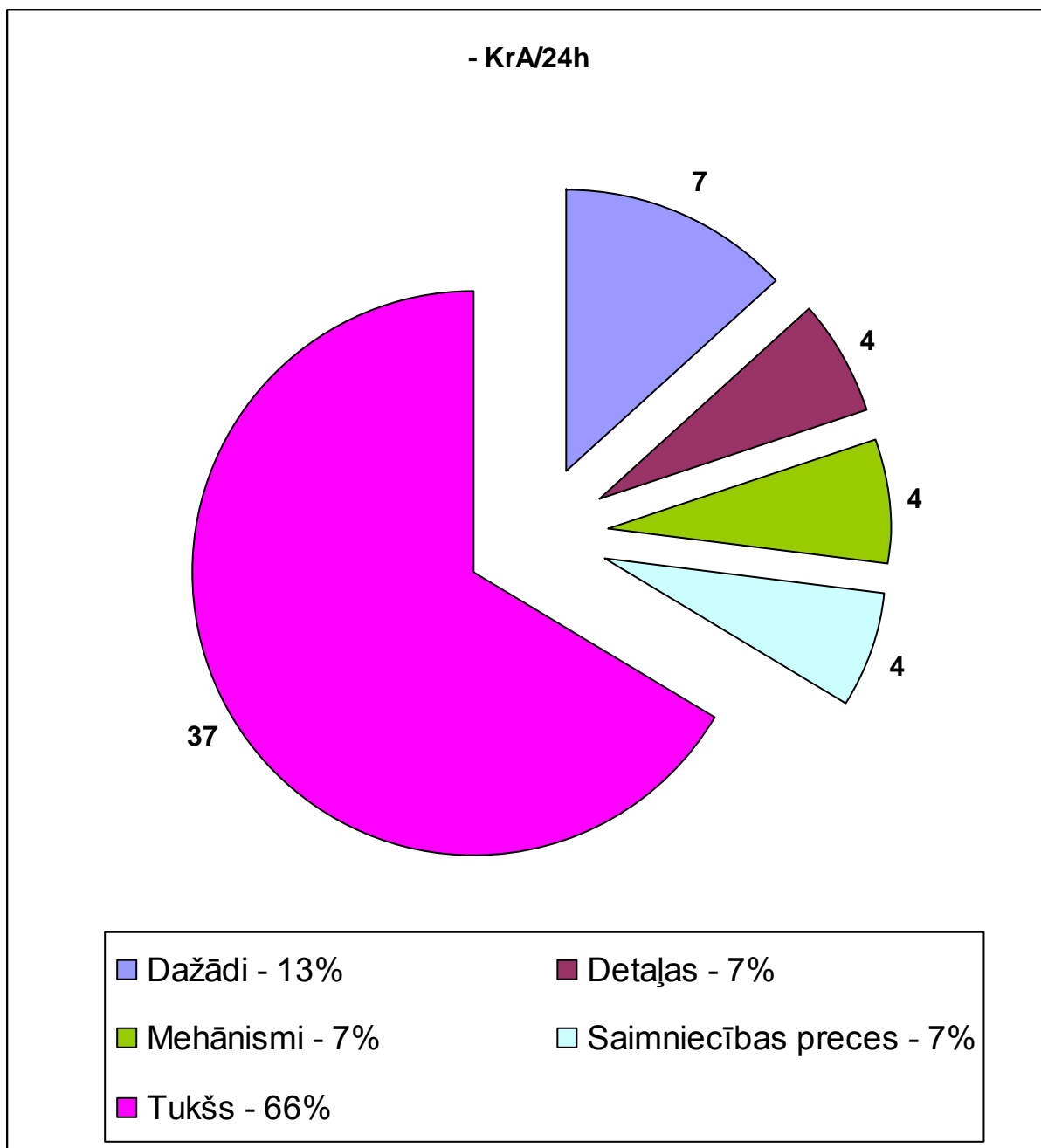
Tabula 3.4.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Dažādi	4	7
Detaļas	2	3.5
Koka izstrādājumi	2	3.5
Kokmateriāli	4	7
Mehānismi	2	3.5
Papīra izstrādājumi	2	3.5
Saimniecības preces	2	3.5
Tukšs	38	68.5

Caur Grebņevas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā, tikai nav tādas preces kā kokmateriāli, koka izstrādājumi un papīra izstrādājumi (skat. zīmējums 3.4.19.).

Caur Grebņevas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.4.19.



„Dažādu” preču grupā ietilpst neraksturīgas preces vai dažādu preču kopums, kuras iespējams tiek vestas reti un nelielā daudzumā. Virzienā no Latvijas dažas no šīm vestajām precēm ir grāmatas, apavi un bērnu ratiņi.

Preces no pārējām preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Grebņevas RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti tikai maršrutā no Latvijas uz Krieviju.

Virzienā no Latvijas caur Grebņevas RKP diennaktī vidēji šķērso 3 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens tranzītā. Iespējams, ka aptuveni tikpat liels ir arī kravas konteineru īpatsvars pretējā virzienā, bet katrā gadījumā kopējā satiksmes plūsmā šis pārvadājumu veids nav ļoti izplatīts. Visiem automobiļiem ar kravas konteineriem maršruta sākums ir Rīga, bet galamērķis Maskava. Konteineru sastāvs ir dažāds.

3.4.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Grebņevas RKP visvairāk kravas automobiļi brauc no Rīgas un Medumu RKP, kā arī nedaudz mazāk no Subates RKP (skat. tabula 3.4.13.). Pārējie maršruti uz Grebņevas RKP ir no Grenctāles un Meitenes RKP, vai arī no Latvijas pilsētām - Rēzeknes, Daugavpils, Siguldas un Cēsīm.

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Grebņevas RKP

Tabula 3.4.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15 (Medumi - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	50	32
A6, A12, A13 (Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	49	31
P70, A14, A13, A15 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	30	19
A13, A15 (Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	8	5
A13 (Rēzekne - Kārsava - Grebņeva)	9	6
A7, A6, A12, A13 (Grenctāle - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	6	4
A8, A5, A6, A12, A13 (Meitene - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	2	1
P30, P84, A12, A13 (Cēsis - Rēzekne - Grebņeva)	2	1
A2, P30, P84, A12, A13 (Sigulda - Rēzekne - Grebņeva)	1	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Grebņevas RKP galvenokārt ir caur Medumu un Subates RKP (skat. tabula 3.4.14. un zīmējums 3.4.20.).

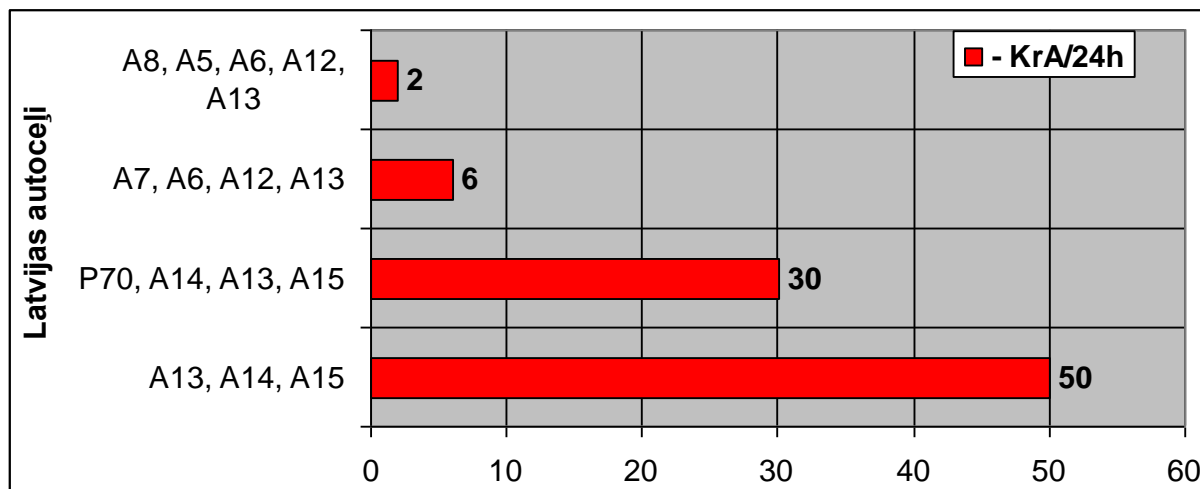
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Grebņevas RKP

Tabula 3.4.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15 (Medumi - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	50	57
P70, A14, A13, A15 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	30	34
A7, A6, A12, A13 (Grenctāle - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	6	7
A8, A5, A6, A12, A13 (Meitene - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	2	2

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.20.



Virzienā no Grebņevas RKP, gluži tāpat kā pretējā virzienā, visvairāk kravas automobiļi brauc no Rīgas un Medumu RKP. Arī pārējie maršruti abos virzienos ir praktiski vienādi, atšķirība ir tikai tajā, ka virzienā uz Grebņevas RKP satiksmes intensitāte ir gandrīz 3 reizes lielāka (skat. tabula 3.4.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grebņevas RKP

Tabula 3.4.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A15, A14 (Grebņeva - Rēzekne -Daugavpils - Medumi)	18	32
A13, A12, A6 (Grebņeva - Jēkabpils - Rīga)	18	32
A13 (Grebņeva - Rēzekne)	6	10
A13, A14, A15, P70 (Grebņeva - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	6	11
A13, A12, A6, A7 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Bauska - Grenctāle)	4	7
A13, A12, A6, A5, A8 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	4
A13, A15 (Grebņeva - Rēzekne -Daugavpils)	2	4

Arī tranzīta satiksmes maršruti Grebņevas RKP abos virzienos ir vienādi, tikai virzienā uz Krieviju intensitāte ir ievērojami lielāka.

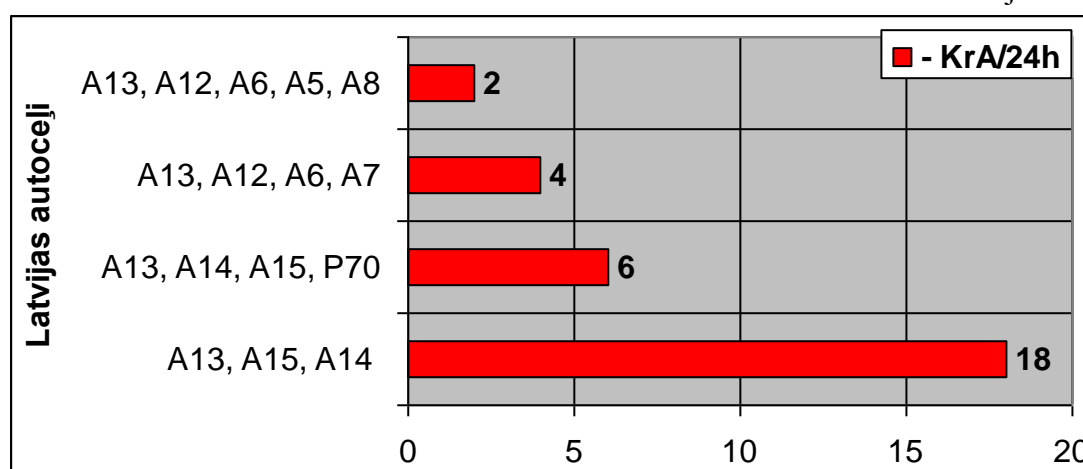
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grebņevas RKP

Tabula 3.4.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A15, A14 (Grebņeva - Rēzekne -Daugavpils - Medumi)	18	60
A13, A14, A15, P70 (Grebņeva - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	6	20
A13, A12, A6, A7 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Bauska - Grenctāle)	4	13
A13, A12, A6, A5, A8 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	7

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grebņevas RKP

Zīmējums 3.4.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.4.13. un tabulā 3.4.15. redzamiem datiem var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Grebņevas RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.5. Terehovas RKP

3.5. Terehovas RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.5.1



Veicot satiksmes aptauju Terehovas RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Terehovas RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.5.1.).

Terehovas RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.5.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
449	8.00 - 16.00	Otrdiena	08.04.08	0.503	0.98	1.01	902

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem, GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC

skaitīšana tika veikta ~ 33km pirms Terehovas RKP (a/c A12 - 133km), līdz ar to šajā posmā tiek iekļauts liels vietējās satiksmes īpatsvars uz/no tuvējiem ciematiem un Zilupes pilsētu, kā arī RKP strādājošais personāls.

Diemžēl robežsardzes datu bāzē nav pieejama pilnīga informācija par Terehovas RKP šķērsojošo automobiļu skaitu un sastāvu, tomēr, par pēdējo 2 gadu atsevišķiem mēnešiem, ir pieejama detalizēta informācija- cik un kādi automobiļi šķērso robežu katru dienu.

Tabulā 3.5.2. ir redzams, ka 2007. gadā un 2008. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no a/s „Ceļuprojekts” aprēķiniem un Valsts robežsardzes datiem, kur Grebņevas RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas šķiet pēc LVC datiem. Jāņem vērā arī fakts, ka pirms Terehovas RKP virzienā uz Krieviju praktiski visu laiku ir gara kravas automobiļu rinda un robežas šķērsošanas ātrums ir ierobežots, kā rezultātā diennaktī šķērsojošo kravas automobiļu skaits ir samērā līdzīgs visu gadu.

Terehovas RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.5.2.

Gads	LVC		RS (vid. dienā)	RS (vid. dienā)		CP (GDVI)	CP		
	(GDVI)	KrA/24h		KrA/24h	%		KrA/24h	%	
2002	1606	28%	450	-	-	-	-	-	
2003	1220	42%	512	-	-	-	-	-	
2004	1557	35%	545	-	-	-	-	-	
2005	1571	41%	644	-	-	-	-	-	
2006	1614	44%	710	-	-	-	-	-	
2007	1789	47%	841	672 (Oktobris)	63%	423	-	-	
2008	1815	38%	690	779 (Jūlijs)	53%	413	902	44%	395

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.5.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Terehovas RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 395 kravas automobiļi, no kuriem 289 ir virzienā no Latvijas un 106 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.5.1. Brauciena galapunkts

Terehovas RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem visbiežāk galamērķis ir Maskava, arī pārējie galamērķi ir Krievijā (skat. tabula 3.5.3. un zīmējums 3.5.2.)

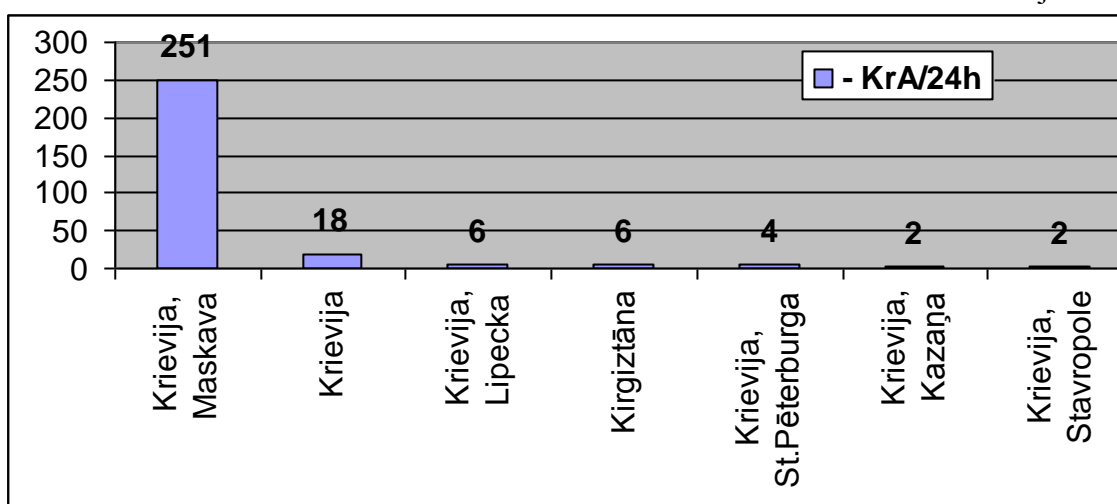
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	251	86
Krievija	18	6
Krievija, Lipecka	6	2
Kirgizstāna	6	2
Krievija, St.Pēterburga	4	1
Krievija, Kazaņa	2	1
Krievija, Stavropole	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Terehovas RKP iebrauc Latvijā, vidēji 38% galamērķis ir Rīga vai Lietuva, bet pārējie brauciena galapunkti nelielā skaitā ir Eiropas valstis, Kaļiņingrada vai kāda pilsēta Latvijā (skat. tabula 3.5.4. un zīmējums 3.5.3.).

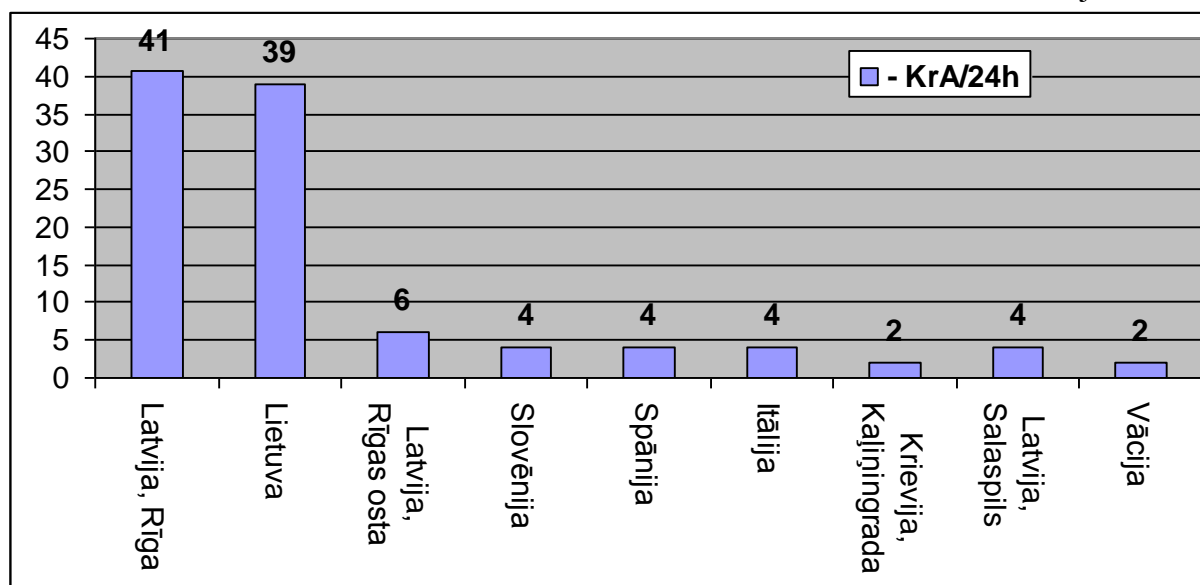
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	41	38
Lietuva	39	36
Latvija, Rīgas osta	6	6
Slovēnija	4	4
Spānija	4	4
Itālija	4	4
Krievija, Kaļiņingrada	2	2
Latvija, Salaspils	4	4
Vācija	2	2
Polija		2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Terehova RKP

Zīmējums 3.5.3.



3.5.2. Brauciena sākumpunkts

Lielākajai daļai no kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu Terehovas RKP izbraucot no Latvijas, brauciena sākumpunkts bija Lietuvā. Otrs izplatītākais brauciena sākumpunkts bija kāda pilsēta Latvijā, jo īpaši Rīga (skat. tabula 3.5.5. un zīmējums 3.5.4.).

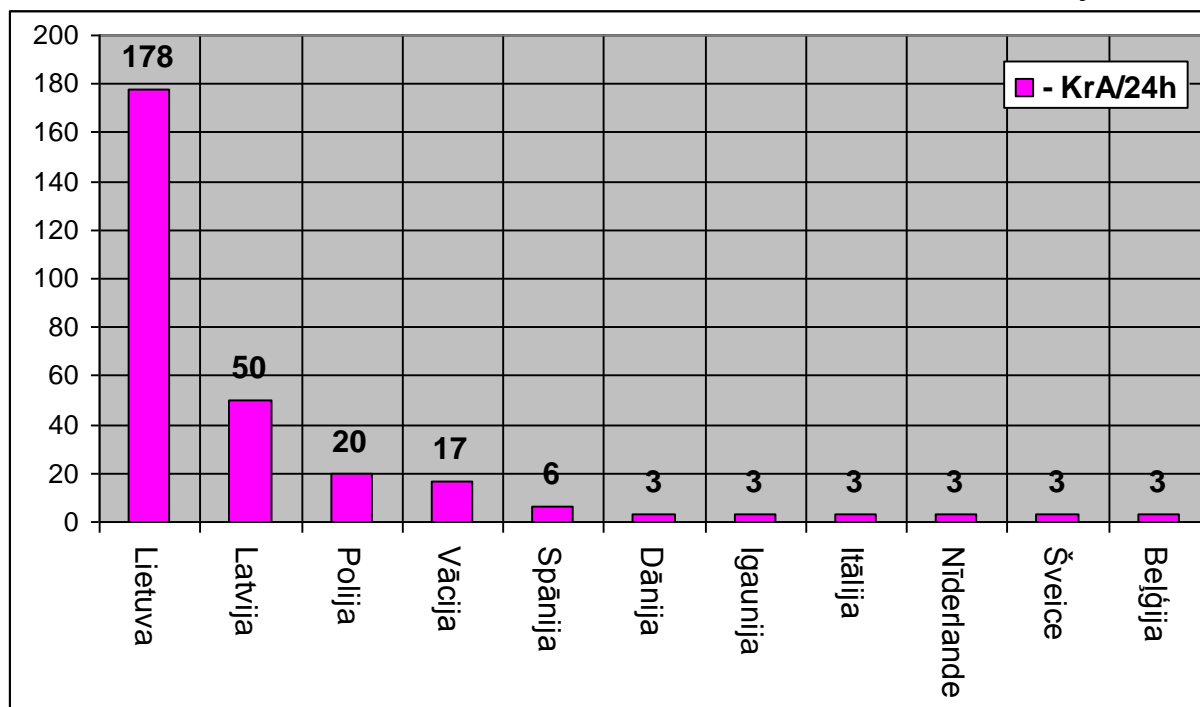
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.5.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva	178	62
Latvija	50	17
Polija	20	7
Vācija	17	6
Spānija	6	2
Dānija	3	1
Igaunija	3	1
Itālija	3	1
Nīderlande	3	1
Šveice	3	1
Beļģija	3	1

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.4.



Savukārt no visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja Terehovas RKP Latvijas virzienā, gandrīz 88% brauciena sākumpunkts bija Maskava, pārējie brauciena sākumpunkti ir Gruzija, Kazahstāna, Bulgārija vai Kirgizstāna (skat. tabula 3.5.6. un zīmējums 3.5.5.).

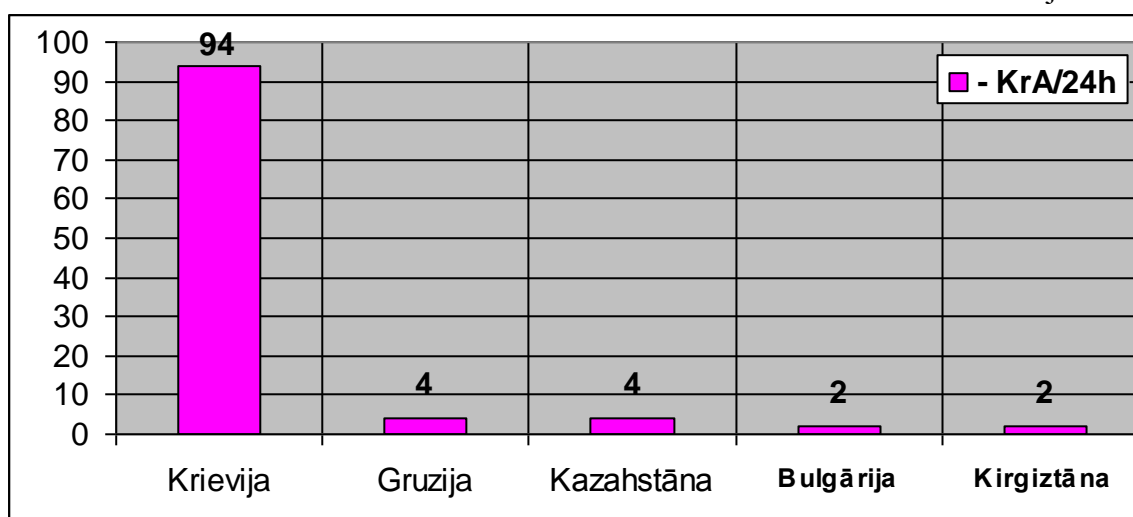
Brauciena sākumpunkts ie braucot Latvijā caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.6.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija	94	88
Gruzija	4	4
Kazahstāna	4	4
Bulgārija	2	2
Kirgizstāna	2	2

Brauciena sākumpunkts ie braucot Latvijā caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.5.



3.5.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Tranzīta satiksmes galamērķis virzienā no Latvijas galvenokārt ir Krievija, bet sākumpunkts pārsvarā ir Lietuva, Latvija un citas Eiropas valstis (skat. tabula 3.5.7. un zīmējums 3.5.6.).

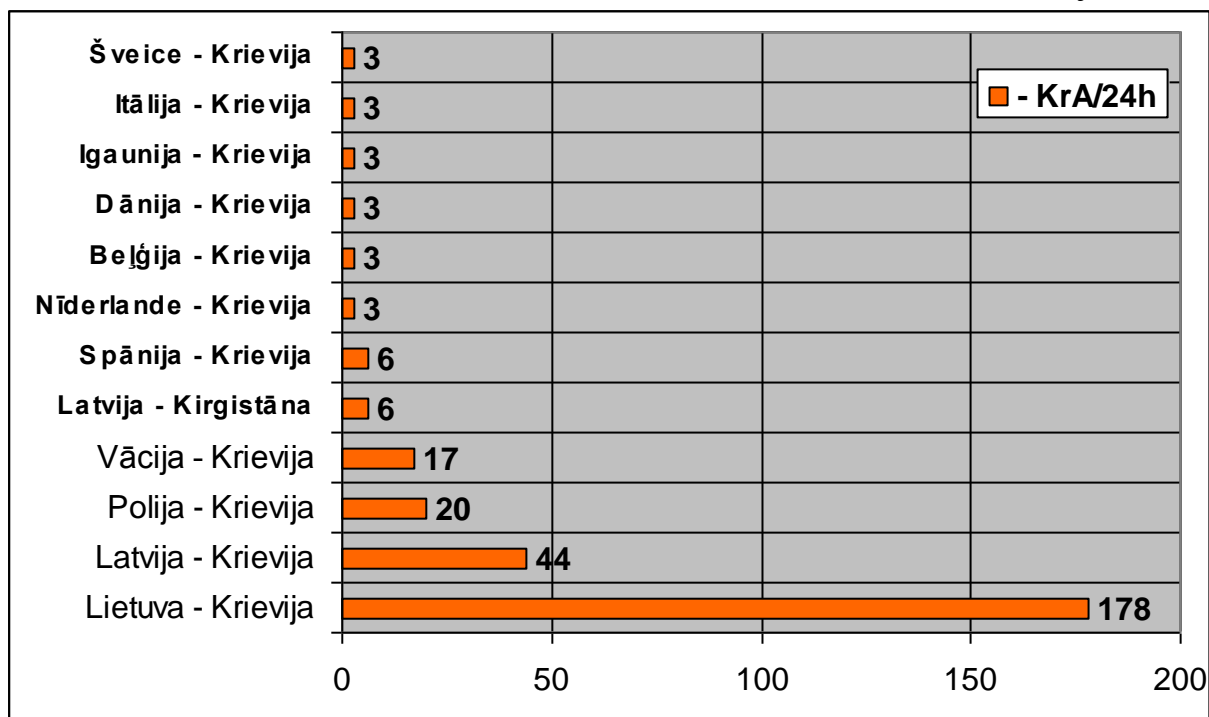
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.7.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Krievija	178	62
Latvija - Krievija	44	15
Polija - Krievija	20	7
Vācija - Krievija	17	6
Latvija - Kirgizstāna	6	2
Spānija - Krievija	6	2
Nīderlande - Krievija	3	1
Beļģija - Krievija	3	1
Dānija - Krievija	3	1
Igaunija - Krievija	3	1
Itālija - Krievija	3	1
Šveice - Krievija	3	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.6.



Caur Terehovas RKP, virzienā uz Latviju, lielākā daļa kravas automobiļu brauc no Krievijas uz Latviju vai Lietuvu. Virzienā uz Latviju nelielā apjomā ir satiksme no Kazahstānas, Bulgārijas, Gruzijas, kuru galamērķis ir Latvija vai kāda Eiropas Savienības valsts. (skat. tabula 3.5.8. un zīmējums 3.5.7.).

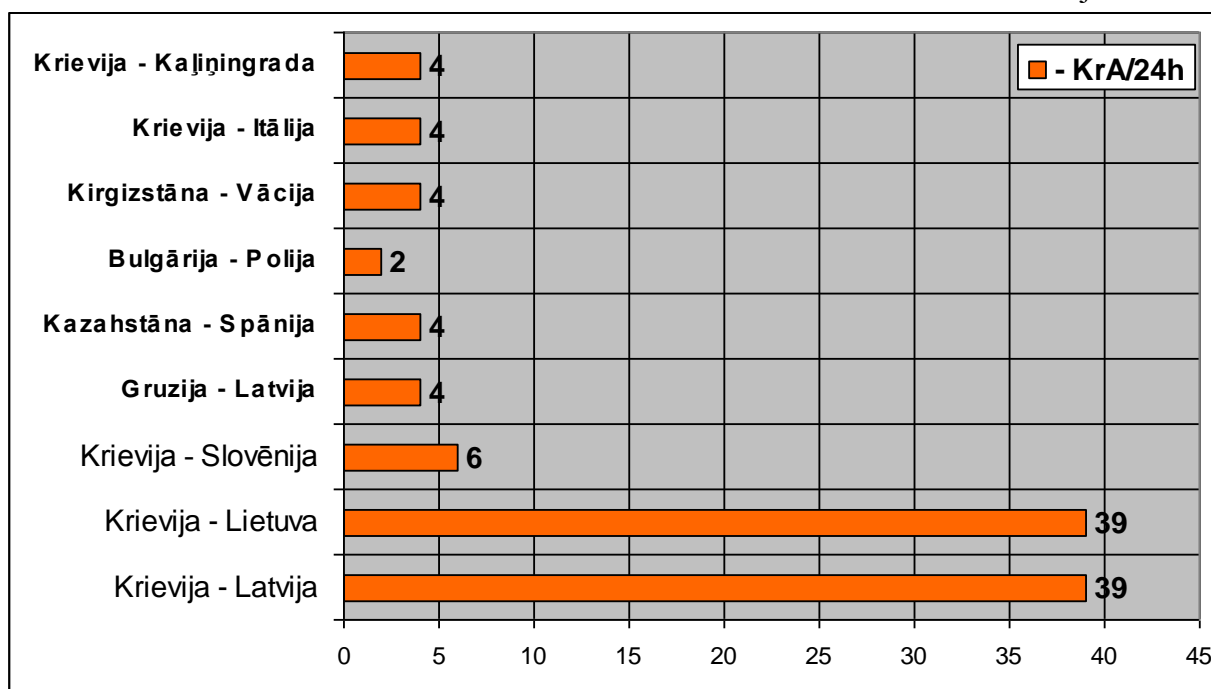
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.8.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Latvija	39	36
Krievija - Lietuva	39	36
Krievija - Slovēnija	6	6
Gruzija - Latvija	4	4
Kazahstāna - Spānija	4	4
Bulgārija - Polija	2	2
Kirgizstāna - Vācija	4	4
Krievija - Itālija	4	4
Krievija - Kaļiņingrada	4	4

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.7.



3.5.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Terehovas RKP abos virzienos ir 302 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 239 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 83% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virziens pārsvarā ir uz Krieviju un nedaudz uz citām bijušajām padomju republikām, savukārt brauciena sākumpunkti ir ļoti dažādi, pārsvarā ES valstis (skat. tabula 3.5.9.).

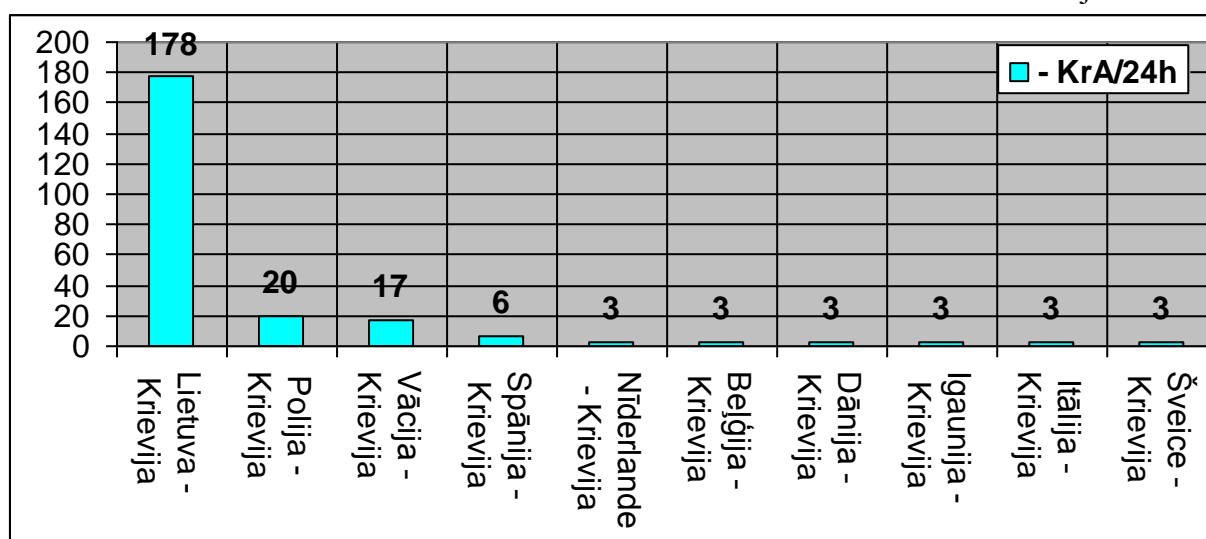
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.9.

Valstis	KrA/24h
Lietuva	178
Polija	20
Vācija	17
Spānija	6
Dānija	3
Igaunija	3
Itālija	3
Nīderlande	3
Šveice	3
Beļģija	3

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.8.



Virzienā uz Latviju caur Terehovas RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 63 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 60% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir pārsvarā no Krievijas (53 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Lietuva vai citas Eiropas valstis (skat. tabula 3.5.10).

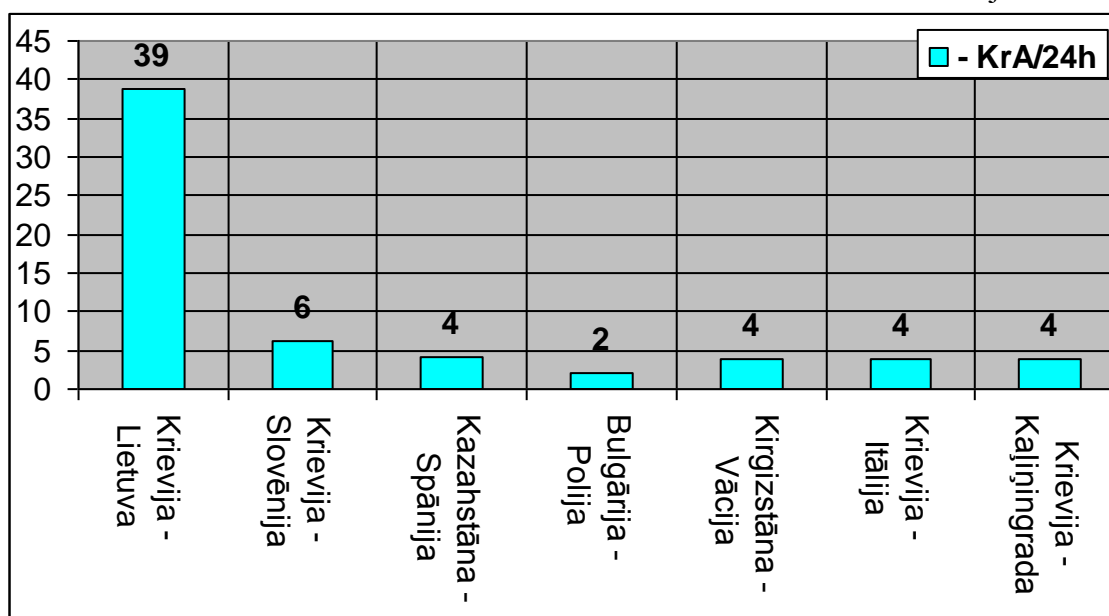
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Tabula 3.5.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	39
Slovēnija	6
Spānija	4
Itālija	4
Krievija, Kaļiņingrada	4
Vācija	4
Polija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.9.

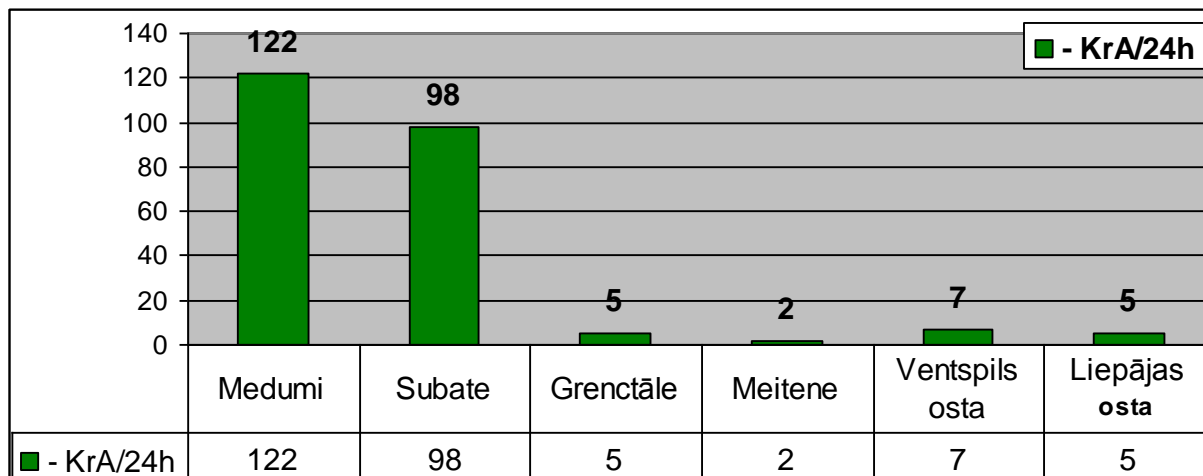


3.5.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem iebrūca Latvijā caur Medumu un Subates RKP, jo šie ir tuvākie robežšķērsošanas punkti ar Lietuvu, no kuriens arī brauc lielākā daļa no tranzīta satiksmes virzienā uz Terehovas RKP (skat. zīmējums 3.5.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebrūcot Latvijas teritorijā virzienā uz Terehovas RKP

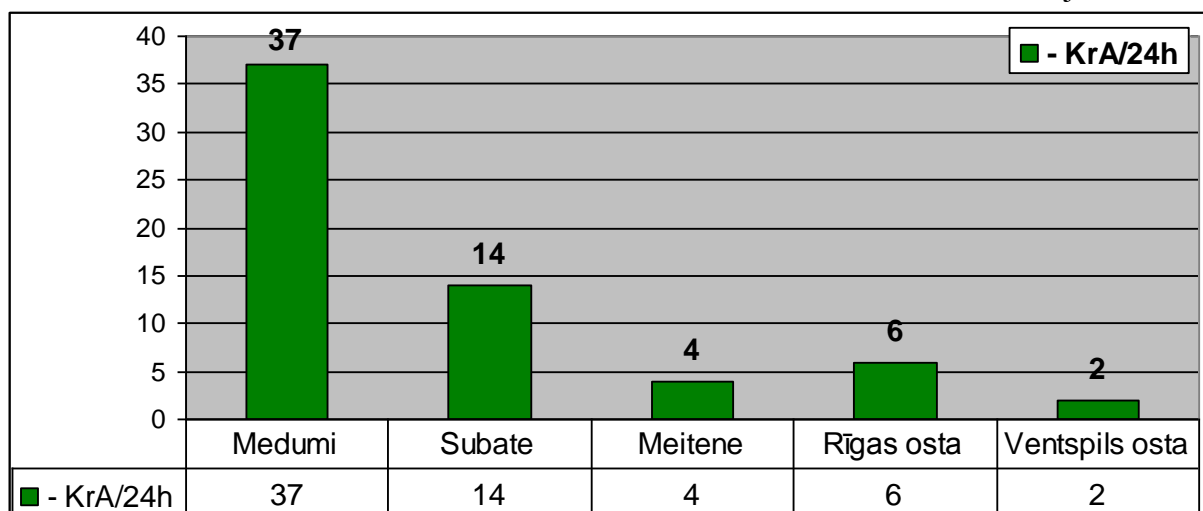
Zīmējums 3.5.10.



Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem gan iebrūcot, gan izbrūcot no Terehovas RKP dodas caur Medumu vai Subates RKP. Pārējo robežkontroles punktu virzienā tranzīta satiksme ir daudz mazāka (skat. zīmējums 3.5.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbrūcot no Latvijas teritorijas virzienā no Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.11.

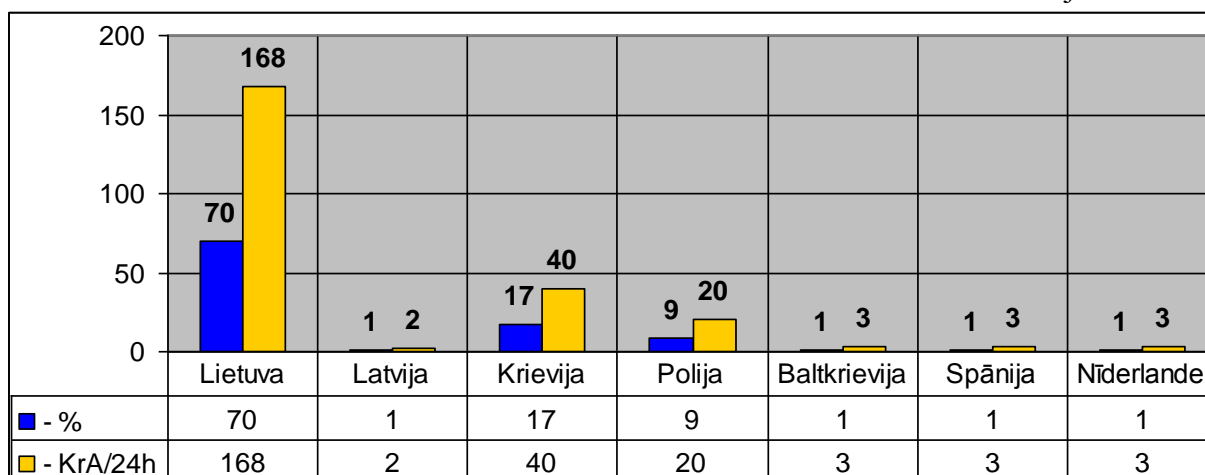


3.5.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā auto reģistrācijas valsti, tad visvairāk kravas automobiļi abos virzienos ir ar Lietuvas valsts reģistrācijas numuriem. Ne tik lielā apmērā, bet stabili tranzīta kravu pārvadātāji caur Terehovas RKP ir no Latvijas un Krievijas, aptuveni 5-10% no visiem pārvadātājiem ir gadījuma rakstura no ļoti dažādām valstīm.

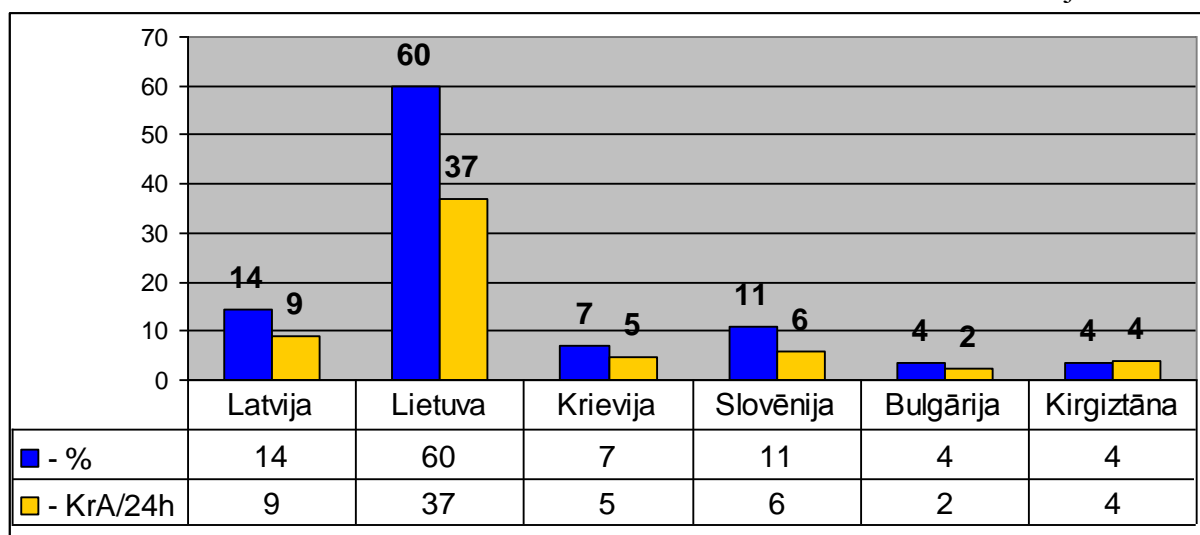
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Terehovas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.5.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Terehovas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.5.13.

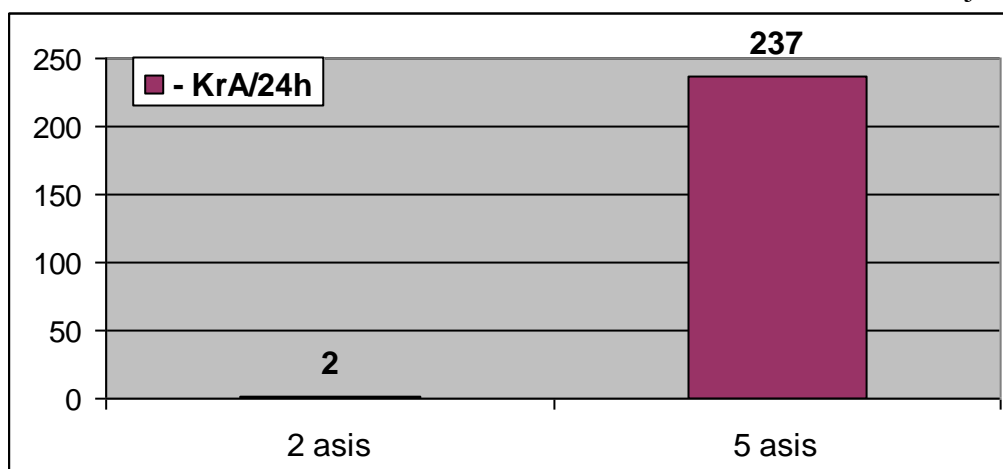


3.5.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Terehovas RKP iebraucošos un izbraucošos tranzīta kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār. Šajā virzienā nedaudz ir arī tranzīta kravas automobiļi ar nestandarta gabarītu vai svāra kravām, kam ir vairāk nekā ierastās 5 asis.

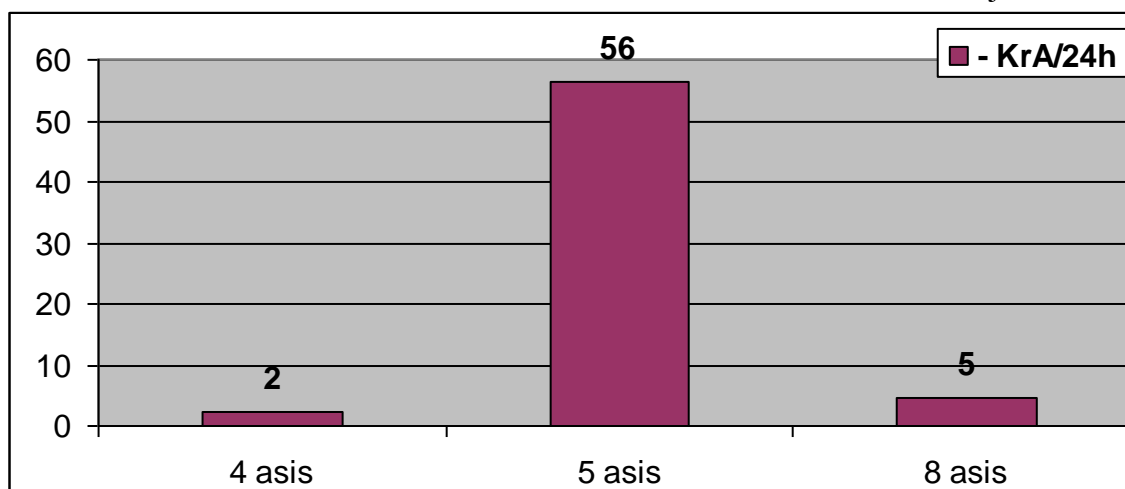
Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.15.

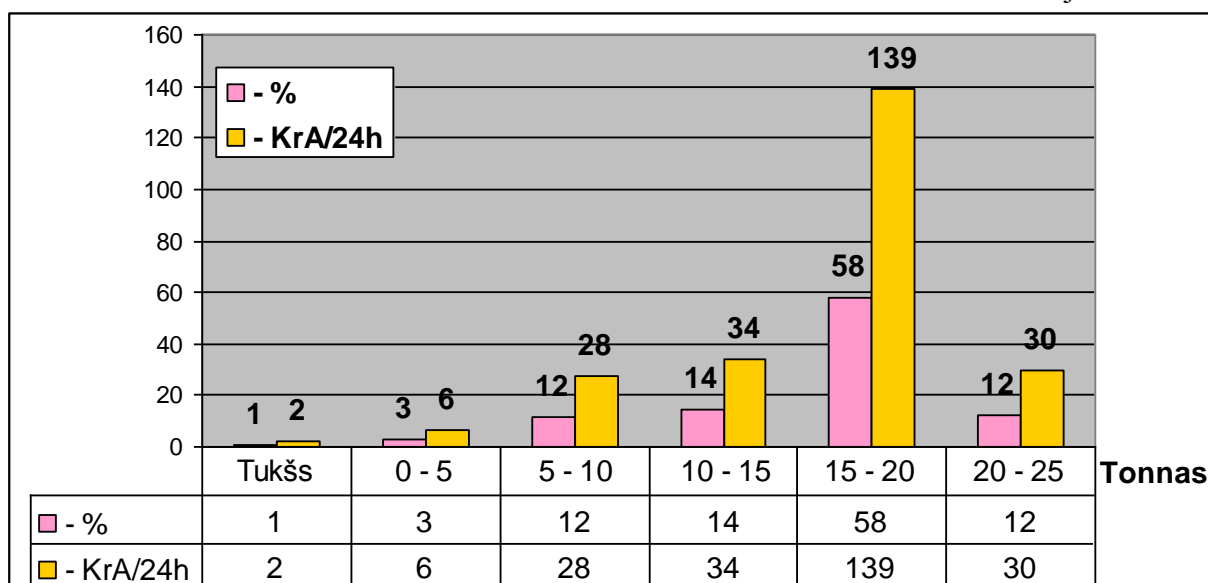


3.5.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Virzienā no Latvijas dominējošais kravas svars ir no 15 līdz 20 tonnām, jo šajā robežpunktā abos virzienos tiek veikta nopietna kravas pārbaude, tādēļ pārvadātāji cenšas nepārsniegt atļauto kravas svaru. Virzienā uz Krieviju tukšo kravas automobiļu skaits ir niecīgs, savukārt virzienā uz Latviju lielākā daļa kravas automobiļu ir bez kravas.

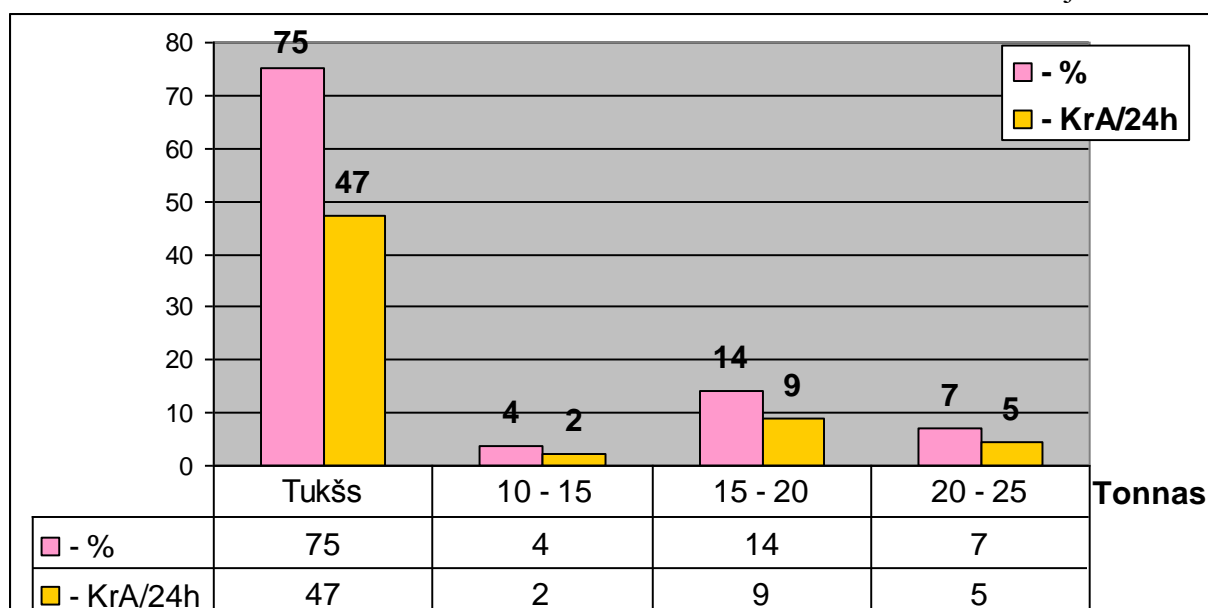
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.17.



3.5.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Terehovas RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds un izteikti dominējošas preces nav. Kā jau minēts iepriekš, tukšo kravas automobiļu virzienā no Latvijas gandrīz nav. Raksturīgākās preces ir pārtika, mehānismi, saimniecības preces, detaļas, mēbeles u.c. (skat. tabula 3.5.11.).

Caur Terehovas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

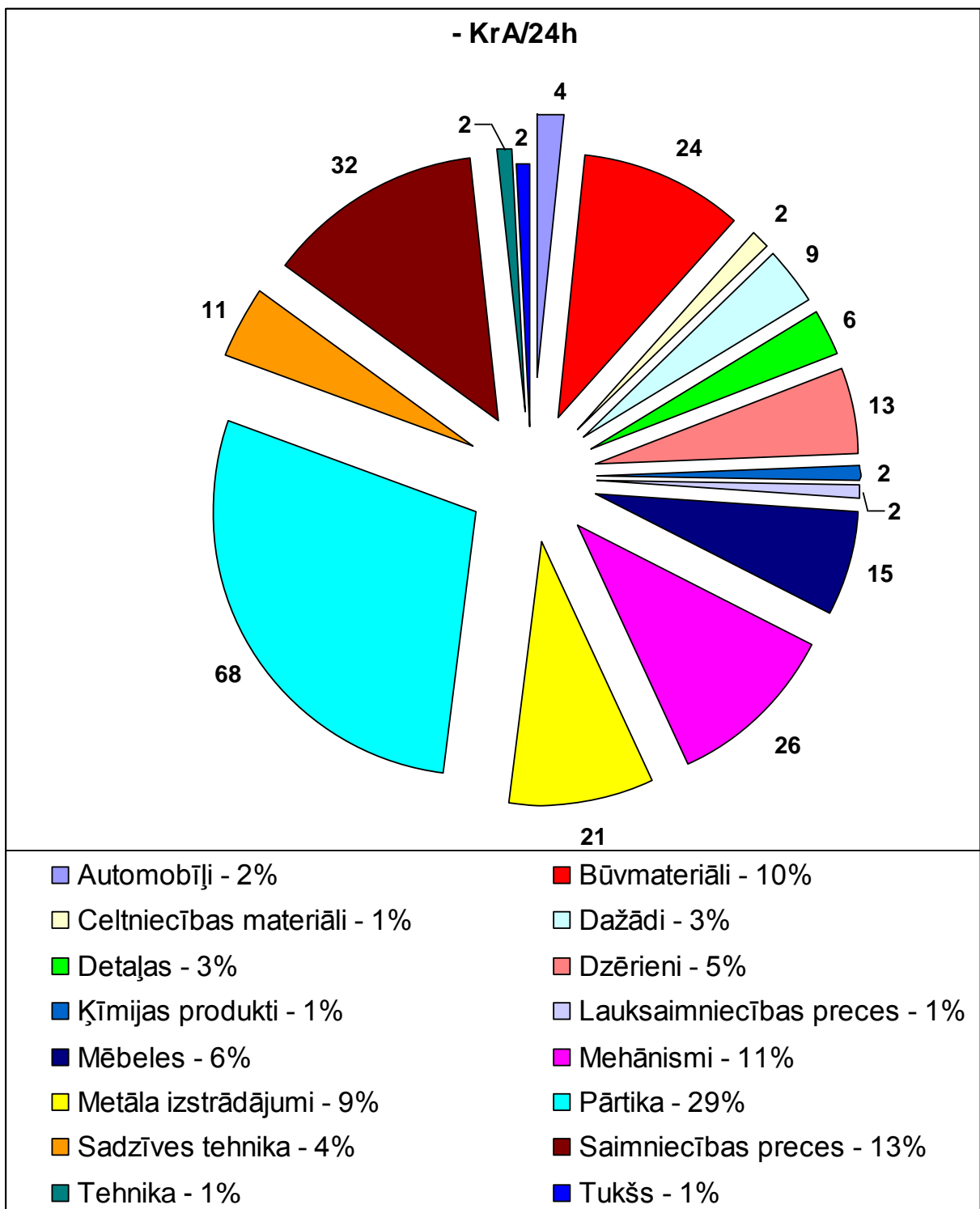
Tabula 3.5.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi (jauni)	4	1
Būvmateriāli	24	8
Celtniecības materiāli	2	1
Dažādi	8	3
Detaļas	16	6
Dzērieni	12	4
Iekārtas	4	1
Ķīmijas produkti	4	1
Lauksaimniecības preces	8	3
Mēbeles	20	7
Mehānismi	39	13
Metāla izstrādājumi	20	7
Pārtika	75	26
Sadzīves tehnika	10	4
Saimniecības preces	39	13
Tehnika	2	1
Tukšs	2	1

Caur Terehovas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir aptuveni tāds pats kā kopumā, tikai nav tādas preces kā iekārtas. (skat. zīmējums 3.5.18.).

Caur Terehovas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas sastāvs

Zīmējums 3.5.18.



Kravas sastāvs caur Terehovas RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Kā jau minēts iepriekš, tad pārsvarā tās ir tukšas. Raksturīgākās preces abos virzienos ir līdzīgas, tikai virzienā no Krievijas ir ievērojami mazāks apjoms (skat. tabula 3.5.12.).

Caur Terehovas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

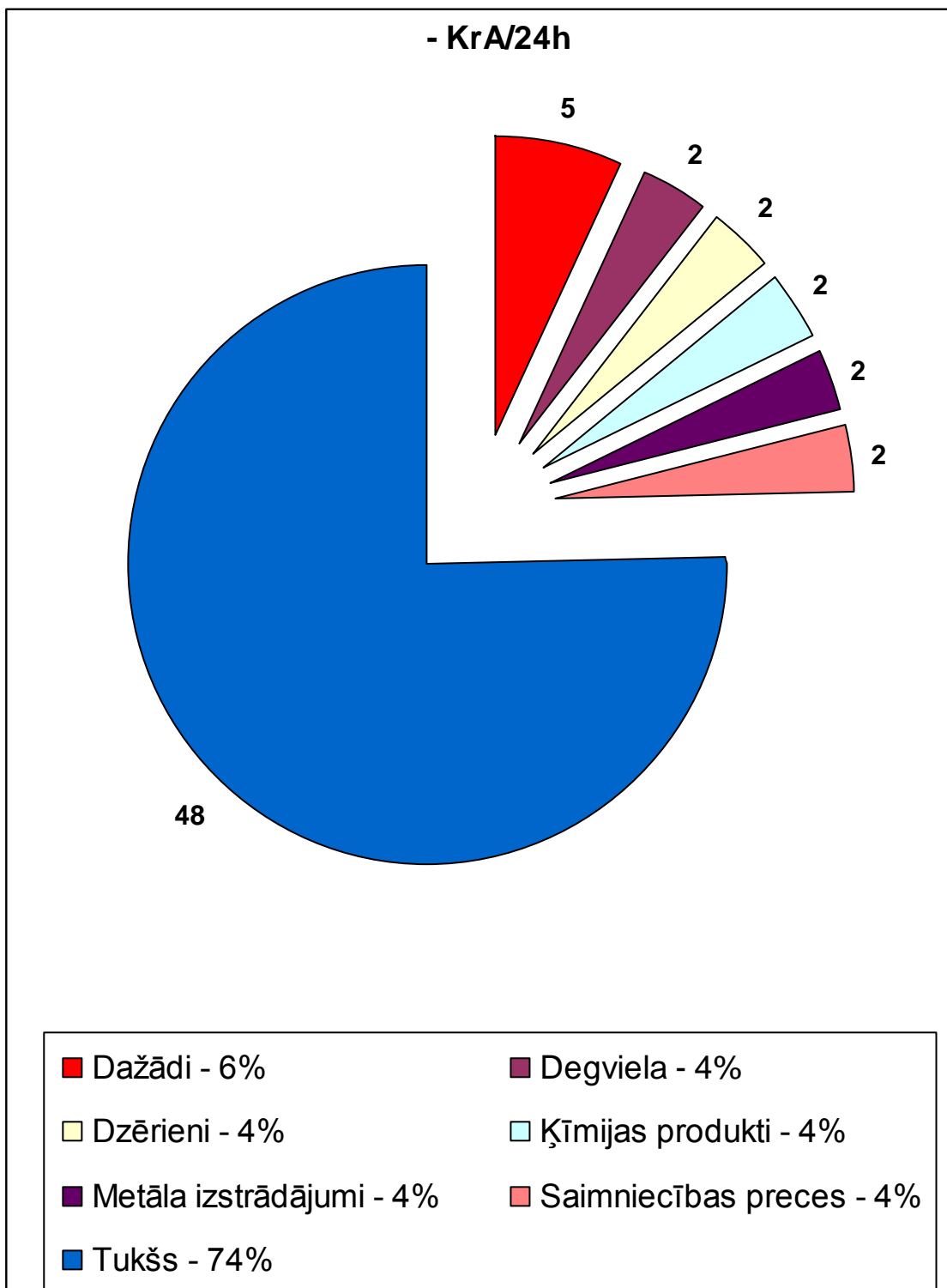
Tabula 3.5.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Dažādi	6	6
Degviela	2	2
Daļas	2	2
Dzērieni	2	2
Ķīmijas produkti	2	2
Mēbeles	2	2
Metāla izstrādājumi	2	2
Saimniecības preces	4	4
Tukšs	84	79

Caur Terehovas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā, tikai nav tādas preces kā daļas un mēbeles (skat. zīmējums 3.5.19.).

Caur Terehovas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.5.19.



Kravas sastāvs ir apkopots pa lielākām un vispārīgām preču grupām un lielākoties atbilst tās nosaukumam, un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Caur Terehovas RKP abos virzienos preces tiek vestas arī ar kravas konteineriem.

Virzienā no Latvijas caur Terehovas RKP diennaktī vidēji šķērso 12 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 6 ir tranzītā. Virzienā uz Krieviju tie brauc aptuveni vienādas proporcijās no Rīgas, Rīgas ostas, Ventspils ostas, Lietuvas un Vācijas. Brauciena galamērķis visiem kravas automobiļiem ar konteineriem šajā virzienā ir Maskava. Konteineru sastāvs ir dažāds – detaļas, mēbeles, metāla izstrādājumi, pārtika.

Virzienā uz Latviju caur Terehovas RKP diennaktī vidēji šķērso 4 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem visi ir tranzītā. Virzienā no Krievijas satiksmes aptaujas gaitā tika konstatēti kravas automobiļi tikai ar tukšiem konteineriem, un to virziens bija tranzīts caur Rīgas ostu.

3.5.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem, virzienā uz Terehovas RKP pa autoceļu A13, A14, A15 un A12, visvairāk kravas automobiļi nāk no Medumu RKP, un pa autoceļiem P70, A14, A13, A15, A12 - no Subates RKP. No Rīgas caur Jēkabpili šajā virzienā nāk tikai 10% no visiem kravas automobiļiem. (skat. tabula 3.5.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Terehovas RKP

Tabula 3.5.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15, A12 (Medumi - Daugavpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	122	42
P70, A14, A13, A15, A12 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	98	34
A6, A12 (Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	30	10
A13, A15, A12 (Daugavpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	12	4
A9, A5, A6, A12 (Liepāja - Saldus - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	9	4
A10, A5, A6, A12 (Ventspils - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	9	3
A7, A5, A6, A12 (Grenctāle - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	5	2
A8, A5, A6, A12 (Meitene - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	2	1
P37, A6, A12 (Gulbene - Rēzekne - Ludza - Terehova)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Terehovas RKP galvenokārt ir no Medumu un Subates RKP (skat. tabula 3.5.14. un zīmējums 3.5.20.).

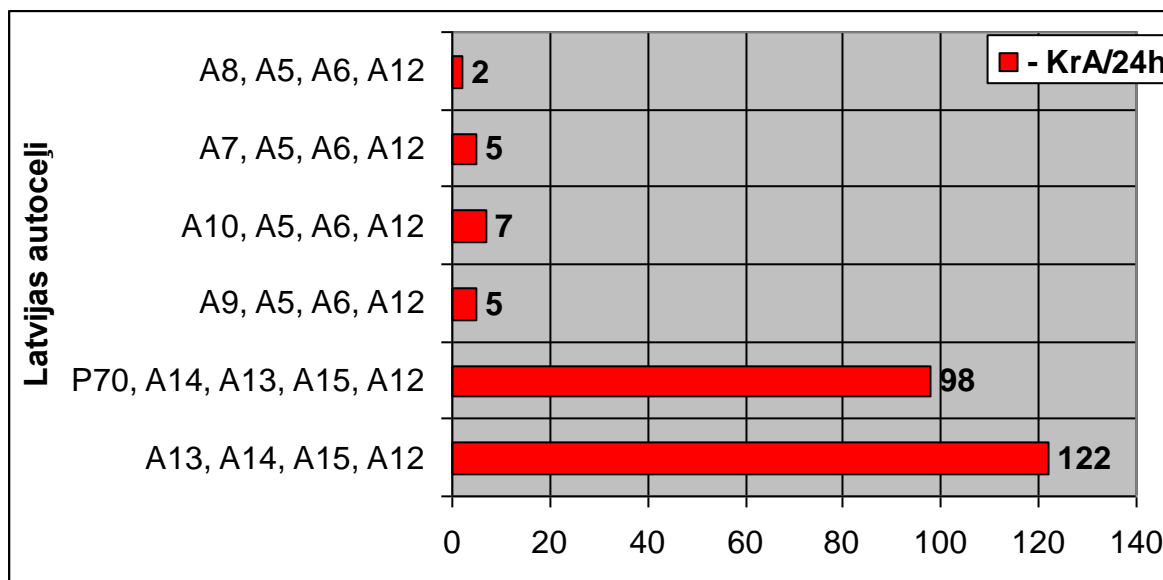
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Terehovas RKP

Tabula 3.5.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15, A12 (Medumi - Daugavpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	122	51
P70, A14, A13, A15, A12 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	98	41
A9, A5, A6, A12 (Liepājas osta - Saldus - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	5	2
A10, A5, A6, A12 (Ventspils osta - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	7	3
A7, A5, A6, A12 (Grenctāle - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	5	2
A8, A5, A6, A12 (Meitene - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Terehova)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem, no Terehovas RKP pa autoceļiem A12 un A6, kravas automobiļi visvairāk brauc virzienā uz Rīgu, bet ievērojama daļa brauc arī Medumu un Subates RKP virzienā (skat. tabula 3.5.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Terehovas RKP

Tabula 3.5.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A12, A6 (Terehova - Ludza - Rēzekne - Jēkabpils – Salaspils -Rīga)	49	46
A12, A15, A13, A14 (Terehova - Ludza - Rēzekne -Daugavpils - Medumi)	37	35
A12, A15, A13, A14, P70 (Terehova - Ludza - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	14	13
A12, A6, A5, A8 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	4	4
A12, A6, A5, A10 (Terehova -Ludza - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga – Ventspils osta)	2	2

Tranzīta satiksme arī virzienā no Terehovas RKP galvenokārt ir caur Medumu un Subates RKP. Pārējie nozīmīgie maršruti ir uz Ventspils un Rīgas ostām, tomēr satiksmes intensitāte šajos virzienos ir ievērojami mazāka

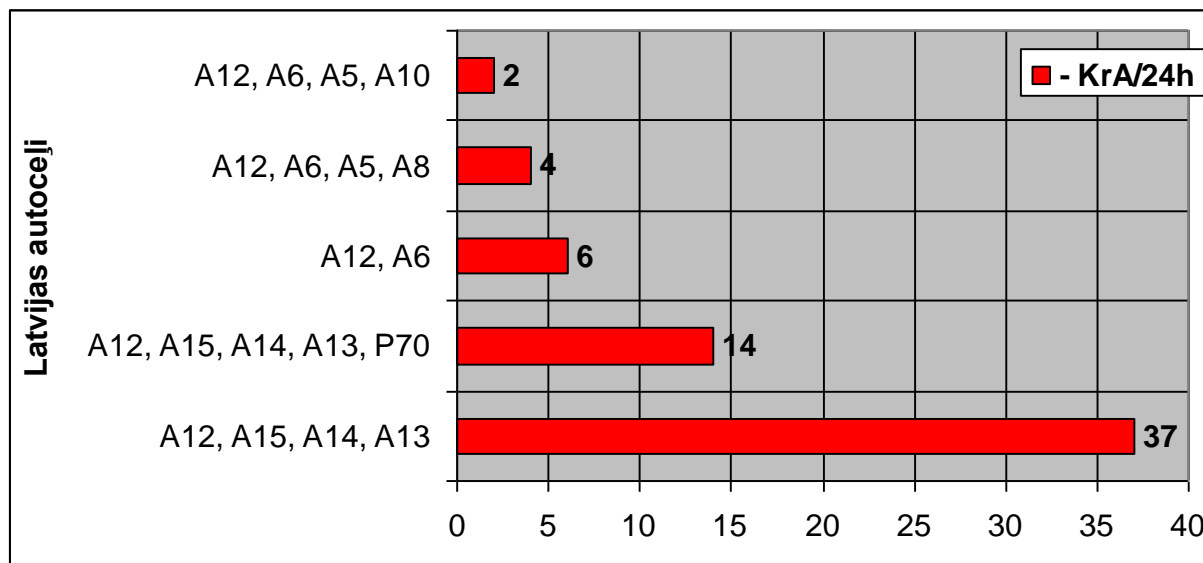
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Terehovas RKP

Tabula 3.5.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A12, A15, A13, A14 (Terehova - Ludza - Rēzekne -Daugavpils - Medumi)	37	59
A12, A15, A13, A14, P70 (Terehova - Ludza - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	14	22
A12, A6 (Terehova - Ludza - Rēzekne - Jēkabpils – Salaspils –Rīgas osta)	6	10
A12, A6, A5, A8 (Grebņeva - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	4	6
A12, A6, A5, A10 (Terehova -Ludza - Rēzekne - Jēkabpils - Rīga – Ventspils osta)	2	3

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Terehovas RKP

Zīmējums 3.5.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.5.13. un tabulā 3.5.15. redzami dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Terehovas RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošā kartes

3.6. Pātarnieku RKP

3.6. Pātrnieku RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.6.1



Veicot satiksmes aptauju Pātrnieku RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Pātrnieku RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI), par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (skat. tabula 3.6.1.).

Pātrnieku RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.6.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
112	8.00 - 16.00	Ceturtdiena	17.04.08	0.503	0.99	1.01	223

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem, GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC

skaitīšana tika veikta ~ 30km pirms Pātarnieku RKP (a/c A6 - 277km), līdz ar to tajā tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Informācija par robežu šķērsošanu katrā robežsardzes reģionālajā pārvaldē nedaudz atšķiras pēc savas sistemātikas. No Daugavpils reģionālās robežsardzes pārvaldes tika iegūta informācija par kopējo Pātarnieku RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu, bet bez sīkākas to klasifikācijas. Tabulā 3.6.2. ir redzams, ka no 2002. - 2008. gadam LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Pātarnieku RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Pātarnieku RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.6.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC		RS (GDVI)	RS		CP (GDVI)	CP	
		KrA/24h			KrA/24h			KrA/24h	
2002	824	30%	247	127	-	-			
2003	775	28%	217	146	-	-			
2004	943	23%	217	154	-	-			
2005	844	21%	177	195	-	-			
2006	996	22%	219	232	-	-			
2007	1190	22%	262	235	-	-			
2008	1050	30%	315	228 (Janv.- Marts)	-	-	223	64%	143

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS - gada diennakts vidējā intensitāte pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.6.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Pātarnieku RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 143 kravas automobiļi, no kuriem 43 ir virzienā no Latvijas un 100 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits

vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.6.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Pātarnieku RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem $\frac{1}{4}$ gadījumu galamērķis bija Vitebskas pilsēta Baltkrievijā. Vēl samērā līdzīgi virzieni ir Kijeva (Ukraina), Maskava (Krievija), kā arī citas pilsētas Baltkrievijā un Ukrainā (skat. tabula 3.6.3. un zīmējums 3.6.2.)

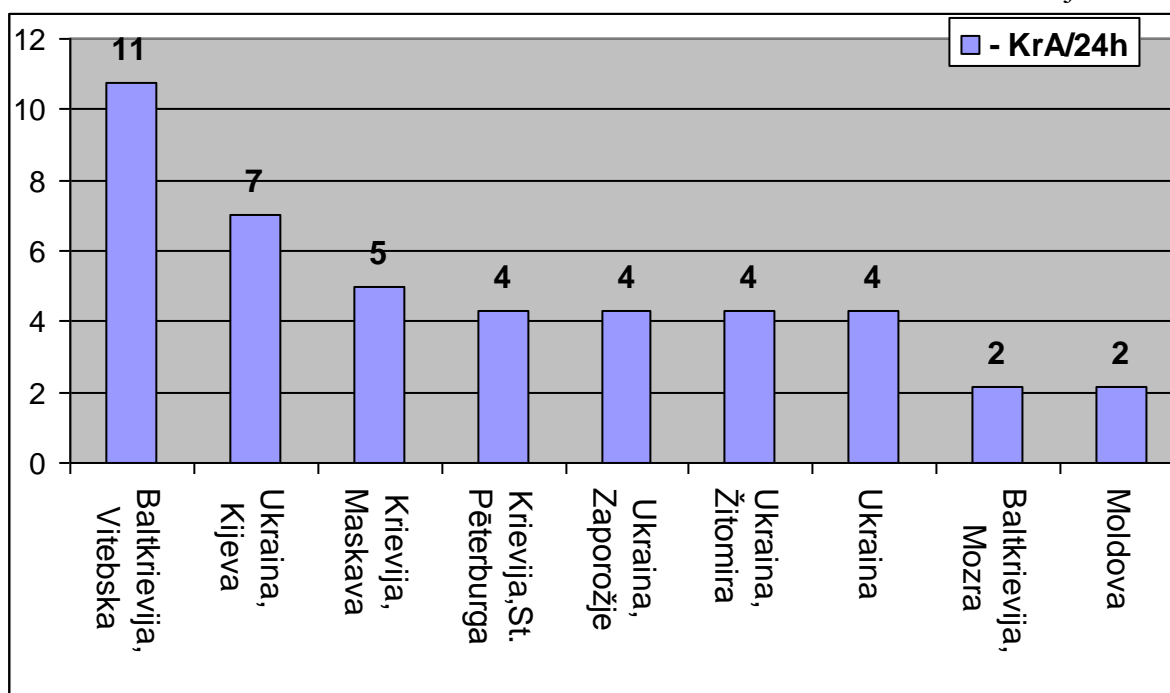
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Baltkrievija, Vitebska	11	25
Ukraina, Kijeva	7	15
Krievija, Maskava	5	10
Krievija, St. Pēterburga	4	10
Ukraina, Zaporožje	4	10
Ukraina, Žitomira	4	10
Ukraina	4	10
Baltkrievija, Mozra	2	5
Moldova	2	5

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Pātarnieku RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija kāda vieta Lietuvā vai Latvijas galvaspilsēta Rīga.

Pārējie tranzīta satiksmes raksturīgākie virzieni ir Igaunija, Klaipēda Lietuvā vai Polija (skat. tabula 3.6.4. un zīmējums 3.6.3.).

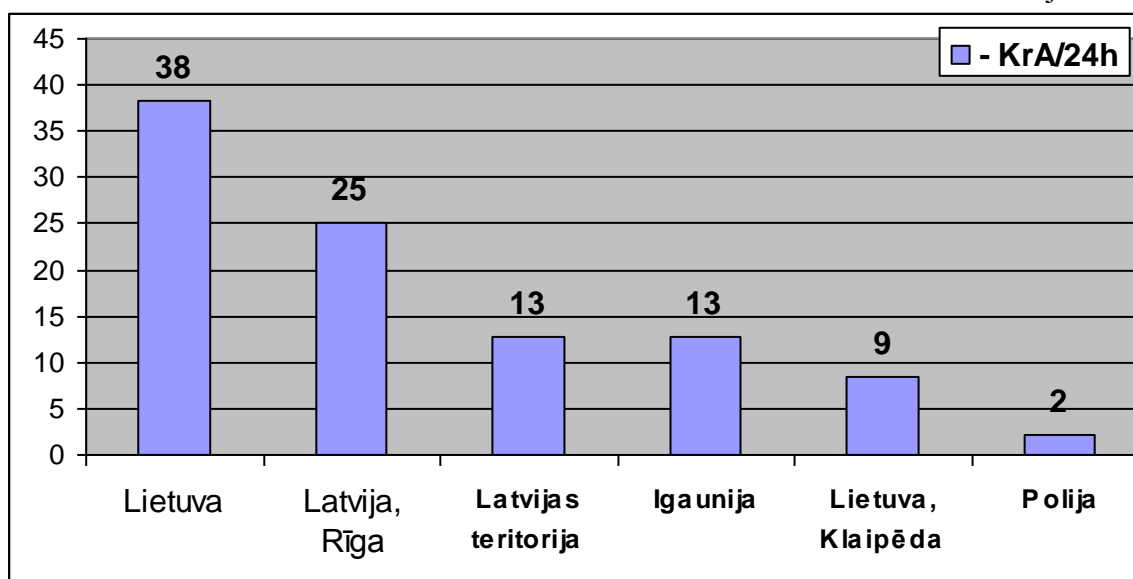
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	38	38
Latvija, Rīga	26	26
Latvijas teritorija	13	13
Igaunija	13	13
Lietuva, Klaipēda	9	9
Polija	2	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.3.



3.6.2. Brauciena sākumpunkts

Kravas automobiļiem virzienā uz Pātarnieku RKP visbiežāk brauciena sākumpunkts ir Tallina. Nedaudz mazāk - attiecīgi 25% un 20%, kravas automobiļu brauciena sākumpunkts ir Rīga vai kāda pilsēta Lietuvā. (skat. tabula 3.6.5. un zīmējums 3.6.4.).

Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Pātarnieku RKP virzienā uz Latviju, dominē virziens no Krievijas, jo daudzi pārvadātāji izmanto šo robežpunktu, lai apietu rindas Grebņevas un Terehovas RKP, tomēr lielākā daļa no šīm kravām ir tukšas. (skat. tabula 3.6.6. un zīmējums 3.6.5.).

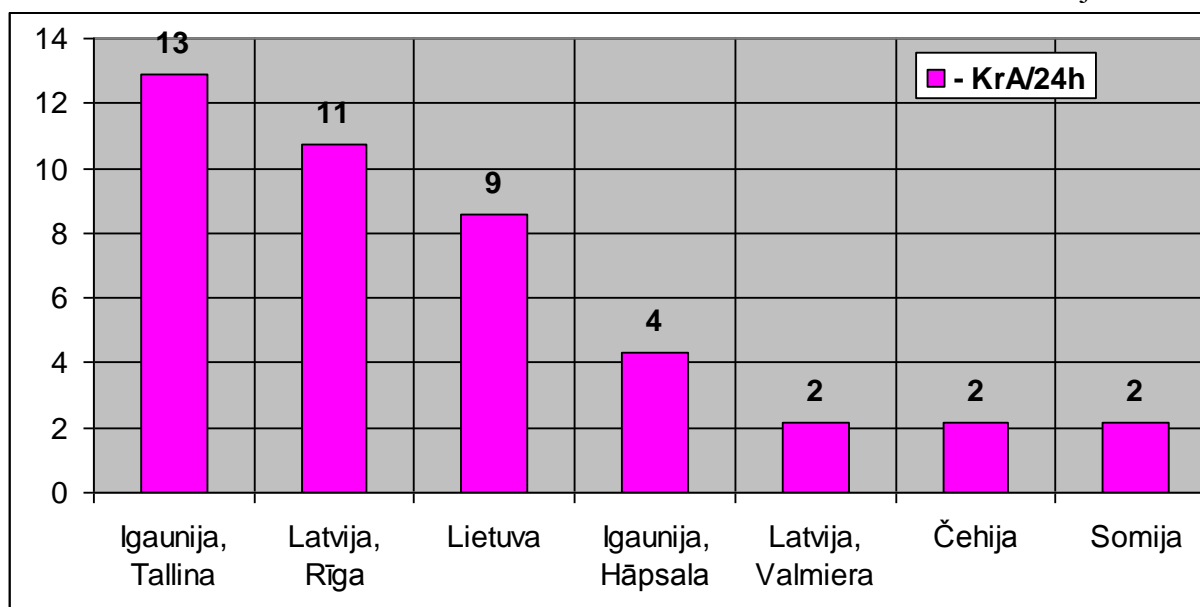
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.5.

Valsts	KrA/24h	%
Igaunija, Tallina	13	30
Latvija, Rīga	11	25
Lietuva	9	20
Igaunija, Hāpsala	4	10
Latvija, Valmiera	2	5
Čehija	2	5
Somija	2	5

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.4.



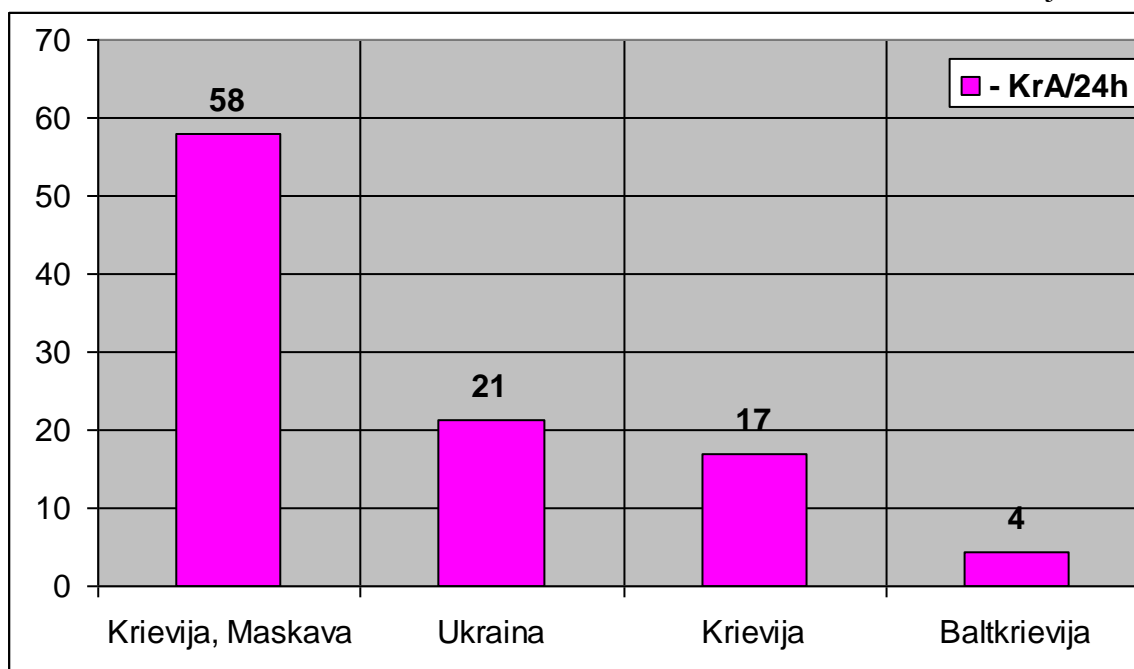
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.6.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	58	58
Ukraina	21	21
Krievija	17	17
Baltkrievija	4	4

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.5.



3.6.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Pātarnieku RKP virzienā no Latvijas kravas automobiļu satiksmes galvenie virzieni ir no Igaunijas uz Ukrainu, un no Latvijas uz Baltkrieviju. Šo robežpunktu pārsvarā izmanto pārvadājumiem no Baltijas valstīm, dažreiz arī no Somijas un Čehijas (skat. tabula 3.6.7. un zīmējums 3.6.6.).

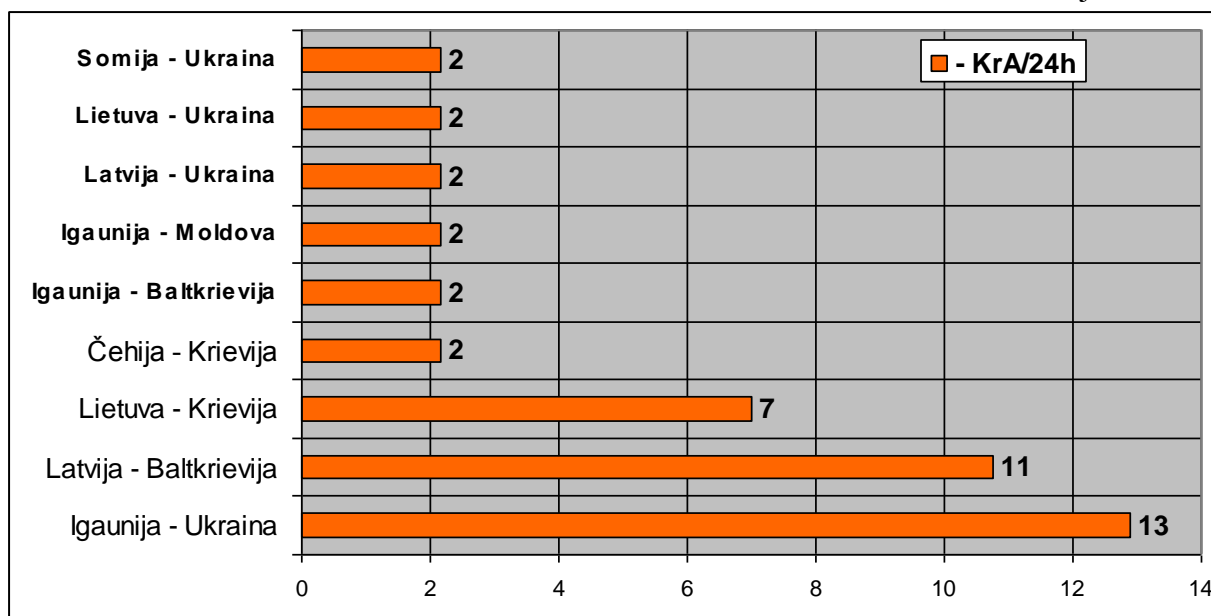
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.7.

Valstis	KrA/24h	%
Igaunija - Ukraina	13	30
Latvija - Baltkrievija	11	25
Lietuva - Krievija	7	15
Čehija - Krievija	2	5
Igaunija - Baltkrievija	2	5
Igaunija - Moldova	2	5
Latvija - Ukraina	2	5
Lietuva - Ukraina	2	5
Somija - Ukraina	2	5

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.6.



Caur Pātarnieku RKP virzienā uz Latviju ir daudz kravas automobiļu, kas devās uz Krieviju caur Terehovas un Grebņevas RKP, bet atgriezās caur Pātarnieku RKP (skat. tabula 3.6.8. un zīmējums 3.6.7.).

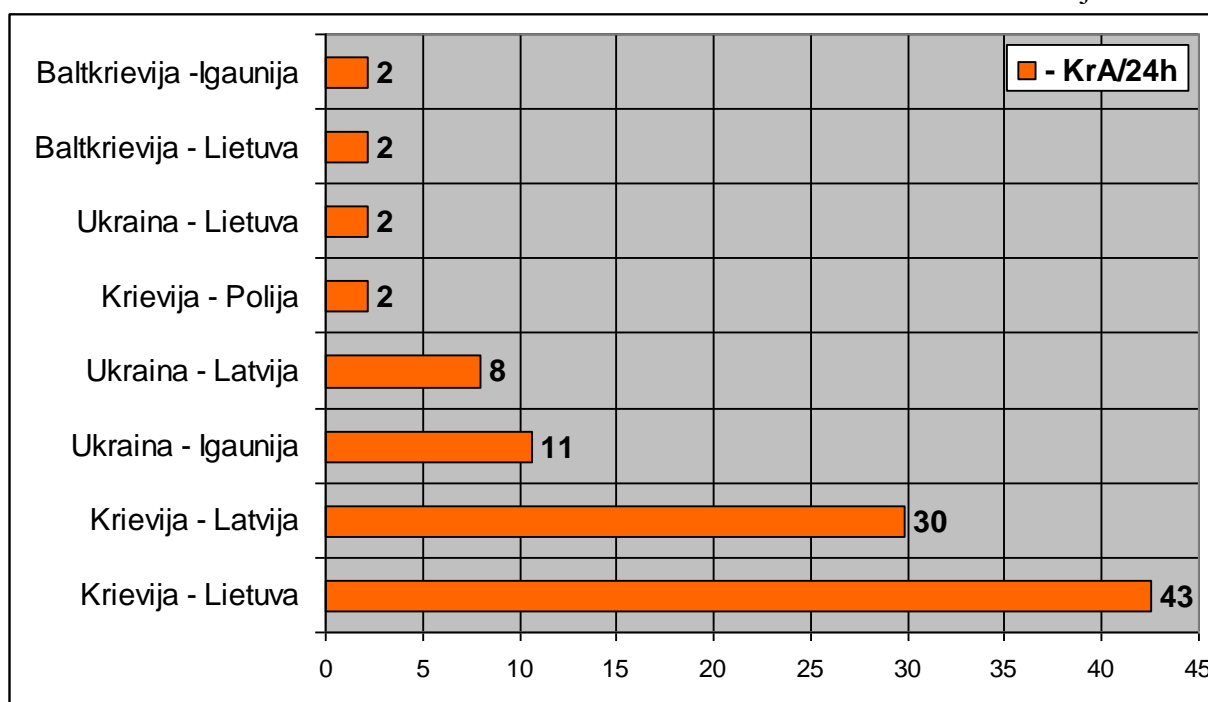
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.8.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Lietuva	43	43
Krievija - Latvija	30	30
Ukraina - Igaunija	11	11
Ukraina - Latvija	8	8
Krievija - Polija	2	2
Ukraina - Lietuva	2	2
Baltkrievija - Lietuva	2	2
Baltkrievija - Igaunija	2	2

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.7.



3.6.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Pātarnieku RKP abos virzienos ir 94 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitātē ir 30 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 70% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir uz Krieviju (9 KrA/24h), Baltkrieviju (2 KrA/24h) un Ukrainu (17 KrA/24h), kā arī nedaudz uz citām bijušajām padomju republikām, savukārt brauciena sākumpunkti ir Igaunija, Lietuva un citas ES valstis (skat. tabula 3.6.9.).

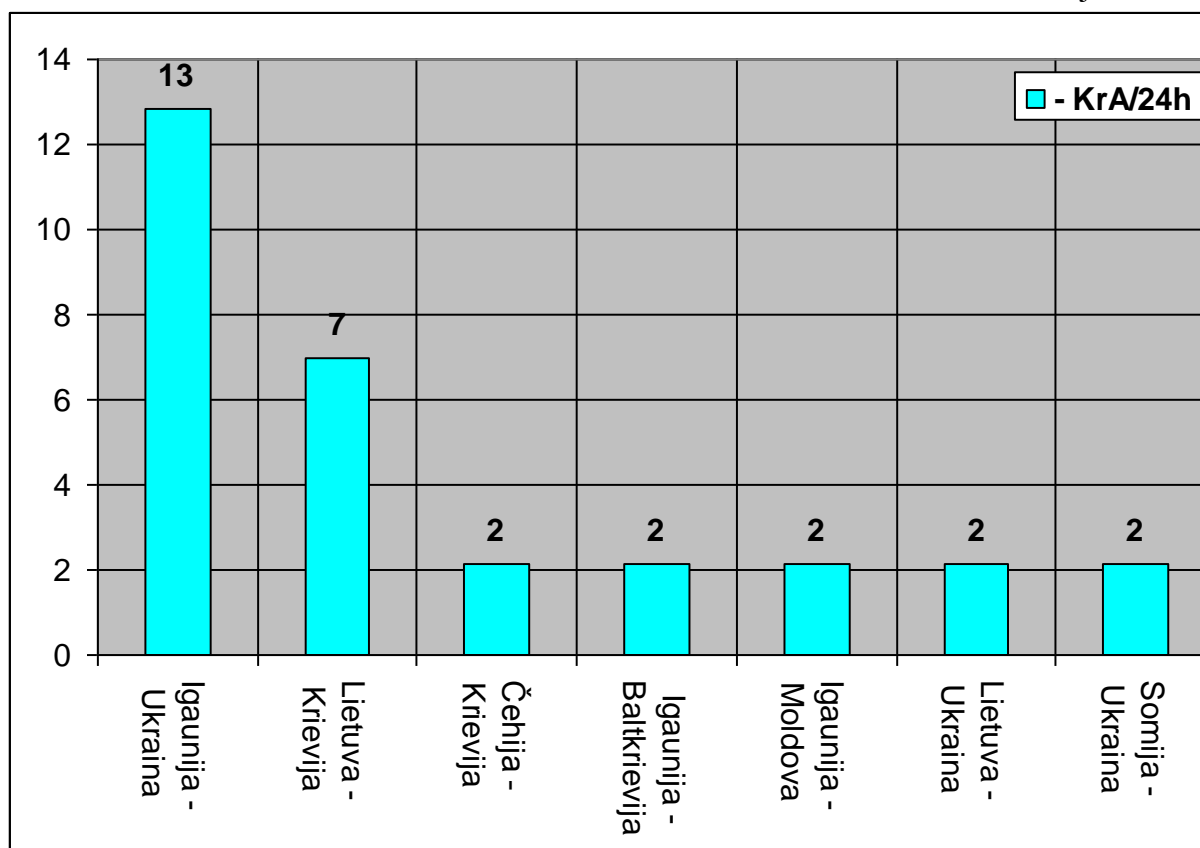
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Pāternieku RKP

Tabula 3.6.9.

Valsts	KrA/24h
Igaunija, Tallina	13
Lietuva	9
Igaunija, Hāpsala	4
Čehija	2
Somija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Pāternieku RKP

Zīmējums 3.6.8.



Virzienā uz Latviju caur Pātarnieku RKP, gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 64 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 64% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Krievijas (47 KrA/24h), Ukrainas (13 KrA/24h) un Baltkrievijas (4 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Lietuva, Igaunija vai Polija (skat. tabula 3.6.10 un zīmējums 3.6.9.).

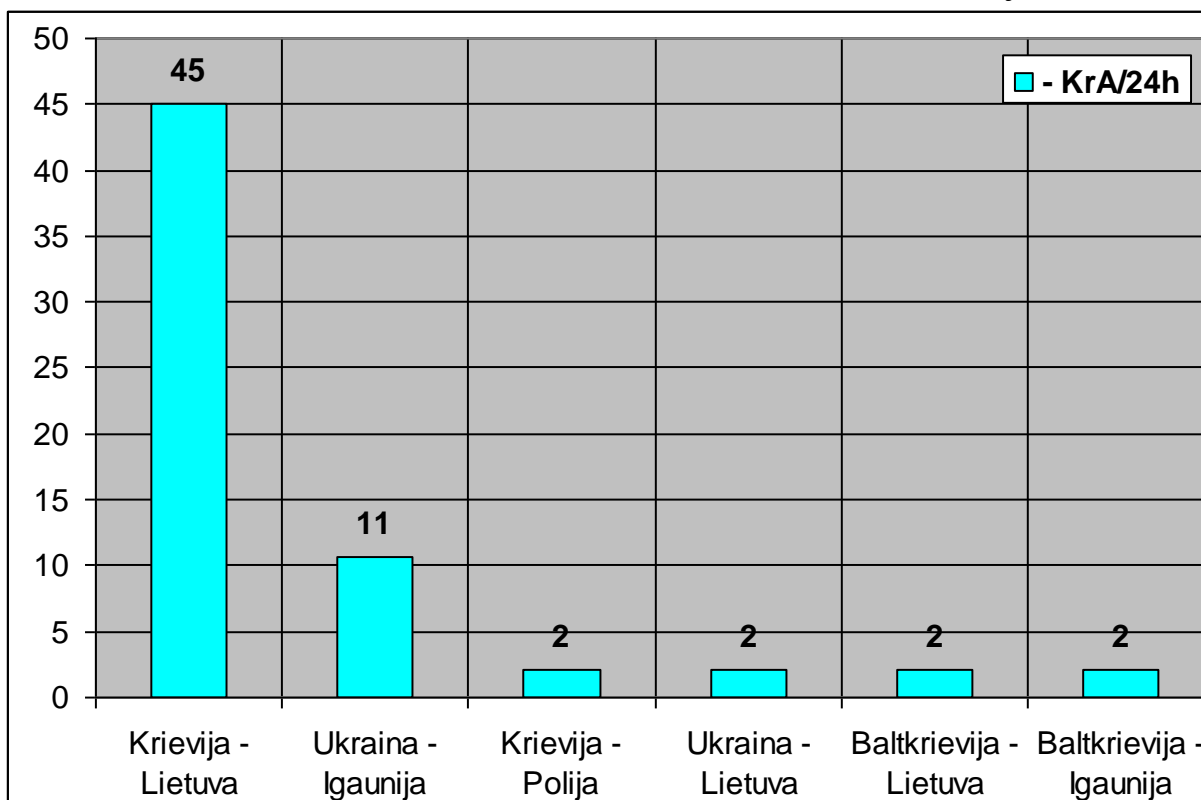
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	40
Igaunija	13
Lietuva, Klaipēda	9
Polija	2

Tranzīta satiksmes maršruti ie braucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.9.

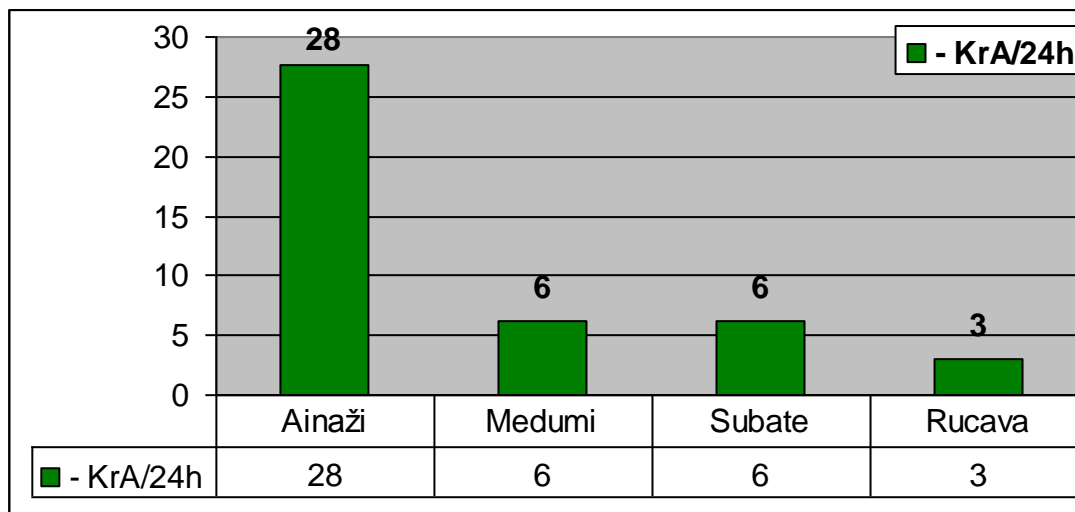


3.6.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem iebruca Latvijā caur Ainažu RKP, atlikušie kravas automobiļi iebruca Latvijā no Lietuvas puses – Medumu, Subates un Rucavas RKP (skat. zīmējums 3.6.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Pātarnieku RKP

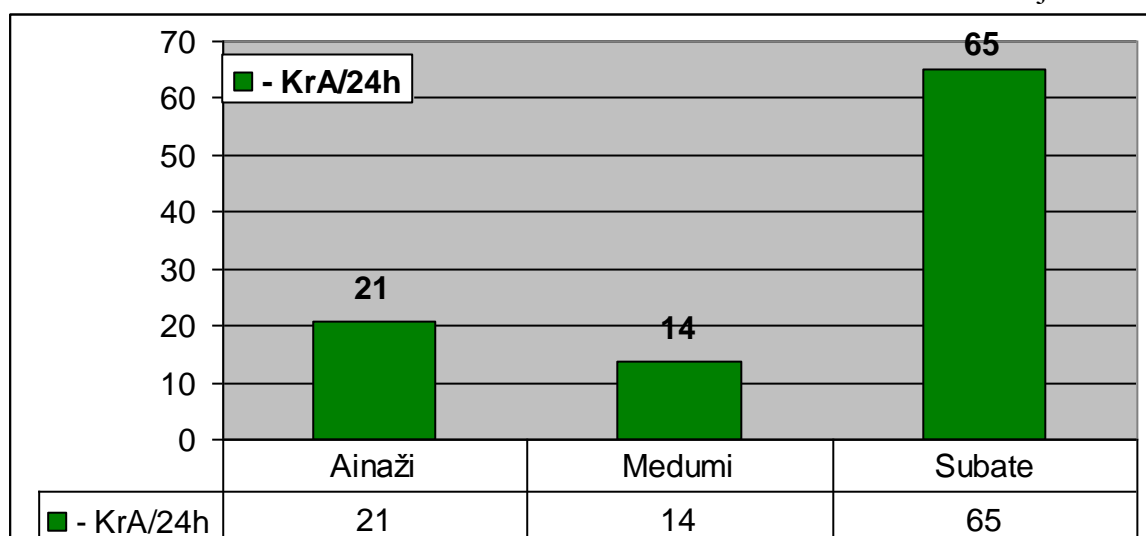
Zīmējums 3.6.10.



Savukārt, izbraucot no Latvijas, visvairāk kravas automobiļu izmantoja Subates RKP, jo šajā virzienā ir krietns īpatsvars kravas automobiļu, kas atgriežas no Krievijas izvairoties no rindām uz Terehovas un Grebņevas RKP (skat. zīmējums 3.6.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.11.

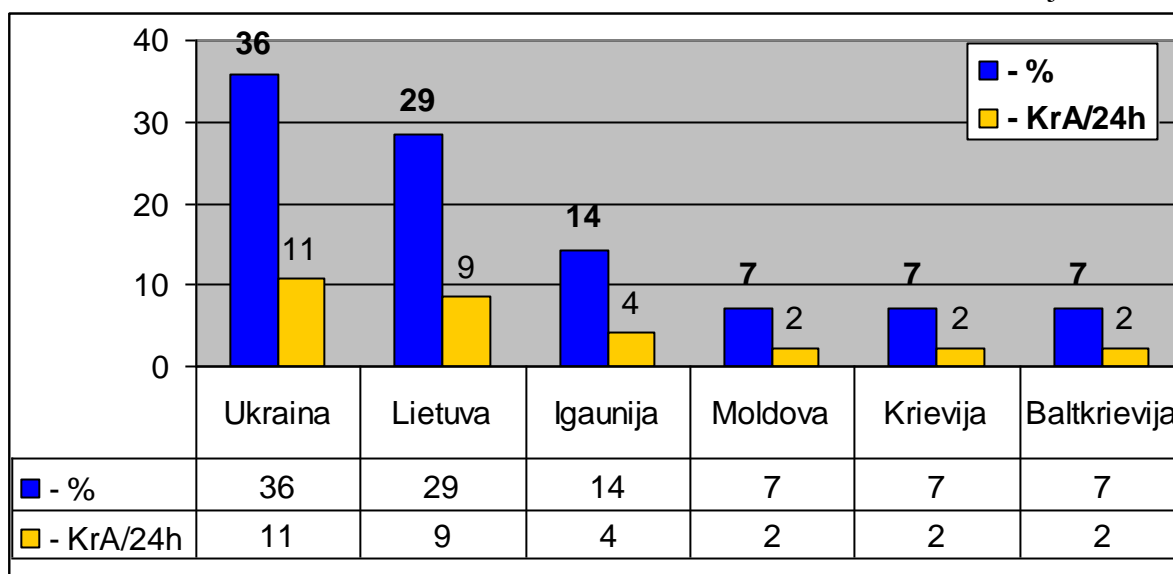


3.6.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā auto reģistrācijas valsti, tad tranzītā visvairāk ir kravas automobiļu ar Ukrainas, Lietuvas un Igaunijas reģistrācijas numuriem. Automobiļi ar Ukrainas un Igaunijas reģistrācijas numuriem pārsvarā ir tie, kuri dodas virzienā uz Ainažu RKP, bet ar Lietuvas reģistrācijas numuriem kravas automobiļi dodas Lietuvas robežas virzienā.

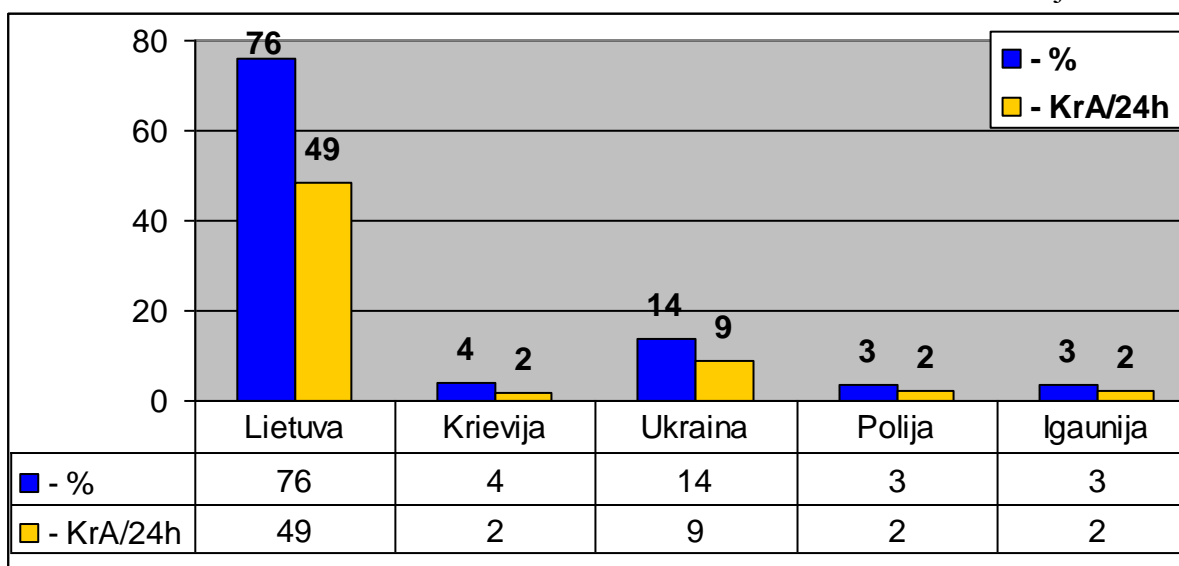
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Pāternieku RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.6.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Pāternieku RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.6.13.

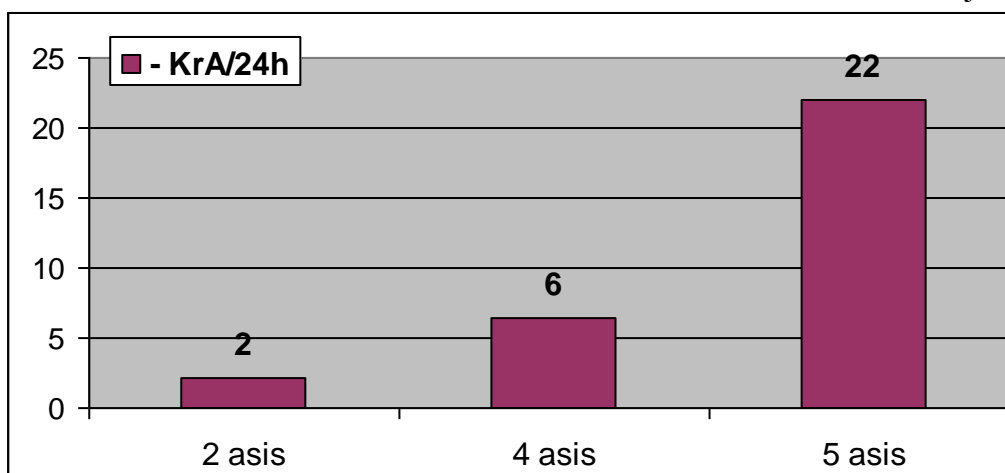


3.6.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Pātarnieku RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

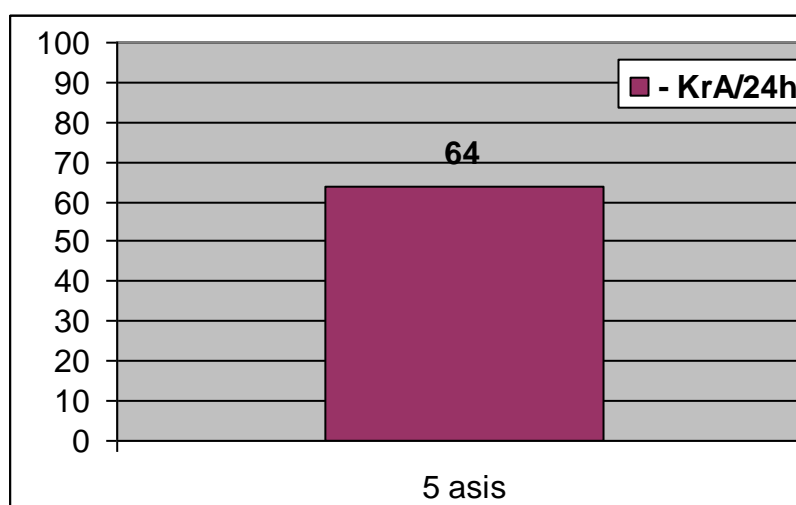
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.15.



3.6.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā uz Krieviju visbiežāk kravas svars ir no 10 līdz 20 tonnām, jo, ņemot vērā Baltkrievijas likumu bardzību attiecībā uz kravu svara pārsniegšanu, pārvadātāji neriskē kaut nedaudz pārsniegt pieļaujamo svaru (skat. zīmējums 3.6.16. un zīmējums 3.6.17.).

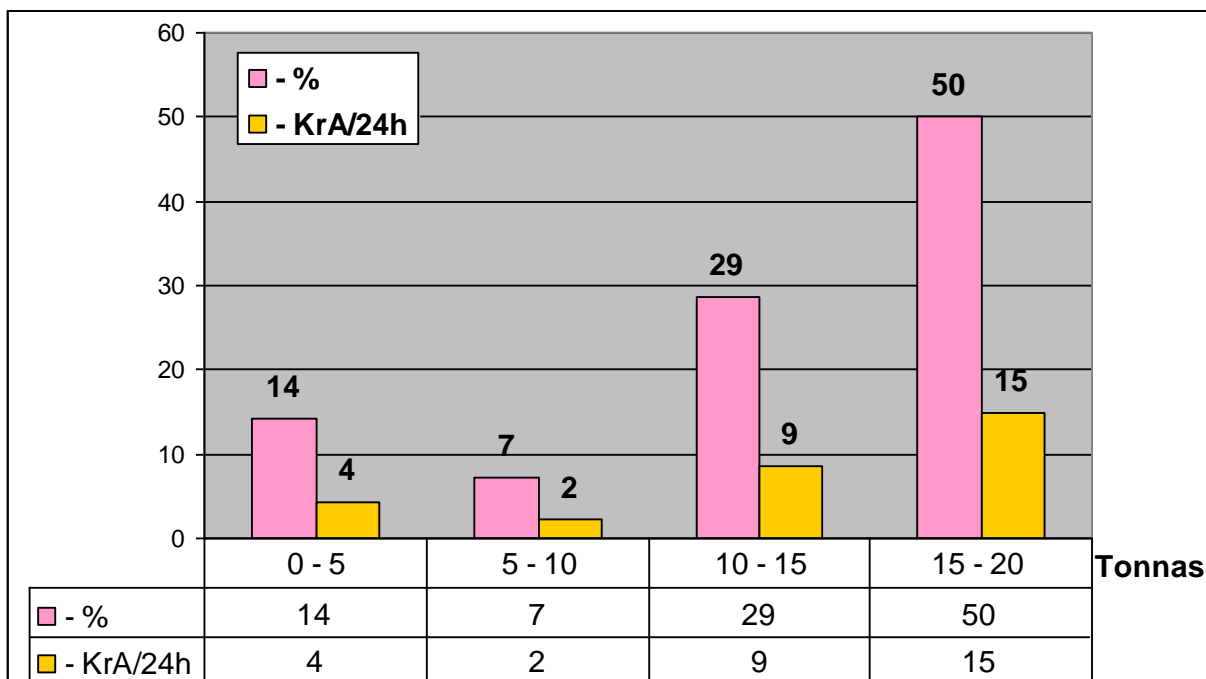
Informācija par Baltkrievijas likumsargiem tika iegūta neformālā veidā no kravu automobiļu šoferiem un robežsardzes darbiniekiem. Šajā gadījumā uzsvars nav tik daudz uz pašu likumu, cik uz Baltkrievijas varas institūciju darbinieku visatļautību un rīcību, kas bieži vien neatbilst starptautiskajiem un pat vietējiem likumiem, tādēļ liela daļa pārvadātāju izvairās no Baltkrievijas šķērsošanas tranzītā, vai šķērsojot samazina līdz minimumam iespēju tikt aizturētiem.

Lai nu kā, bet zināms pamats kravu pārvadātājiem uzmanīties attiecībā uz kravu svaru ir, jo, lai pasargātu asfaltbetona ceļa segumus no sagraušanas, pamatojoties uz 2002. gada 17. jūlijā apstiprināto likumu "Par transporta kustību uz ceļiem", ko izdevusi Baltkrievijas Republikas Transporta un komunikāciju ministrija, tiek noteikti:

- sezonālais masas un slodzes ierobežojums uz vienas ass kravas autotransportam, satiksmei pa Baltkrievijas Republikas koplietošanas ceļiem. No 25. marta līdz 1. maijam (pavasara periods) ir spēkā liegums kravas transportam (robežās no 5 līdz 8 tonnām uz asi). Daļai autoceļu maksimāli pieļaujamā slodze uz vienu asi nedrīkst pārsniegt 9 tonnas.
- no 1. jūnija līdz 31. augustam (vasaras periods) slodze uz vienu, nesapāroto asi, nedrīkst pārsniegt 6 tonnas kravas auto transporta kustībai pa koplietošanas ceļiem diennakts gaišajā laikā no plkst. 10.00 līdz plkst. 22.00, gadījumā, kad apkārtējā gaisa temperatūra pārsniegusi + 25 grādus pēc Celsija.

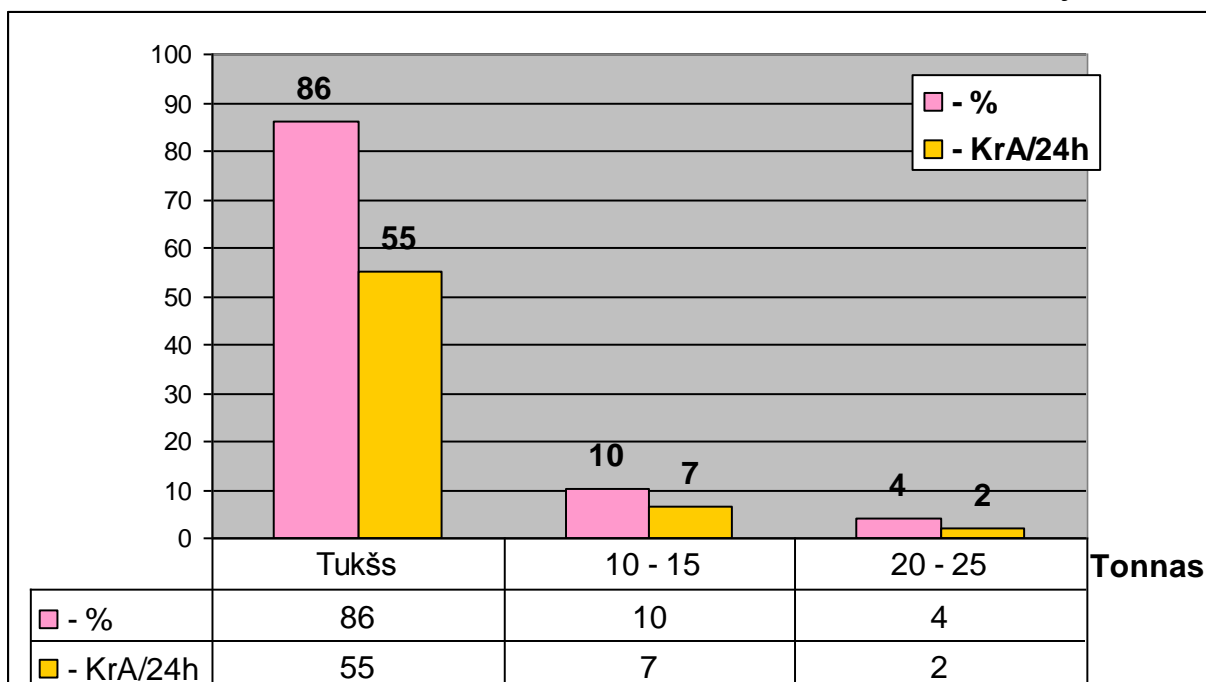
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Pāternieku RKP

Zīmējums 3.6.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara ie braucot Latvijā caur Pāternieku RKP

Zīmējums 3.6.17.



3.6.9. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravu sastāvs caur Pātarnieku RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem nav ļoti atšķirīgs. Raksturīgākās preces ir jauni un lietoti automobiļi, būvmateriāli, celtniecības materiāli un pārtika (skat. tabula 3.6.11.).

Caur Pātarnieku RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

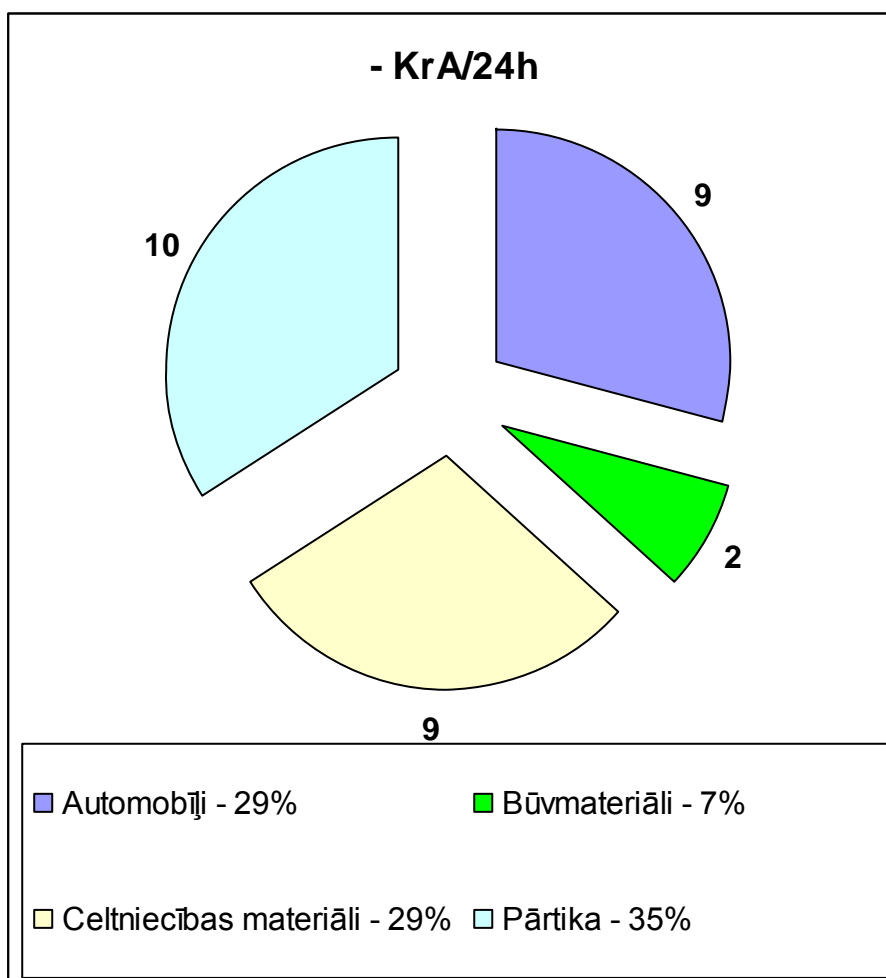
Tabula 3.6.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi (jauni)	9	20
Būvmateriāli	2	5
Celtniecības materiāli	9	20
Pārtika	10	25
Tukšs	13	30

Caur Pātarnieku RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir aptuveni tāds pats kā kopumā, tikai nav tukšo kravas automobiļu (skat. zīmējums 3.6.18.).

Caur Pātarnieku RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.6.18.



Kravu sastāvs caur Pātarnieku RKP Latvijā iebrāucošajiem kravas automobiļiem, kā jau minēts iepriekš, pārsvarā ir tukšs. Virzienā uz Latviju raksturīgākās preces ir ķīmijas produkti, papīra izstrādājumi, pārtika u.c. (skat. tabula 3.6.12.).

Caur Pātarnieku RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

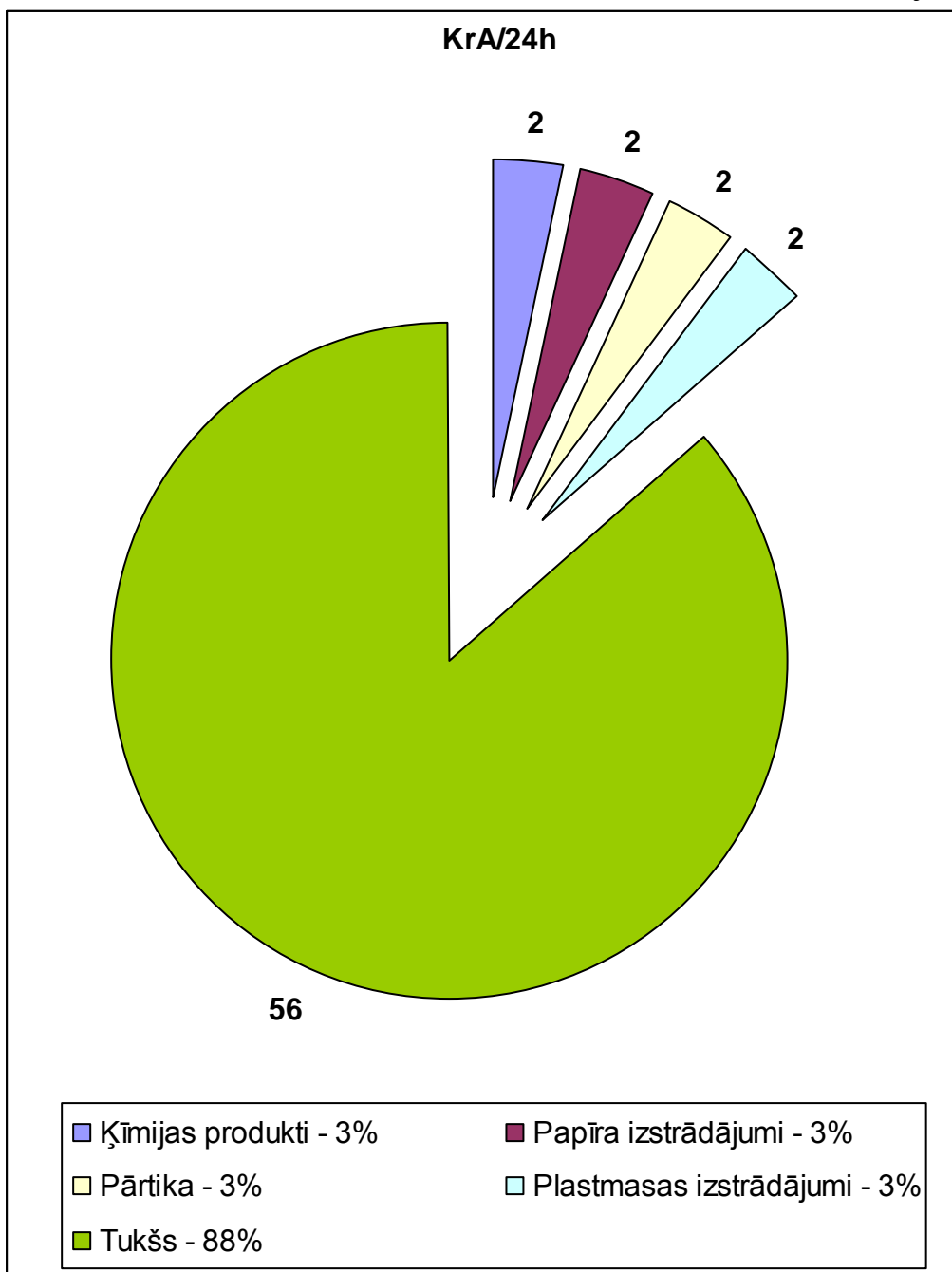
Tabula 3.6.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Dažādi	2	2
Ķīmijas produkti	2	2
Papīra izstrādājumi	2	2
Pārtika	2	2
Plastmasas izstrādājumi	4	4
Tukšs	88	88

Caur Pātarnieku RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā, tikai nav tādas preces kā kokmateriāli, koka izstrādājumi un papīra izstrādājumi (skat. zīmējums 3.4.19.).

Caur Pātarnieku RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.6.19.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam, un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot. Var vienīgi piebilst, ka virzienā no Latvijas raksturīgāka izvestā pārtikas prece ir zivis un zivju konservi.

Caur Pātarnieku RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti vienīgi virzienā uz Latviju.

Virzienā uz Latviju caur Pātarnieku RKP, diennaktī vidēji šķērso 20 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 7 ir tranzītā. Caur Pātarnieku RKP, virzienā uz Latviju, tie nāk no Krievijas (15 KrA/24h) un Ukrainas (5 KrA/24h). Brauciena galamērķis kravas automobiļiem ar konteineriem ir Igaunija vai Lietuva. Visi satiksmes aptaujā konstatētie kravas konteineri bija bez kravas.

3.6.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem, virzienā uz Pātarnieku RKP, visvairāk kravas automobiļi nāk no Ainažu RKP un Rīgas, nedaudz mazāk no Subates un Medumu RKP (skat. tabula 3.6.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A6 (Ainaži - Rīga - Krāslava - Pātarnieki)	22	51
A6 (Rīga - Krāslava - Pātarnieki)	11	26
A13, A14, A6 (Medumi - Pātarnieki)	4	9
P70, A14, A6 (Subate - Pātarnieki)	4	9
A3, A2, A4, A6 (Valmiera - Rīga - Krāslava - Pātarnieki)	2	5

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Pātarnieku RKP galvenokārt ir no Ainažu, Medumu un Subates RKP (skat. tabula 3.6.14. un zīmējums 3.6.20.).

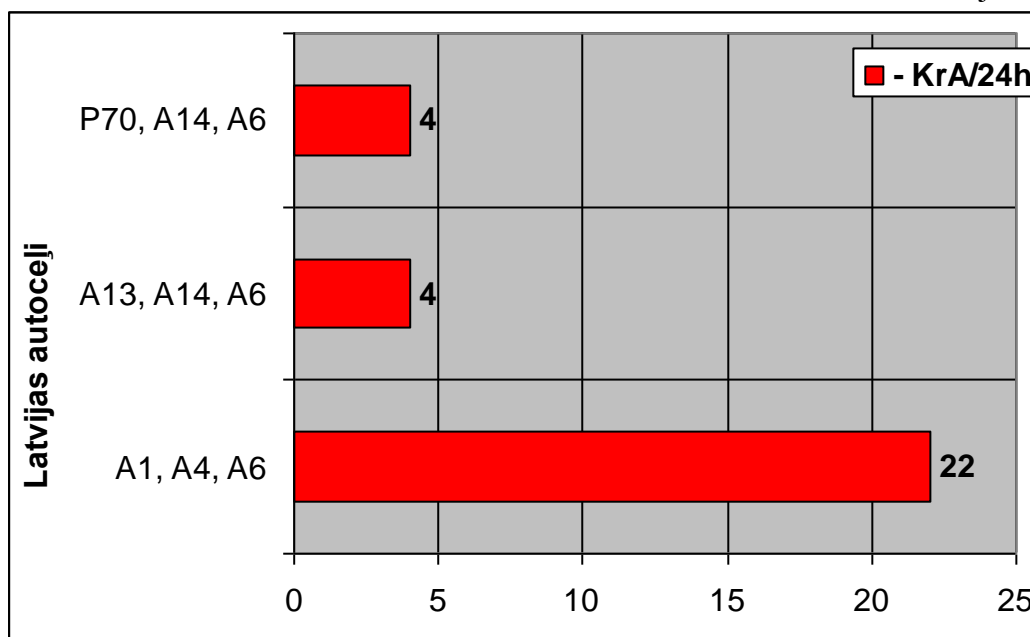
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A6 (Ainaži - Rīga - Krāslava - Pātarnieki)	22	73
A13, A14, A6 (Medumi - Pātarnieki)	4	13.5
P70, A14, A6 (Subate - Pātarnieki)	4	13.5

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem, visvairāk no Pātarnieku RKP pa autoceļiem A6, A14, P70 kravas automobiļi brauc uz Subates RKP- 40%, otrs populārākais virziens ir uz Rīgu. Tranzītā no Pātarnieku RKP kravas automobiļi dodas uz Ainažu, Medumu, Meitenes RKP, kā arī Ventspils ostu (skat. tabula 3.6.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A6, A14, P70 (Pātarnieki - Subate)	40	40
A6 (Pātarnieki - Jēkabpils - Rīga)	30	30
A6, A4, A1 (Pātarnieki - Jēkabpils - Rīga - Ainaži)	13	13
A6, A13 (Pātarnieki - Medumi)	9	9
A6, A13, P62 (Pātarnieki – Daugavpils - Preiļi)	6	6
A6, A5, A10 (Pātarnieki - Jēkabpils - Rīga – Ventspils osta)	2	2

Arī virzienā no Pātarnieku RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Subates, Ainažu un Medumu RKP.

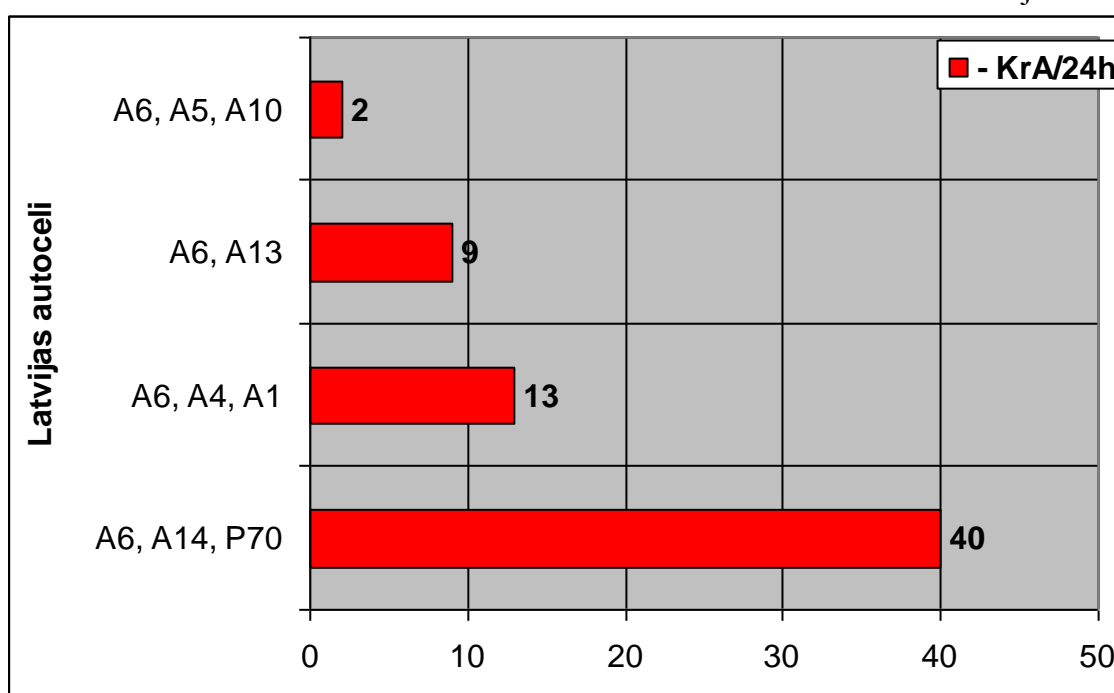
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Pātarnieku RKP

Tabula 3.6.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A6, A14, P70 (Pātarnieki - Subate)	40	63
A6, A4, A1 (Pātarnieki - Jēkabpils - Rīga - Ainaži)	13	20
A6, A13 (Pātarnieki - Medumi)	9	14
A6, A5, A10 (Pātarnieki - Jēkabpils - Rīga – Ventspils osta)	2	3

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Pātarnieku RKP

Zīmējums 3.6.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.6.13. un tabulā 3.6.15. redzami dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Pātarnieku RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.7. Silenes RKP

3.7. Silenes RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.7.1



Veicot satiksmes aptauju Silenes RKP, tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Silenes RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI), par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.7.1.).

Silenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.7.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
266	8.00 - 16.00	Trešdiena	16.04.08	0.503	0.99	1.01	529

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Ņemot vērā līdzību uz citiem autoceļiem, tas varētu būt

saistīts ar to, ka LVC skaitīšana netiek veikta tieši pirms RKP un tajā tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Informācija par robežu šķērsošanu katrā robežsardzes reģionālajā pārvaldē nedaudz atšķiras pēc savas sistematikas. No Daugavpils reģionālās robežsardzes pārvaldes tika iegūta informācija par kopējo Silenes RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu, bet bez sīkākas to klasifikācijas. Tabulā 3.7.2. ir redzams, ka no 2002. - 2008. gadam LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Silenes RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem. Lai gan atšķirība vairāk ir vieglo automobiļu skaitā, kas sakrīt ar pieņēmumu, ka LVC skaitīšanas datus ir iekļauta arī vietējā satiksme.

Silenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.7.2.

Gads	LVC (GDVI)		LVC KrA/24h		RS (GDVI)		RS KrA/24h		CP (GDVI)	CP KrA/24h	
2002	-	-	-	-	467	-	-				
2003	-	-	-	-	422	-	-				
2004	847	29%	246		425	-	-				
2005	933	11%	103		577	-	-				
2006	-	-	-		575	-	-				
2007	1070	10%	107		421	-	-				
2008	-	-	-		410 (Janv. -Marts)	-	-	529	21%	110	

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS - gada diennakts vidējā intensitāte pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.7.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Silenes RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 110 kravas automobiļi, no kuriem 39 ir virzienā no Latvijas un 71 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa

atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.7.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Silenes RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem vairāk nekā pusei gadījumu galamērķis bija Maskava. Vēl samērā līdzīgi virzieni ir Baltkrievijas galvaspilsēta Minska, kā arī citas pilsētas Baltkrievija un Ukrainā (skat. tabula 3.7.3. un zīmējums 3.7.2.)

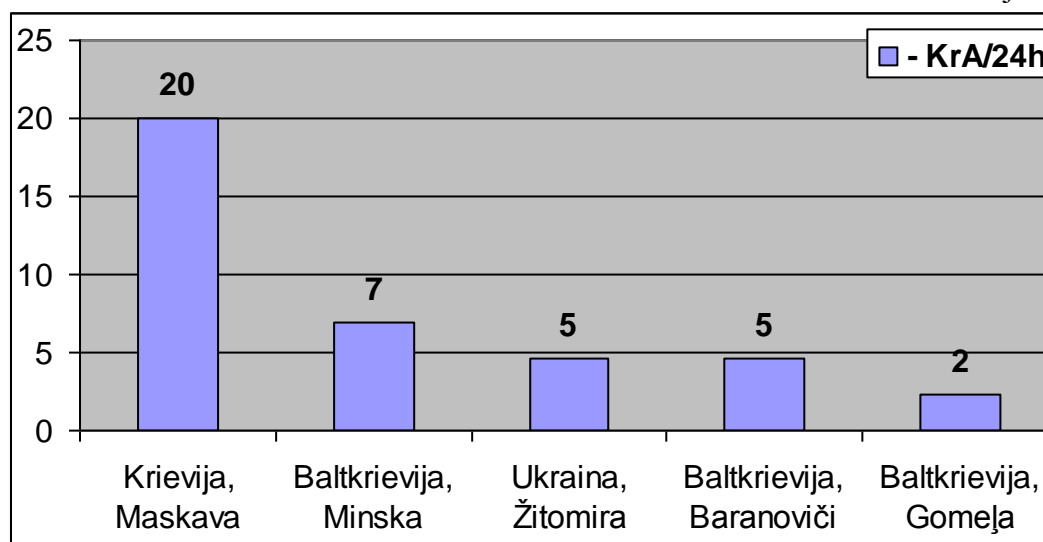
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Tabula 3.7.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	20	52
Baltkrievija, Minska	7	18
Ukraina, Žitomira	5	12
Baltkrievija, Baranoviči	5	12
Baltkrievija, Gomeļa	2	6

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Silenes RKP iebruc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Lietuva, ko veido pārsvarā tukšie kravas automobiļi, kas atgriežas no Krievijas.

Pārējie tranzīta satiksmes raksturīgākie virzieni ir Igaunija, Slovākija vai Polija (skat. tabula 3.7.4. un zīmējums 3.7.3.).

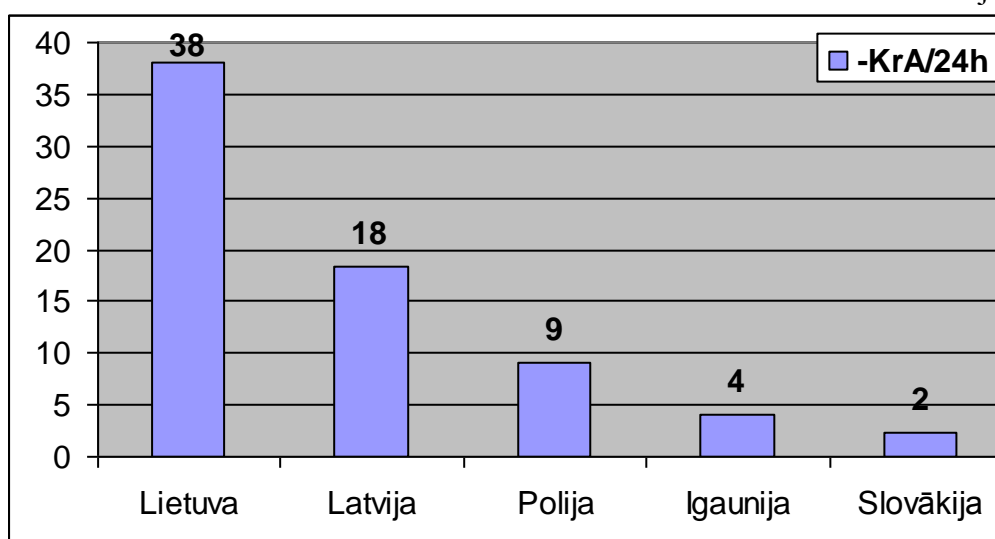
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Tabula 3.7.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	38	52
Latvija	18	26
Polija	9	13
Igaunija	4	6
Slovākija	2	3

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.3.

**3.7.2. Brauciena sākumpunkts**

Visiem kravas automobiļiem virzienā uz Silenes RKP, 65% brauciena sākumpunkts bija Latvijā. Pārējiem kravas automobiļiem brauciena sākumpunkts bija Polija, Lietuva, Igaunija vai Kaļiņingrada Krievijā (skat. tabula 3.7.5. un zīmējums 3.7.4.).

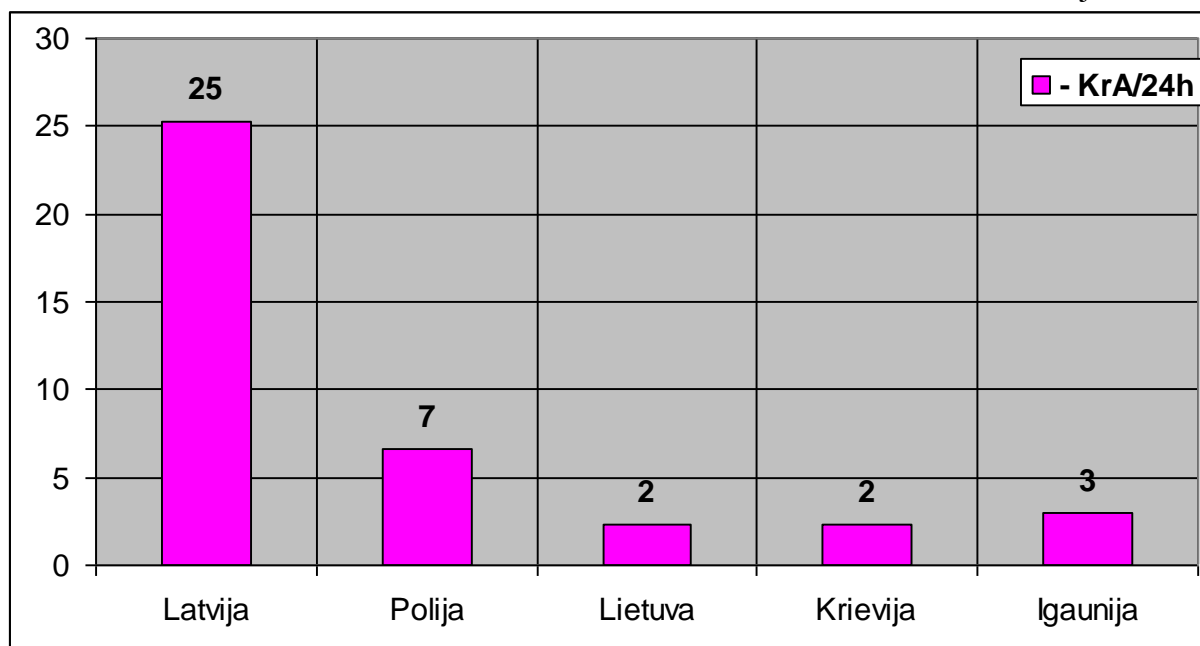
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Tabula 3.7.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija	25	65
Polija	7	17
Lietuva	2	6
Krievija	2	6
Igaunija	3	6

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.4.



Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Silenes RKP Latvijas virzienā, dominē virziens no Krievijas, jo daudzi pārvadātāji izmanto šo robežpunktu, lai apietu rindas Grebņevas un Terehovas RKP, tomēr lielākā daļa no šīm kravām ir tukšas. (skat. tabula 3.7.6. un zīmējums 3.7.5.).

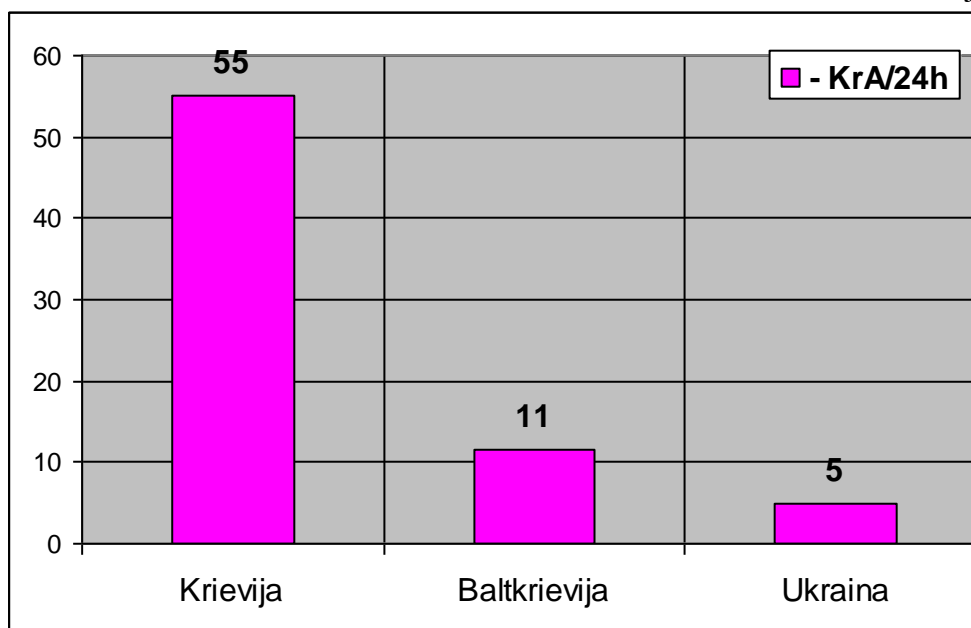
Brauciena sākumpunkts iebrucot Latvijā caur Silenes RKP

Tabula 3.7.6.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija	55	77
Baltkrievija	11	16
Ukraina	5	7

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.5.



3.7.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas Silenes RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir uz Ukrainu, Krieviju un Baltkrieviju. Salīdzinoši daudz kravas automobiļi brauc no Polijas uz Krieviju (skat. tabula 3.7.7. un zīmējums 3.7.6.).

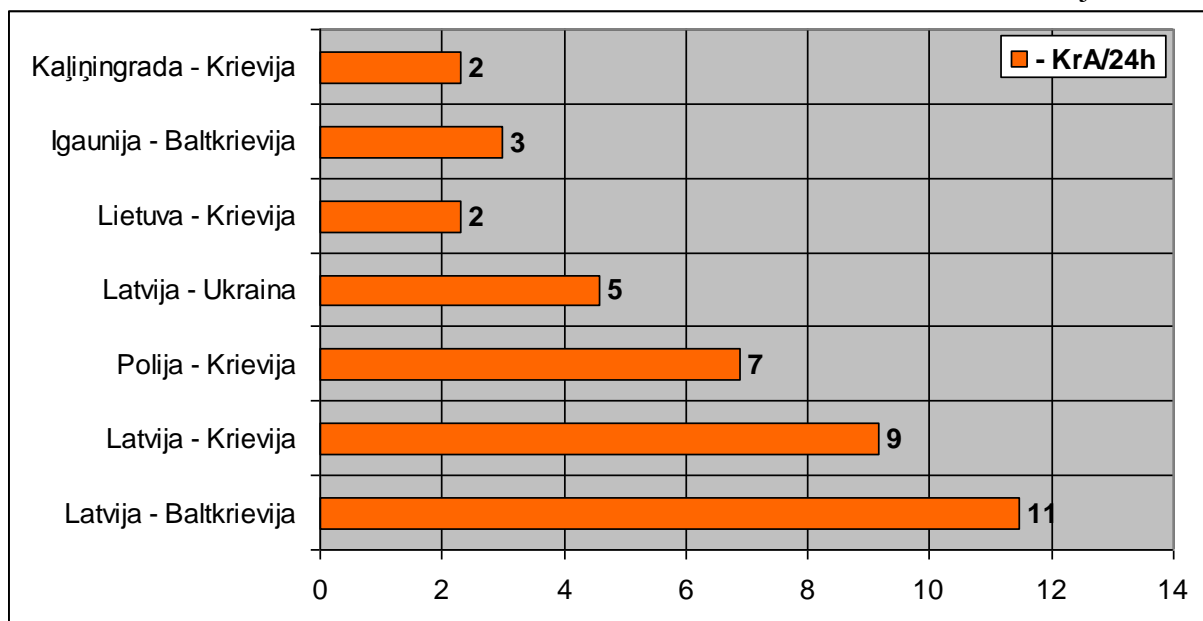
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Tabula 3.7.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Baltkrievija	11	29
Latvija - Krievija	9	23
Polija - Krievija	7	18
Latvija - Ukraina	5	12
Lietuva - Krievija	2	6
Igaunija - Baltkrievija	3	6
Kaļiņingrada - Krievija	2	6

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.6.



Caur Silenes RKP, virzienā uz Latviju, daļēji atgriežas tie kravas automobiļi, kas devās uz Krieviju caur Terehovas un Grebņevas RKP, tādēļ, lielākoties kravas automobiļi šajā virzienā ir no Krievijas (skat. tabula 3.7.8. un zīmējums 3.7.7.).

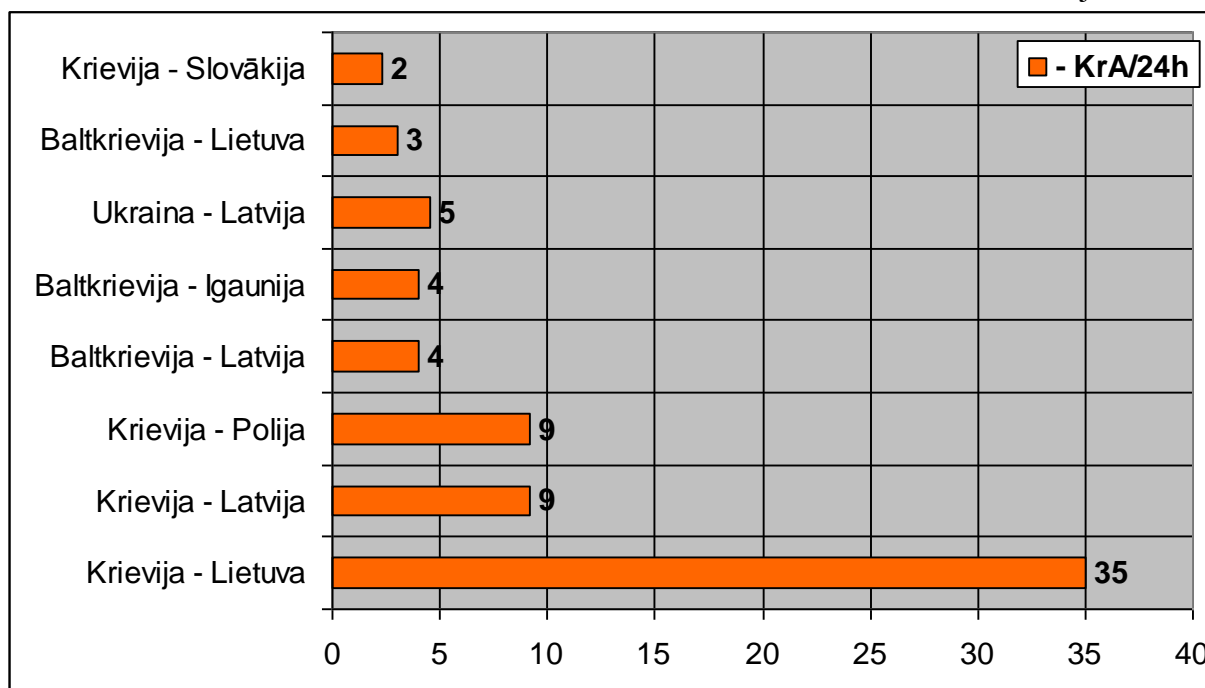
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Tabula 3.7.8.

Valstis	GDVI	%
Krievija - Lietuva	35	50
Krievija - Latvija	9	13
Krievija - Polija	9	13
Baltkrievija - Latvija	4	6
Baltkrievija - Igaunija	4	6
Ukraina - Latvija	5	6
Baltkrievija - Lietuva	3	3
Krievija - Slovākija	2	3

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.7.



3.7.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Silenes RKP abos virzienos ir 67 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 14 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 35% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni ir uz Krieviju (11 KrA/24h) un Baltkrieviju (3 KrA/24h), savukārt brauciena sākumpunkti ir pārsvarā Igaunija, Lietuva vai Polija (skat. tabula 3.7.9. un zīmējums 3.7.8.).

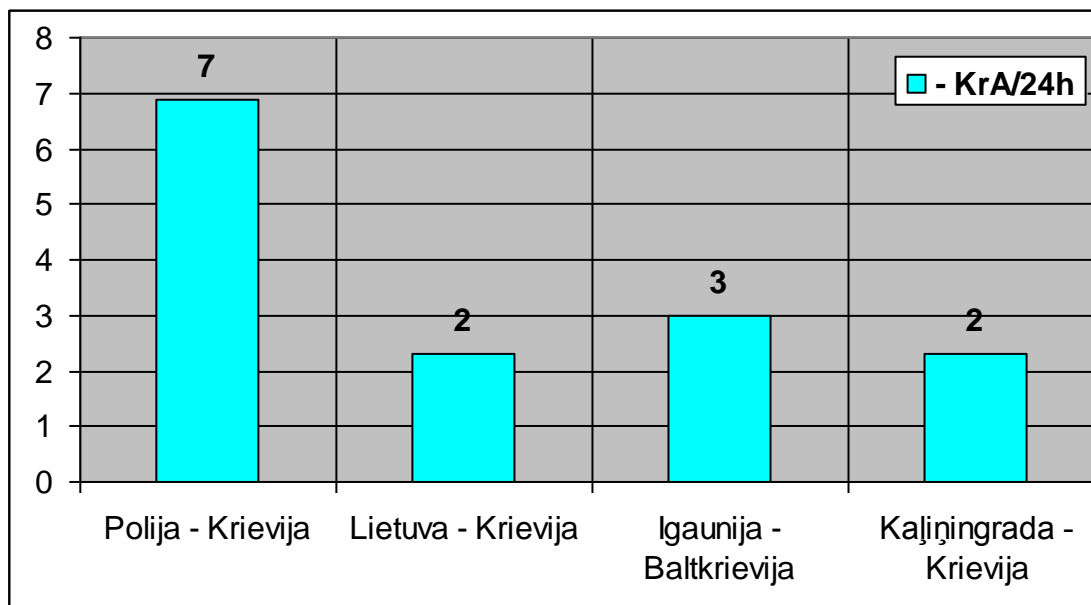
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Tabula 3.7.9.

Valsts	KrA/24h
Polija	7
Igaunija	3
Lietuva	2
Krievija, Kaļiņingrada	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.8.



Virzienā uz Latviju caur Silenes RKP, gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 53 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 75% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā ir no Krievijas (46 KrA/24h) un Baltkrievijas (7 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Polija, Lietuva vai Igaunija (skat. tabula 3.7.10 un zīmējums 3.7.9.).

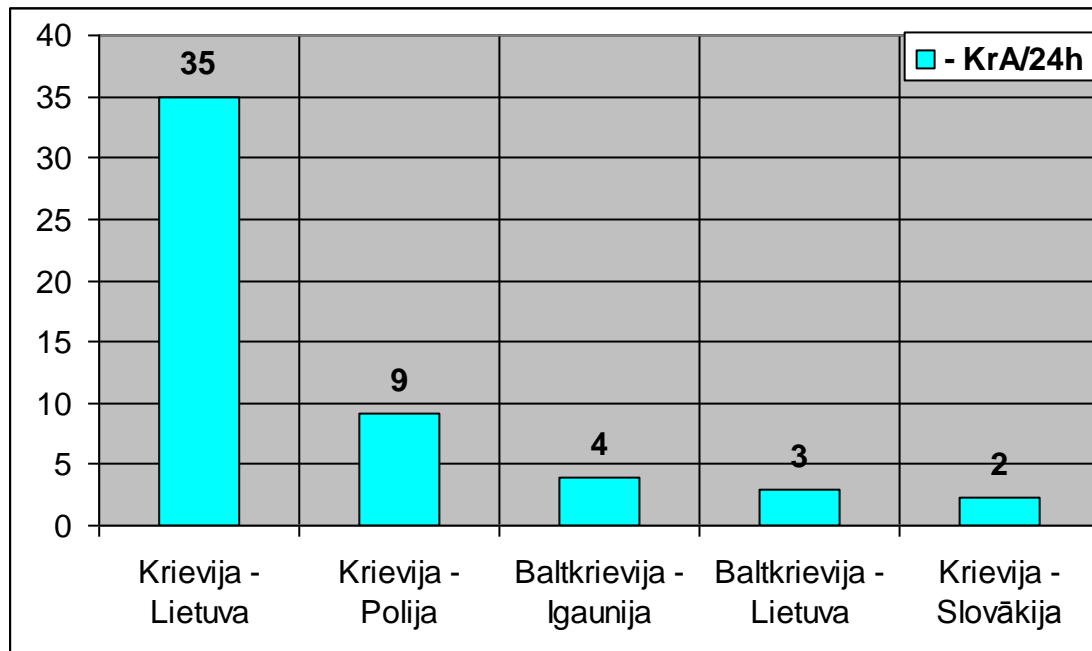
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Silenes RKP

Tabula 3.7.10.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	38
Polija	9
Igaunija	4
Slovākija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.9.

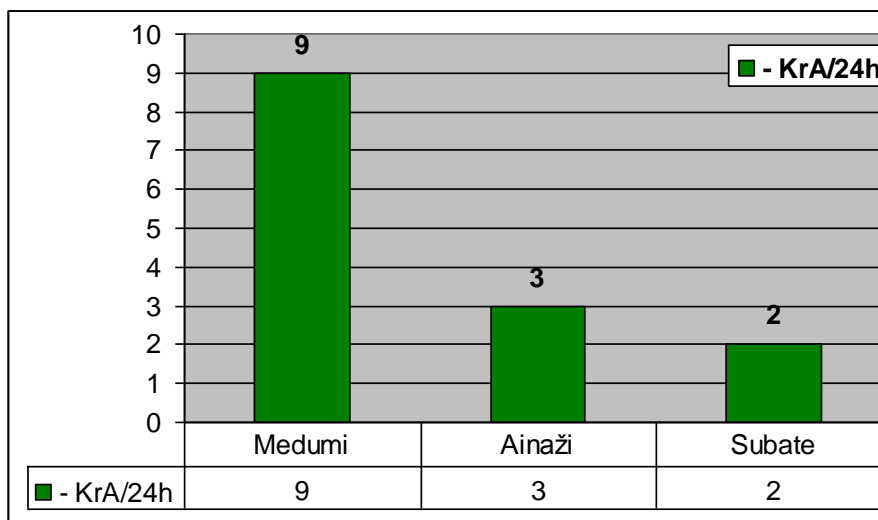


3.7.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Silenes RKP iebrauca Latvijā caur Medumu RKP, atlikušie kravas automobiļi iebrauca Latvijā no Ainažiem un Subates RKP (skat. zīmējums 3.7.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Silenes RKP

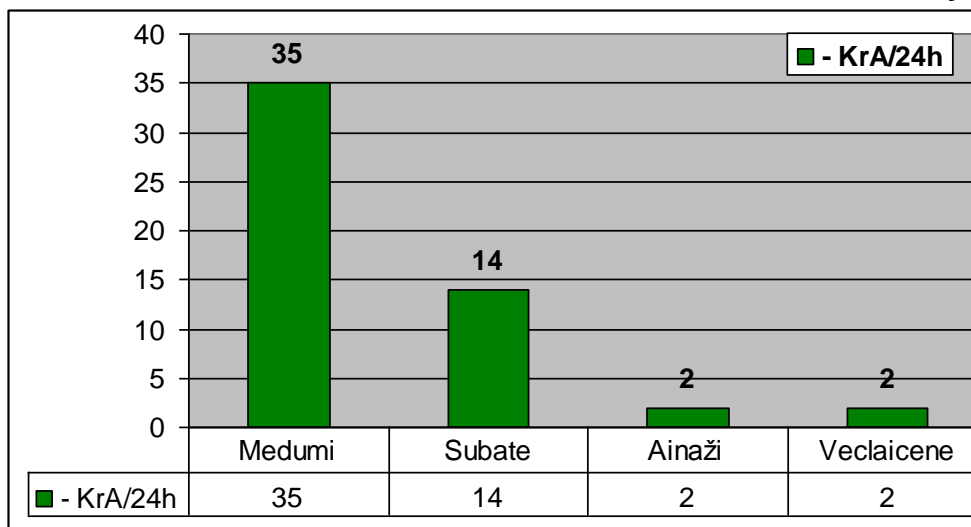
Zīmējums 3.7.10.



Izbraucot no Latvijas, kravas automobiļi pārsvarā šķērsoja Medumu un Subates RKP, jo šajā virzienā ir krietns īpatsvars kravas automobiļu, kas atgriežas no Krievijas izvairoties no rindām uz Terehovas un Grebņevas RKP (skat. zīmējums 3.7.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Silenes RKP

Zīmējums 3.7.11.

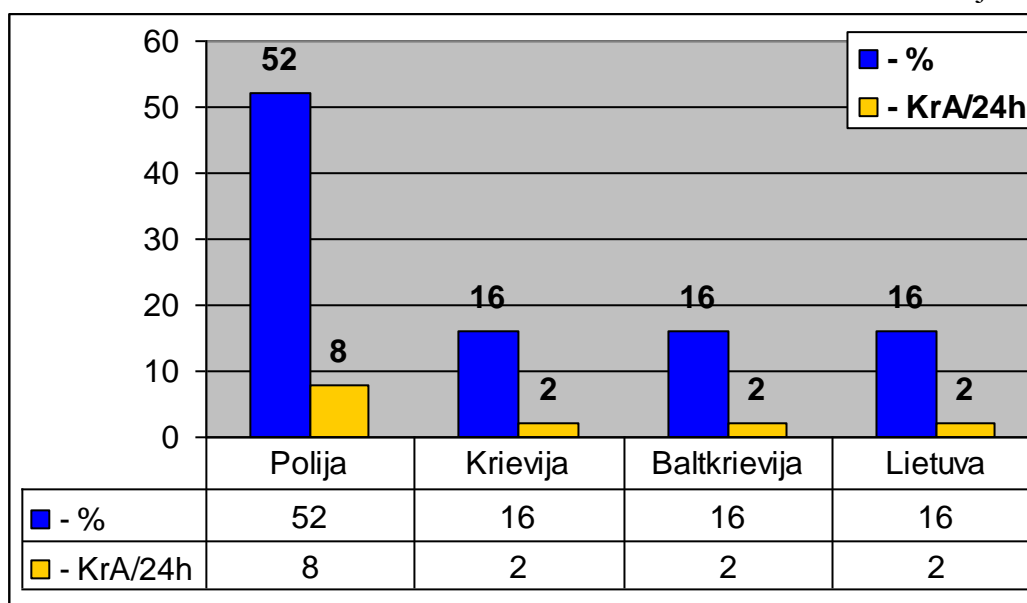


3.7.6. Tranzīta kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā automobiļu reģistrācijas valsti, tad virzienā no Latvijas tās ir dažādas. Virzienā uz Latviju pārsvarā kravas automobiļi ir ar Lietuvas reģistrācijas numuriem, jo daudzi Lietuvas un citu valstu pārvadātāji izmanto Silenes RKP, lai apietu rindas uz Krievijas robežas vai vienkārši izvēlās īsāko ceļu atgriežoties no reisa uz Krieviju.

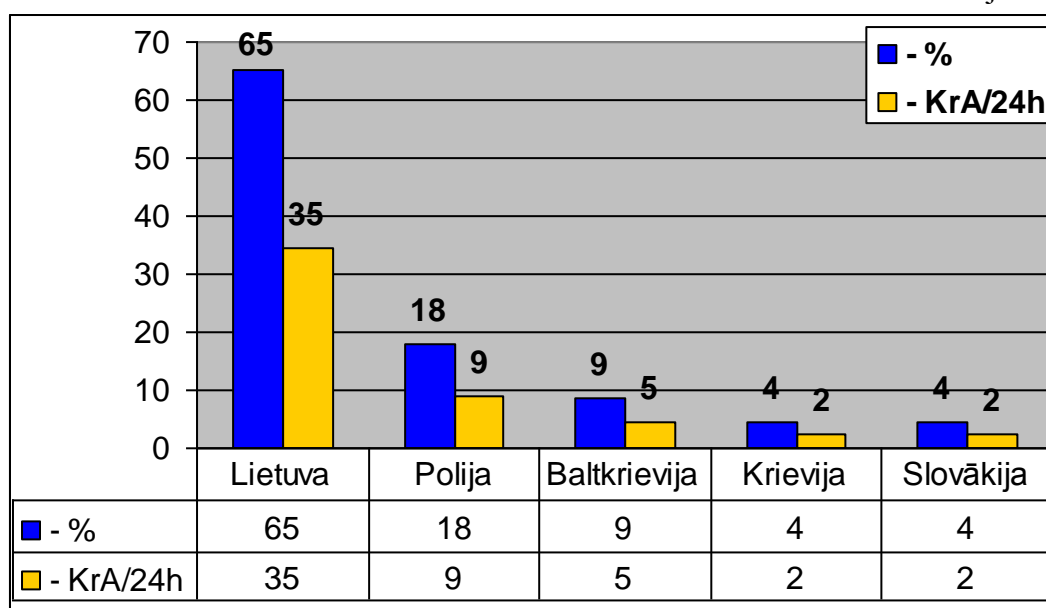
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Silenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.7.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Silenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.7.13.

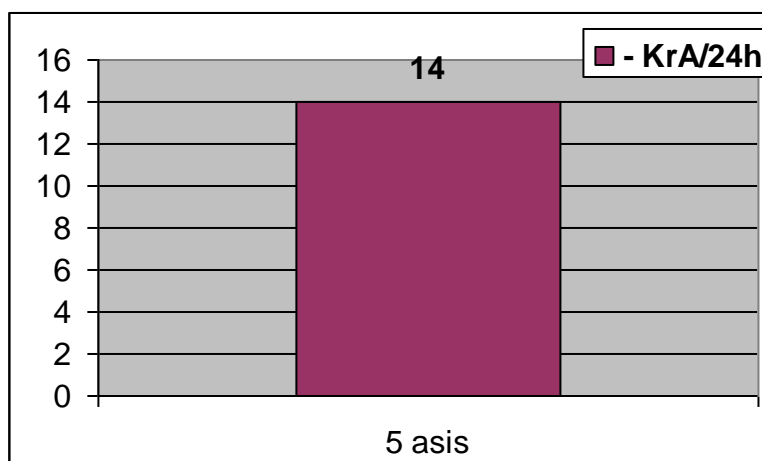


3.7.7. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Silenes RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

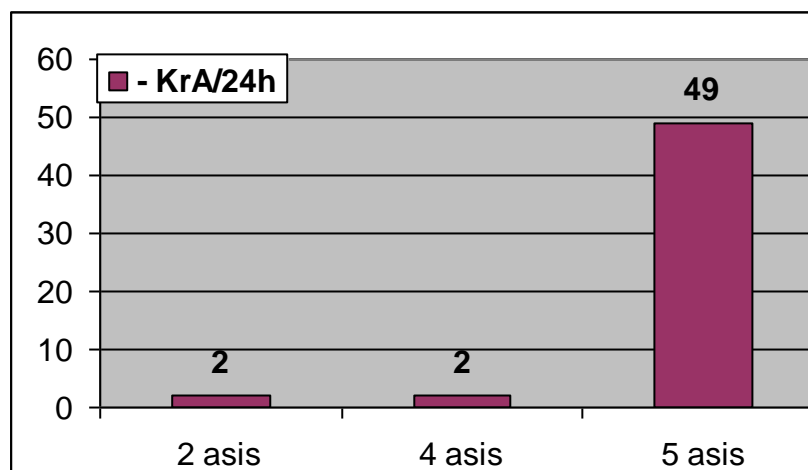
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.15.



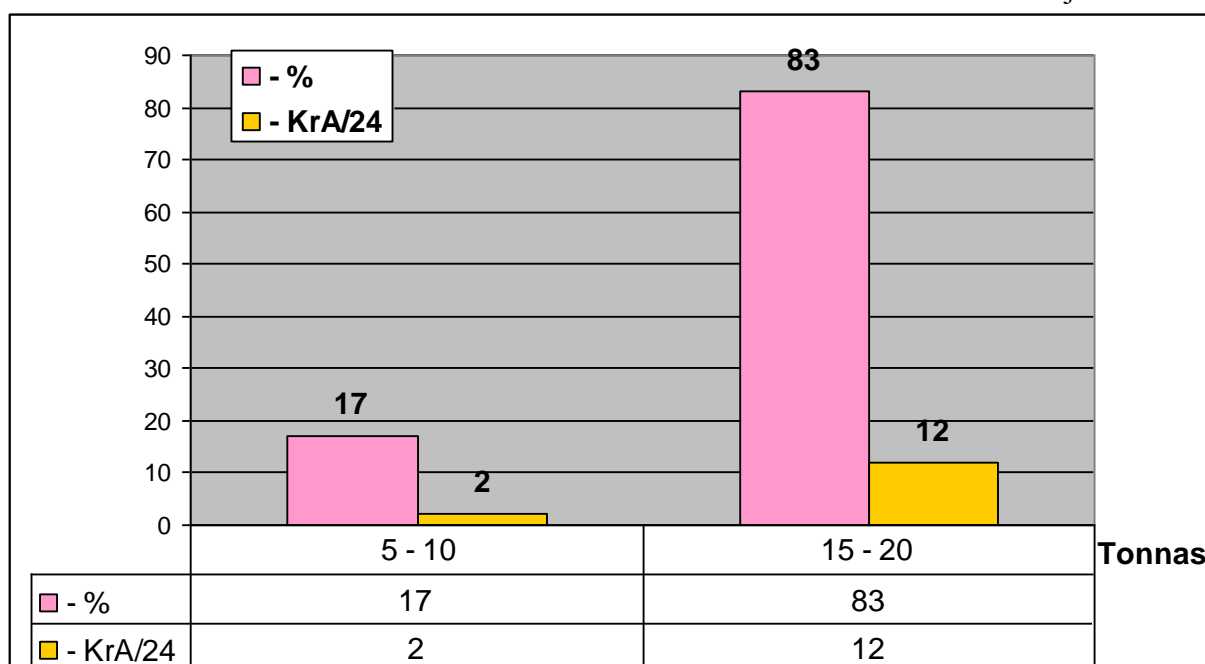
3.7.8. Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā uz Baltkrieviju visbiežāk kravas svars ir līdz 20 tonnām, jo, kā jau minēts punktā 3.6.8., ņemot vērā Baltkrievijas likumu bardzību attiecībā uz kravu svara pārsniegšanu, pārvadātāji neriskē kaut nedaudz pārsniegt pieļaujamo svaru.

Savukārt, virzienā no Baltkrievijas, kravas automobiļi pārsvarā ir tukši, jo liela daļa no šiem kravas automobiļiem atgriežas no reisa uz Krieviju (skat. zīmējums 3.7.16. un zīmējums 3.7.17.).

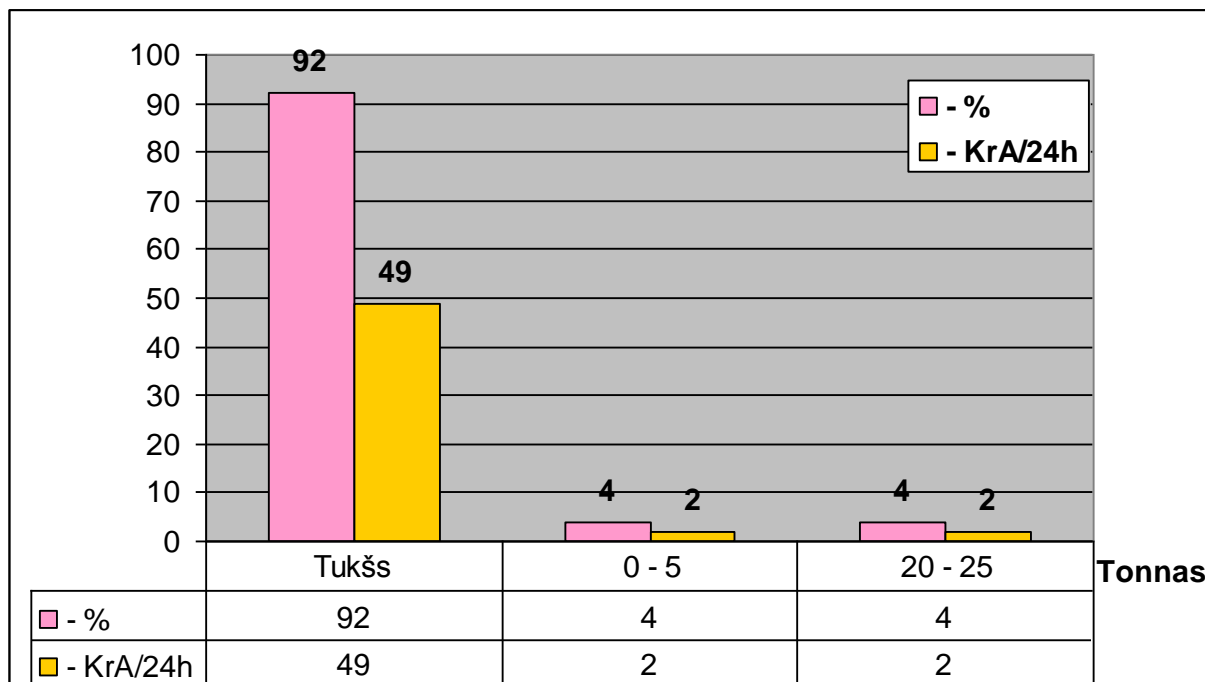
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Silenes RKP

Zīmējums 3.7.17.



3.7.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Silenes RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir vienvēidīgs. Raksturīgākās preces ir pārtika, jauni un lietoti automobiļi, iekārtas, metāls, detaļas un iekārtas (skat. tabula 3.7.11.).

Caur Silenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

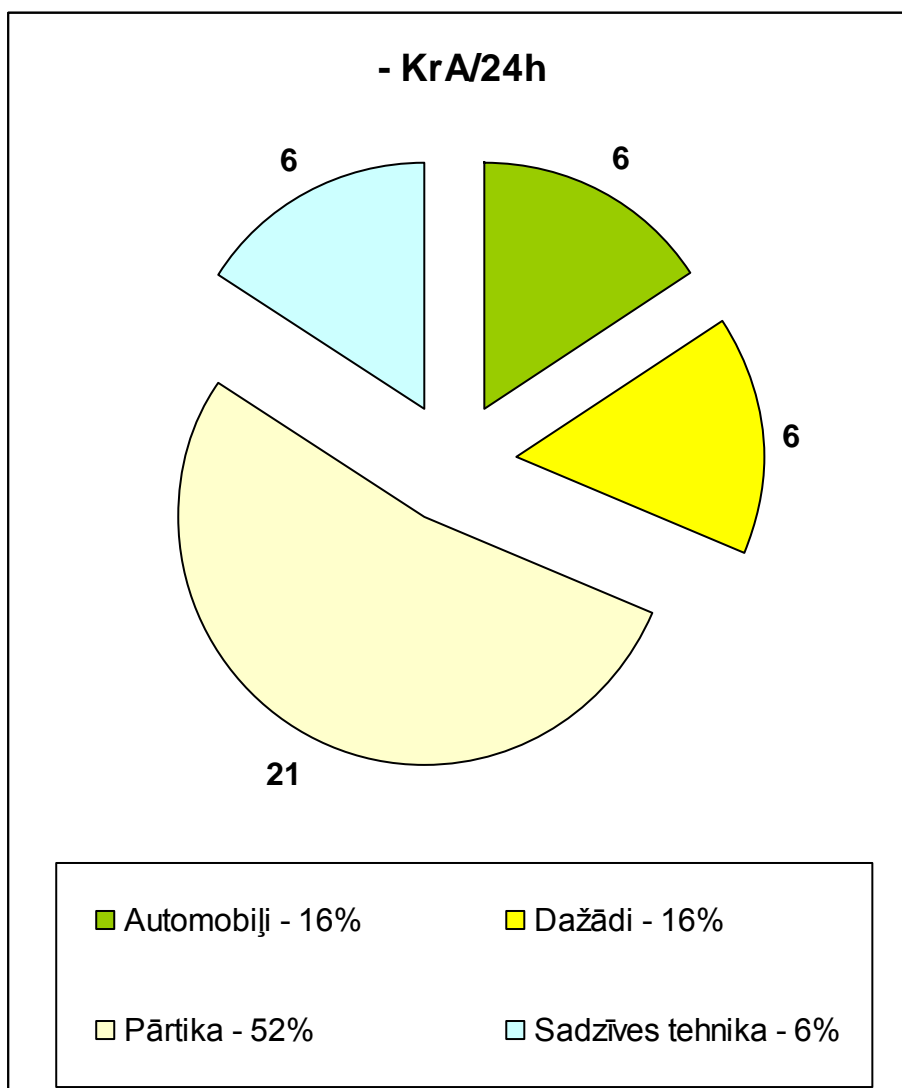
Tabula 3.7.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	2	6
Dažādi	5	12
Detaļas	2	6
Iekārtas	2	6
Metāls	5	12
Pārtika	16	40
Sadzīves tehnika	2	6
Tukšs	5	12

Caur Silenes RKP, tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs, virzienā no Latvijas ir aptuveni tāds pats kā kopumā, tikai nav tādas preces kā koka kurināmie (skat. zīmējums 3.7.18.).

Caur Silenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.7.18.



Kravas sastāvs caur Silenes RKP Latvijā iebrāucošajiem kravas automobiļiem, kā jau minēts iepriekš, pārsvarā ir tukšs. Virzienā uz Latviju raksturīgākās preces ir koka izstrādājumi, iekārtas, metāls u.c. (skat. tabula 3.7.12.).

Caur Silenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

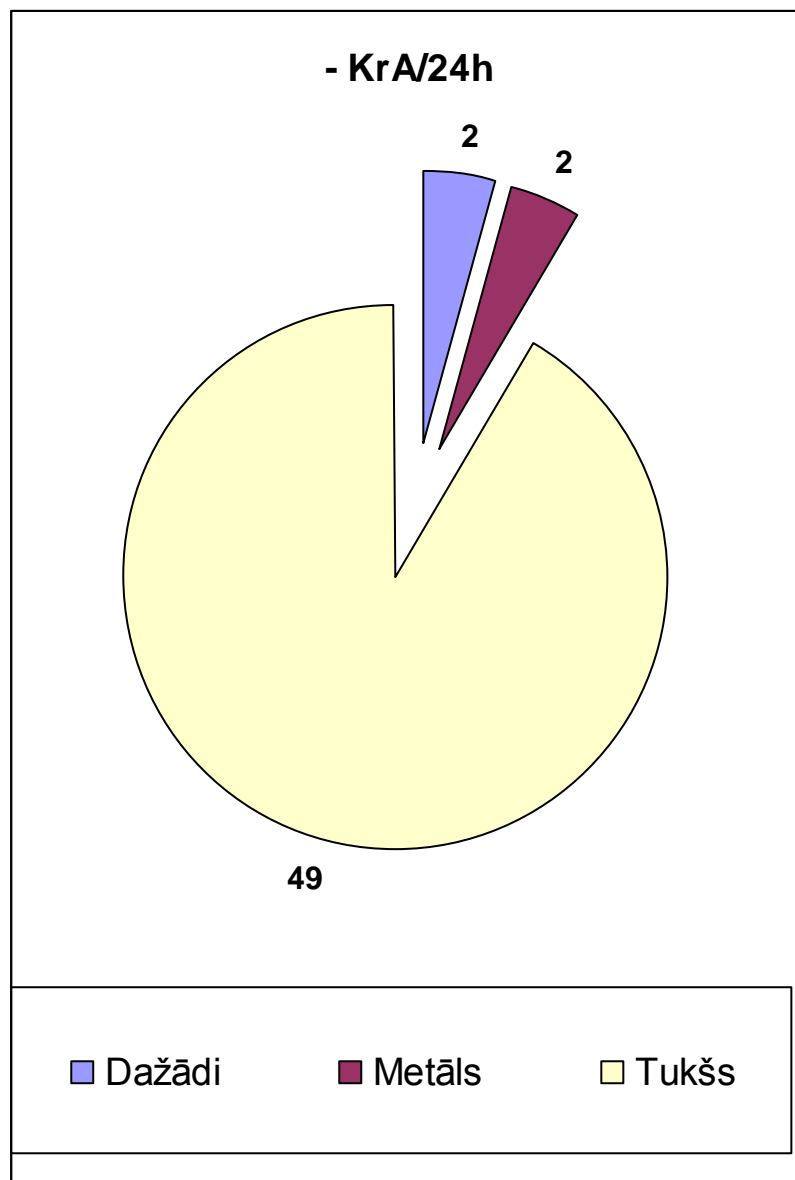
Tabula 3.7.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Dažādi	2	3
Iekārtas	2	3
Koka izstrādājumi	2	3
Metāls	2	3
Tukšs	63	88

Caur Silenes RKP, tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs, virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā jeb pārsvarā tie ir tukši (skat. zīmējums 3.7.19.).

Caur Silenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.7.19.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam, un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes, vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot. Var piebilst vienīgi, ka virzienā no Latvijas raksturīgāka izvestā pārtikas prece ir zivis un zivju konservi, bet no Polijas uz Maskavu pārsvarā ved jogurtu un citus piena izstrādājumus.

Silenes RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti abos virzienos.

Virzienā no Latvijas caur Silenes RKP diennaktī vidēji šķērso 5 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens nav tranzītā. Visiem automobiļiem ar kravas konteineriem maršruta sākums ir Rīga, bet galamērķis Baltkrievija. Konteineru sastāvs visiem automobiļiem ir vienāds – metāls un tā izstrādājumi.

Virzienā uz Latviju caur Silenes RKP, diennaktī vidēji šķērso 6 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens nav tranzītā. Visiem automobiļiem ar kravas konteineriem maršruta sākums ir Krievija, bet galamērķis Rīga. Konteineru sastāvs visiem automobiļiem ir vienāds – tukšs.

3.7.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem, virzienā uz Silenes RKP visvairāk kravas automobiļi nāk no Rīgas, vērā ņemams kravas automobiļu daudzums nāk no Medumu RKP (skat. tabula 3.7.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Silenes RKP

Tabula 3.7.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A6, A14, P68 (Rīga - Jēkabpils - Silene)	15	38
A13, P68 (Medumi - Silene)	9	24
P131, A10, A5, A6, A14, P68 (Mērsrags - Rīga - Jēkabpils - Silene)	5	13
A1, A4, A6, A14, P68 (Ainaži - Rīga - Jēkabpils - Silene)	3	8
P68 (Daugavpils - Silene)	3	5
A1, A4, A6, A14, P68 (Jēkabpils - Silene)	2	6
P70, A14, A13, P68 (Subate - Silene)	2	6

Tranzīta kravas maršruti caur Latviju virzienā uz Silenes RKP ir tikai no Medumu, Ainažu un Silenes RKP (skat. tabula 3.7.14. un zīmējums 3.7.20.).

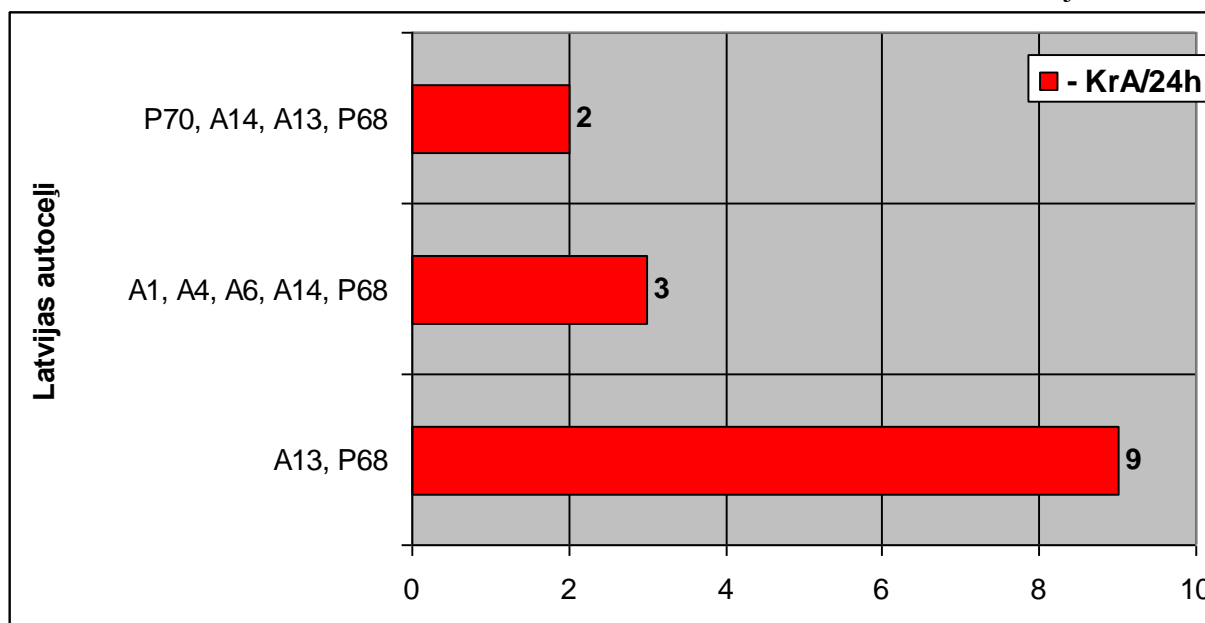
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Silenes RKP

Tabula 3.7.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, P68 (Medumi - Silene)	9	64
A1, A4, A6, A14, P68 (Ainaži - Rīga - Jēkabpils - Silene)	3	22
P70, A14, A13, P68 (Subate - Silene)	2	14

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Silenes RKP

Zīmējums 3.7.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem, visvairāk no Silenes RKP pa autoceļiem P68, A13 kravas automobiļi brauc uz Medumu RKP- 52%. Otrais populārākais virziens ir uz Subates RKP, kā arī uz Rīgu. (skat. tabula 3.7.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Silenes RKP

Tabula 3.7.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P68, A13 (Silene - Medumi)	35	49
P68, A13, A14, P70 (Silene - Subate)	14	20
P68, A6 (Silene - Rīga)	14	19
P68, A6, A5, A10, P120 (Silene - Jēkabpils - Rīga - Talsi)	2	3
P68, A6, A4, A1 (Silene - Jēkabpils - Rīga - Ainaži)	2	3
P68, A13, P36, P47, P43, P39, A2 (Silene - Veclaicene)	2	3
P68, A6, A5 (Silene - Jēkabpils - Rīga - Roja)	2	3

Tranzīta satiksme virzienā no Silenes RKP praktiski ir tikai uz Medumu un Subates RKP, bet vērā jāņem arī virziens uz Igauniju, kas noteikti nav gadījuma rakstura.

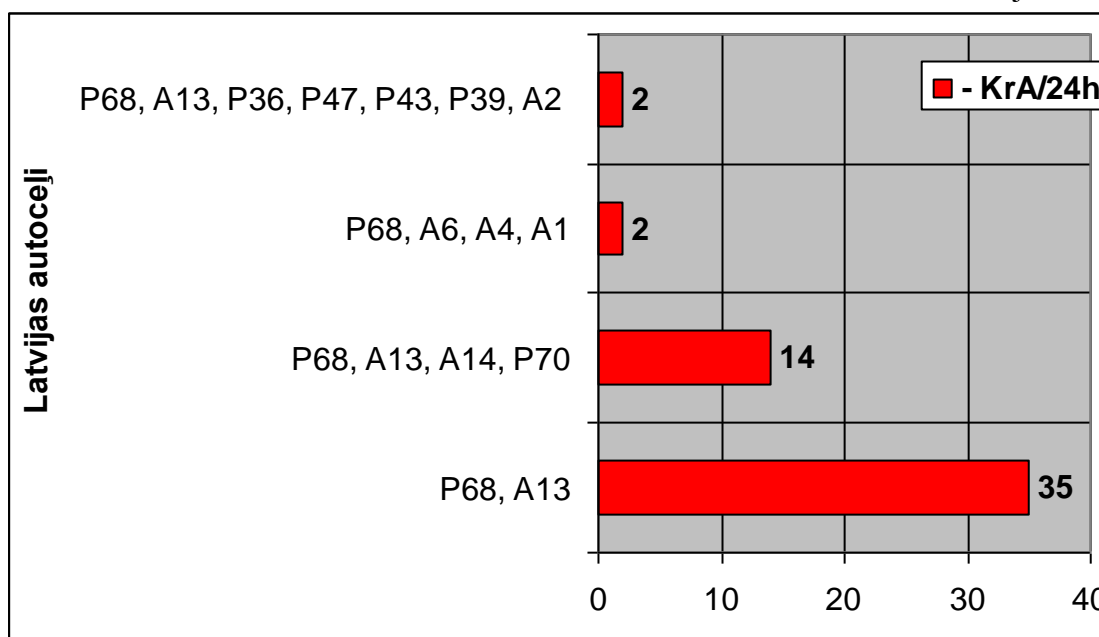
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Silenes RKP

Tabula 3.7.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P68, A13 (Silene - Medumi)	35	66
P68, A13, A14, P70 (Silene - Subate)	14	26
P68, A6, A4, A1 (Silene - Jēkabpils - Rīga - Ainaži)	2	4
P68, A13, P36, P47, P43, P39, A2 (Silene – Veclaicene)	2	4

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Silenes RKP

Zīmējums 3.7.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.7.13. un tabulā 3.7.15. redzamie dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Silenes RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.8. Medumu RKP

3.8. Medumu RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.8.1



Veicot satiksmes aptauju Medumu RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Medumu RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.8.1.).

Medumu RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.8.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
625	8.00 - 16.00	Trešdiena	23.04.08	0.503	0.99	1.01	1243

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika

veikta ~ 14,4km pirms Medumu RKP (a/c A13 - 149km), līdz ar to tajā tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Informācija par robežu šķērsošanu katrā robežsardzes reģionālajā pārvaldē nedaudz atšķiras pēc savas sistemātikas. No Daugavpils reģionālās robežsardzes pārvaldes izdevās iegūt informāciju par kopējo Medumu RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu, bet bez sīkākas to klasifikācijas, tomēr tabulā 3.8.2. ir redzams, ka no 2002-2007. gadam LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Medumu RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Medumu RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.8.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC		RS (GDVI)	RS (GDVI)		CP (GDVI)	CP	
		KrA/24h			kravas			KrA/24h	
2002	1051	35%	368	450	-	-			
2003	1026	28%	287	417	-	-			
2004	1279	32%	409	645	-	-			
2005	1489	34%	506	857	-	-			
2006	1856	36%	668	1020	-	-			
2007	2165	32%	693	1234	-	-			
2008	2242	33%	740	-	-	-	1243	31%	385

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.8.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Medumu RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 385 kravas automobiļi, no kuriem 198 ir virzienā no Latvijas un 187 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.8.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Medumu RKP virzienā no Latvijas, kravas automobiļiem vairāk nekā pusei gadījumu galamērķis bija Lietuva. Vēl samērā populāri virzieni ir Polija un Čehija, kā arī citas ES valstis (skat. tabula 3.8.3. un zīmējums 3.8.2.)

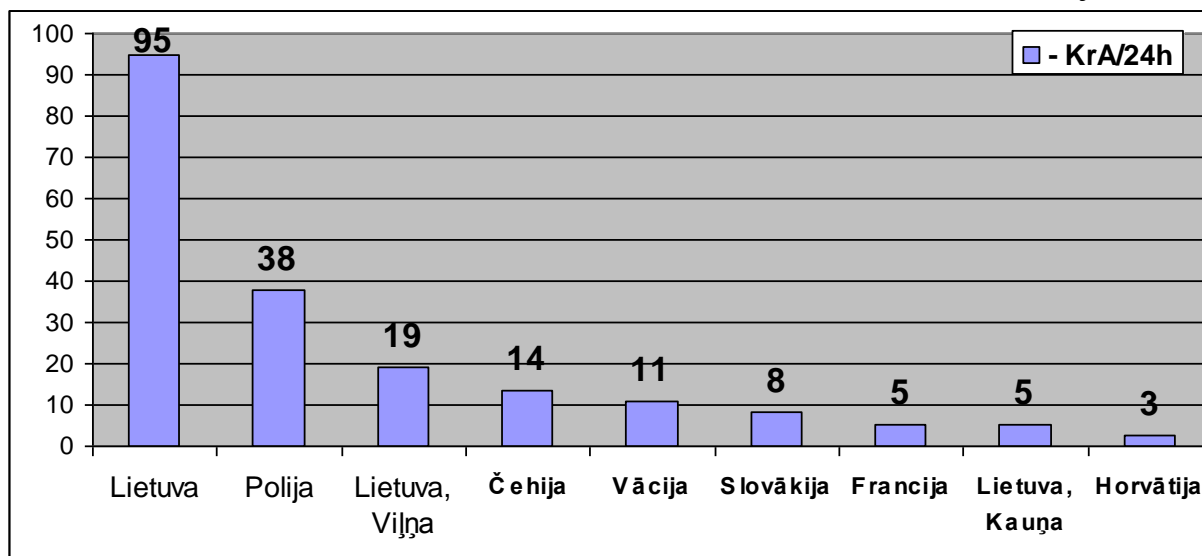
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Tabula 3.8.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	95	48
Polija	38	19
Lietuva, Viļņa	19	10
Čehija	14	7
Vācija	11	5
Slovākija	8	4
Francija	5	3
Lietuva, Kauņa	5	3
Horvātija	3	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Medumu RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis ir Maskava vai kāda cita vieta Krievijā (skat. tabula 3.8.4. un zīmējums 3.8.3.).

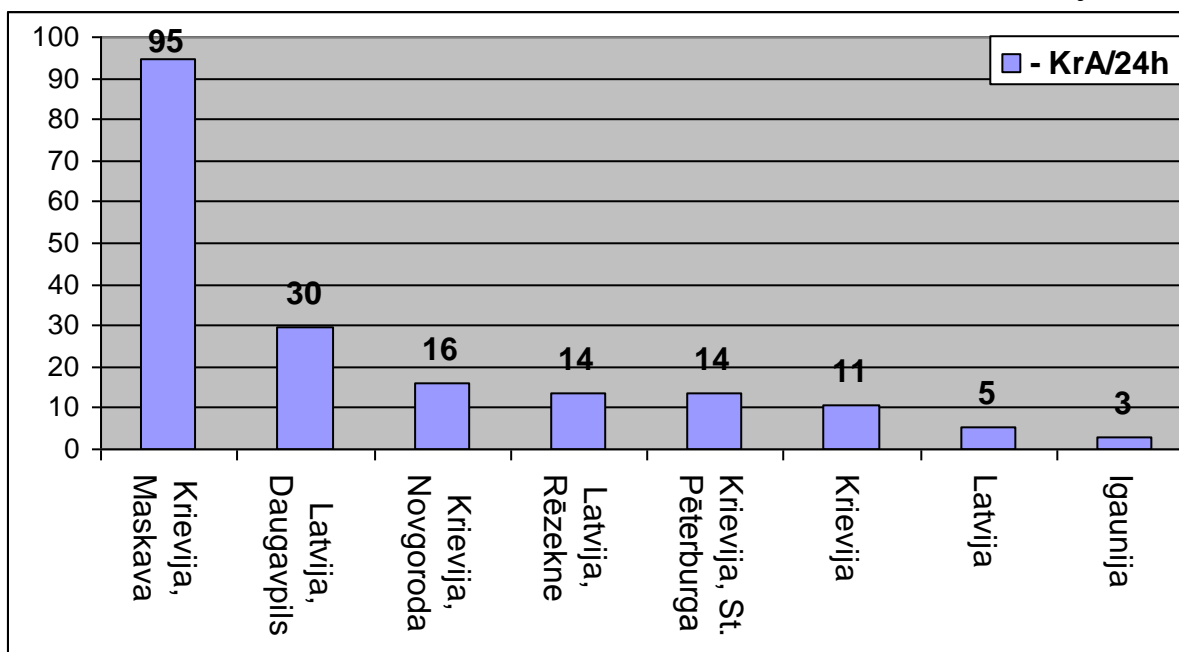
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Tabula 3.8.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	95	51
Latvija, Daugavpils	30	16
Krievija, Novgoroda	16	9
Latvija, Rēzekne	14	7
Krievija, St. Pēterburga	14	7
Krievija	11	6
Latvija	5	3
Igaunija	3	1

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.3.



3.8.2. Brauciena sākumpunkts

Pusei no kravas automobiļiem, kas, izbraucot no Latvijas, šķērso robežu caur Medumu RKP brauciena sākumpunkts ir Krievija, bet nedaudz mazāk automobiļiem brauciena sākumpunkts ir Latvija. (skat. tabula 3.8.5. un zīmējums 3.8.4.).

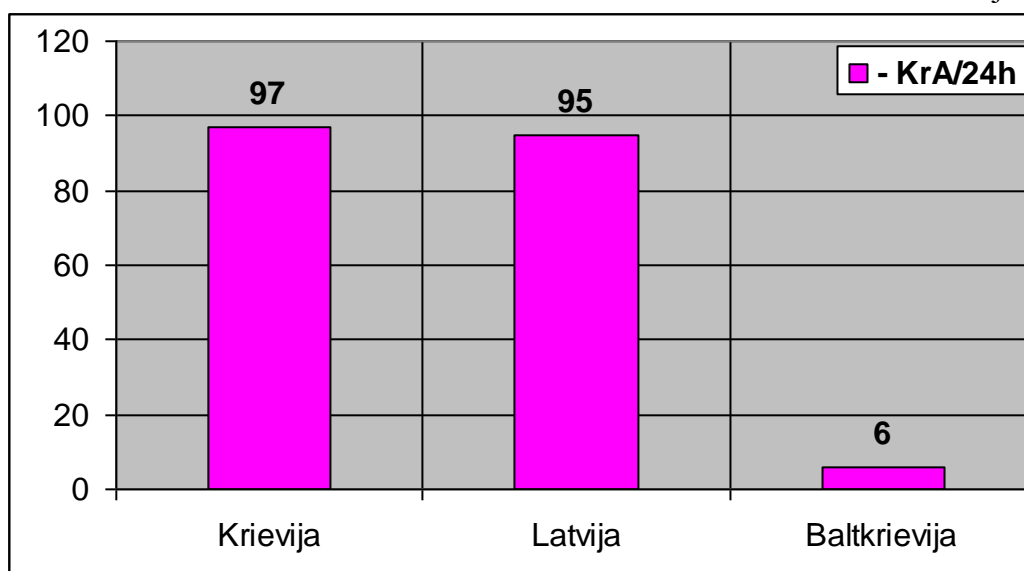
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Tabula 3.8.5.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija	97	52
Latvija	95	45
Baltkrievija	6	3

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.4.



Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Medumu RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas un Polijas (skat. tabula 3.8.6. un zīmējums 3.8.5.).

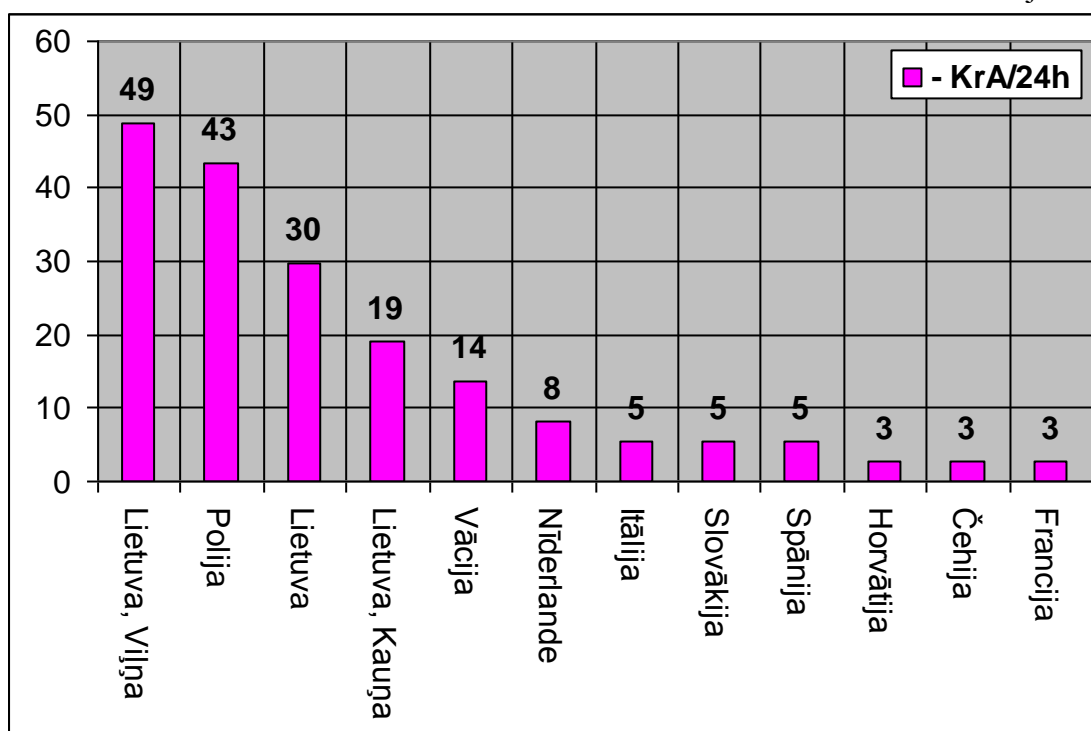
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Tabula 3.8.6.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva, Viļņa	49	26
Polija	43	23
Lietuva	30	16
Lietuva, Kauņa	19	10
Vācija	14	7
Nīderlande	8	4.5
Itālija	5	3
Slovākija	5	3
Spānija	5	3
Horvātija	3	1.5
Čehija	3	1.5
Francija	3	1.5

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.5.



3.8.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas Medumu RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Krievijas un Latvijas uz Lietuvu, Poliju vai kādu citu Eiropas valsti, turklāt jāpiebilst, ka no Krievijas pārsvarā ir tranzīta satiksme, kas atgriežas bez kravas no reisa uz Krieviju (skat. tabula 3.8.7. un zīmējums 3.8.6.).

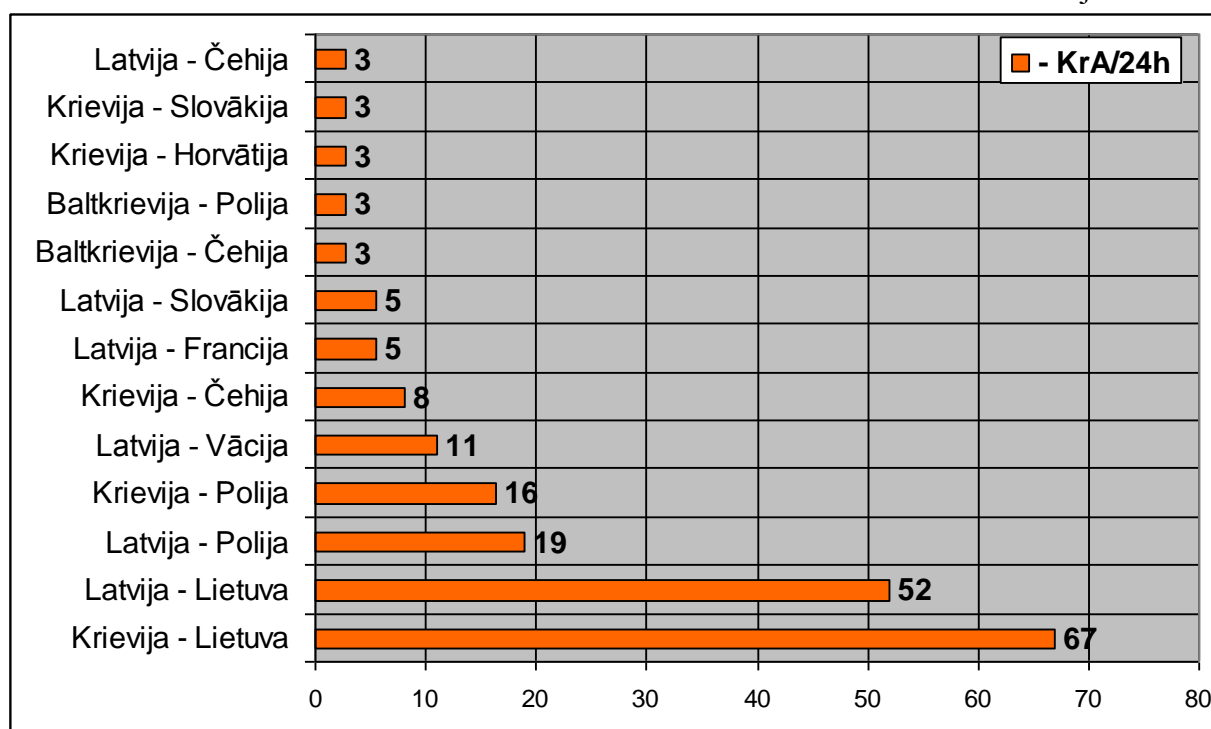
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Tabula 3.8.7.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Lietuva	67	34
Latvija - Lietuva	52	27
Latvija - Polija	19	10
Krievija - Polija	16	8
Latvija - Vācija	11	6
Krievija - Čehija	8	4
Latvija - Francija	5	3
Latvija - Slovākija	5	3
Baltkrievija - Čehija	3	1
Baltkrievija - Polija	3	1
Krievija - Horvātija	3	1
Krievija - Slovākija	3	1
Latvija - Čehija	3	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.6.



Savukārt, caur Medumu RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir tranzīta satiksme no Lietuvas, Polijas vai kādas citas Eiropas valsts uz Krieviju (skat. tabula 3.8.8. un zīmējums 3.8.7.).

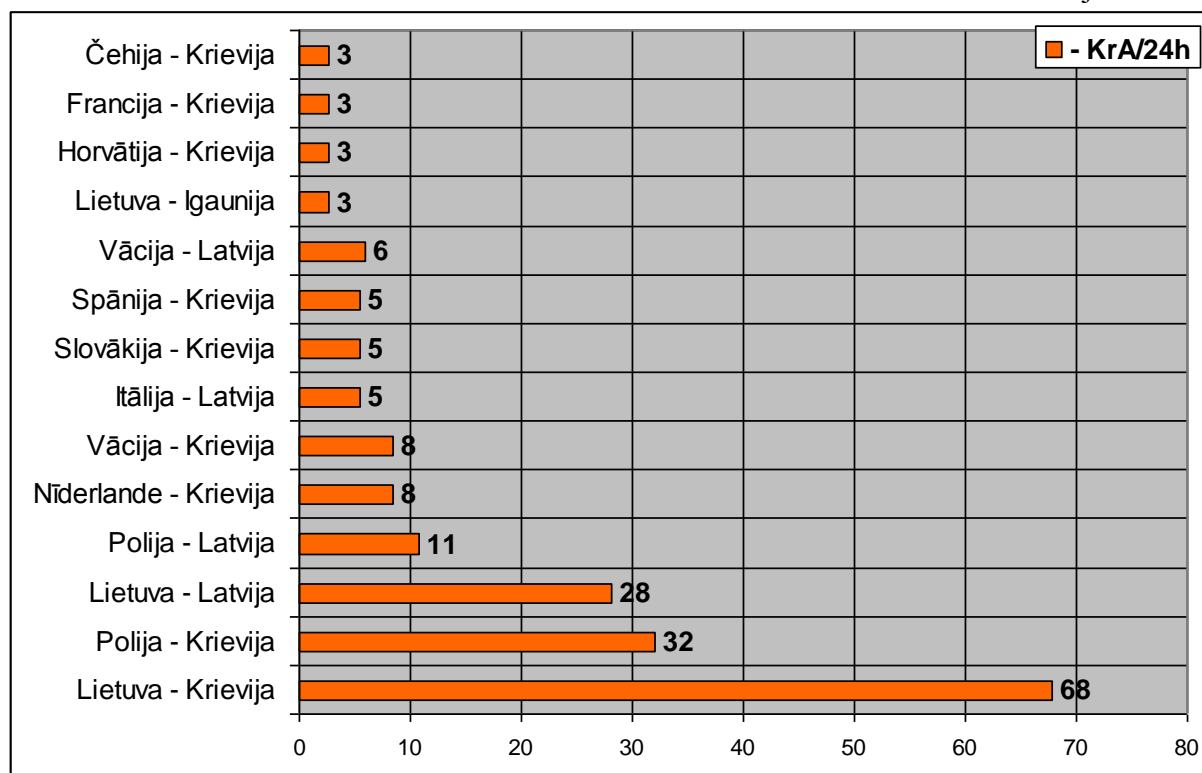
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Tabula 3.8.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Krievija	68	36
Polija - Krievija	32	18
Lietuva - Latvija	27	15
Polija - Latvija	11	6
Nīderlande - Krievija	8	4,5
Vācija - Krievija	8	4,5
Itālija - Latvija	5	3
Slovākija - Krievija	5	3
Spānija - Krievija	5	3
Vācija - Latvija	6	3
Lietuva - Igaunija	3	1
Horvātija - Krievija	3	1
Francija - Krievija	3	1
Čehija - Krievija	3	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.7.



3.8.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Medumu RKP abos virzienos ir 241 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 103 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 52% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir uz Lietuvu (67 KrA/24h), Poliju (19 KrA/24h) un citām ES valstīm, savukārt brauciena sākumpunkti pārsvarā ir Krievija un Baltkrievija (skat. tabula 3.8.9.).

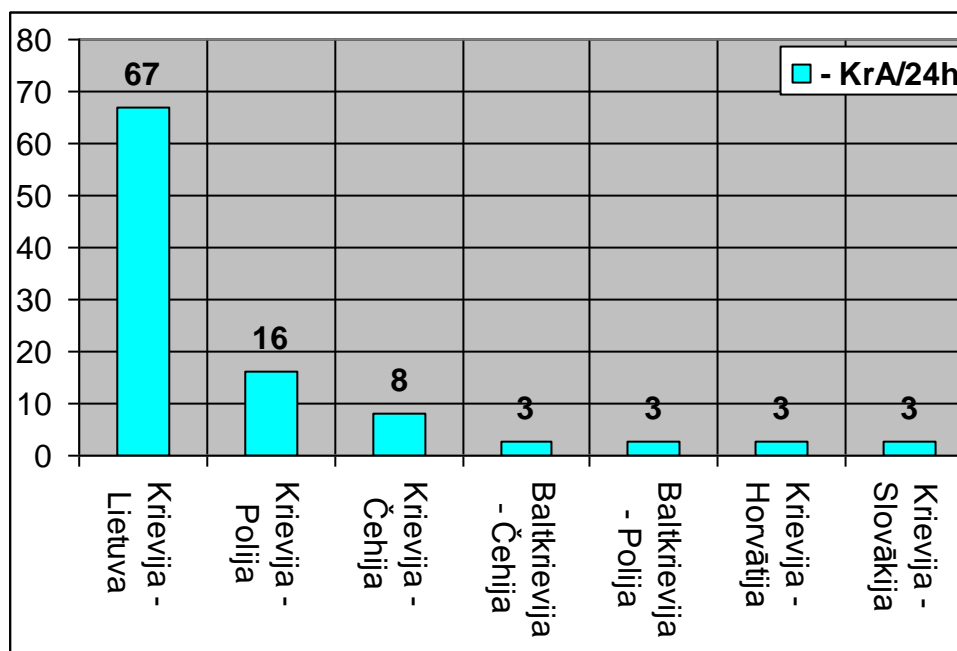
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Tabula 3.8.9.

Valsts	KrA/24h
Krievija	97
Baltkrievija	6

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.8.



Virzienā uz Latviju caur Medumu RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 138 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 74% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes.

Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Lietuvas (71 KrA/24h), Polijas (32 KrA/24h) un citām Eiropas valstīm uz Krieviju (skat. tabula 3.8.10 un zīmējums 3.8.9.).

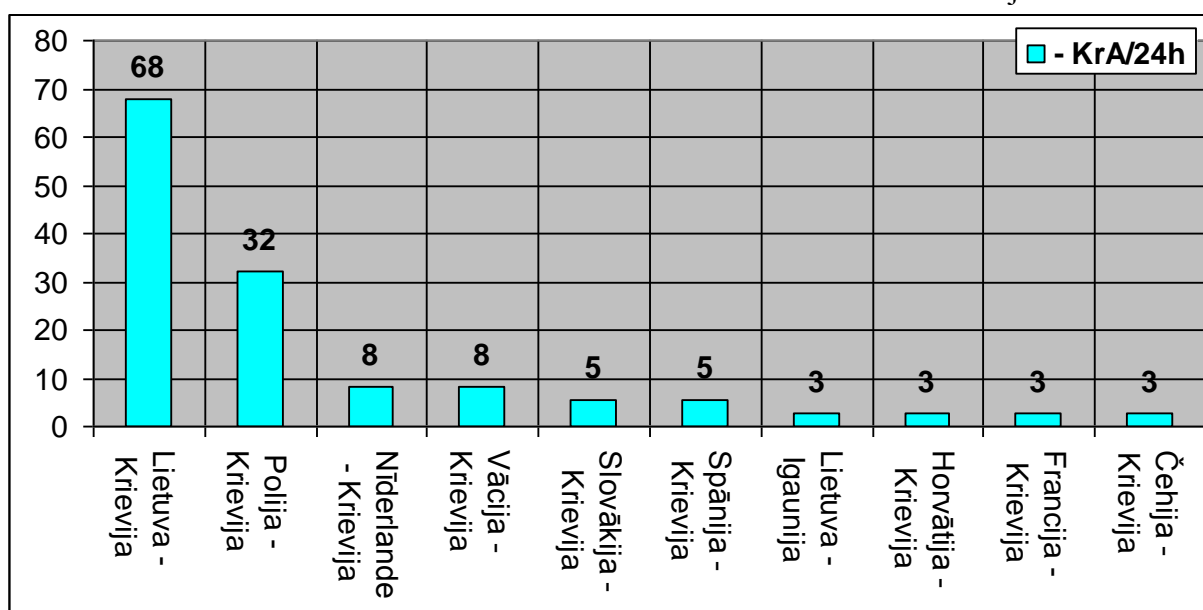
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Tabula 3.8.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Krievija	135
Igaunija	3

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.9.

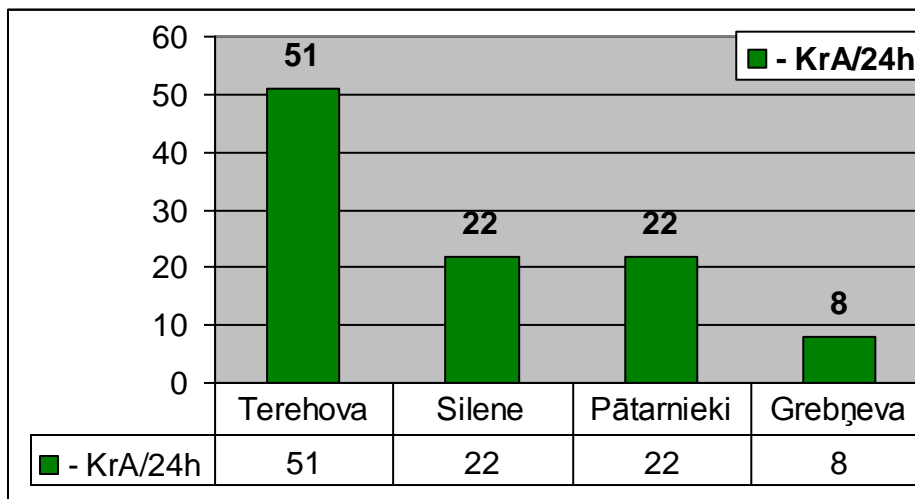


3.8.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Medumu RKP iebrauca Latvijā caur Terehovas RKP. Pārējie kravas automobiļi iebrauca Latvijā caur Silenes, Pātarnieku un Grebņevas RKP (skat. zīmējums 3.8.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Medumu RKP

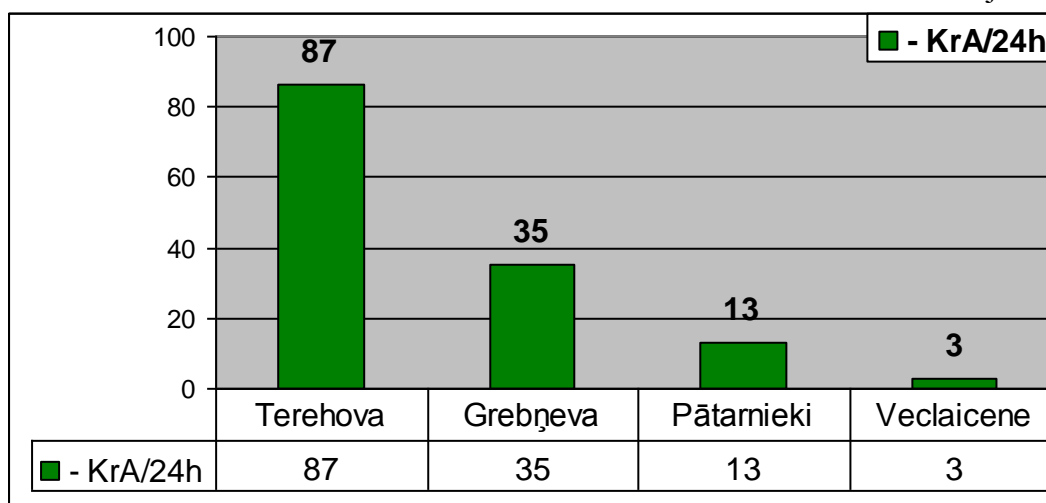
Zīmējums 3.8.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenie virzieni Medumu RKP lielākoties abos virzienos ir vienādi, jo tie kravas automobiļi, kas iebrauc pa Medumu RKP, nogādājot precī galapunktā arī atgriežoties brauc caur Medumu RKP (skat. zīmējums 3.8.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Medumu RKP

Zīmējums 3.8.11.

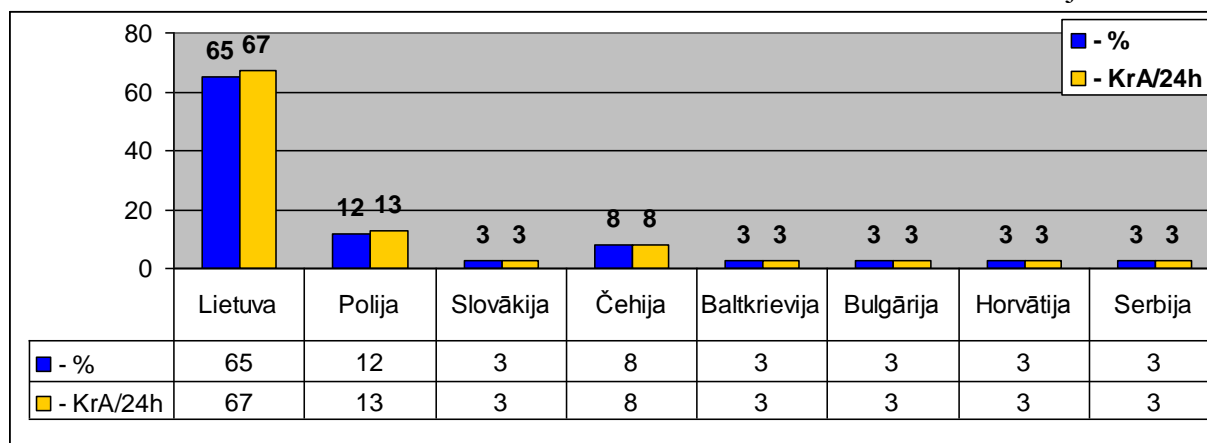


3.8.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā kravas automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos tā ir līdzīgās proporcijās. Visvairāk kravas automobiļu ir ar Lietuvas un Polijas reģistrācijas numuriem, bet pārējie automobiļi ir no dažādām valstīm, to skaitā arī no Latvijas.

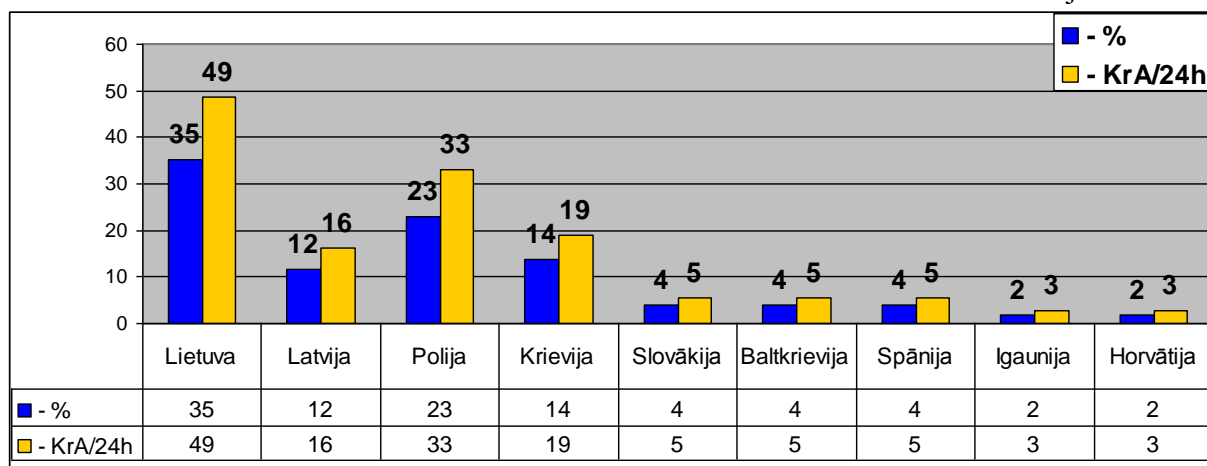
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Medumu RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.8.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Medumu RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.8.13.

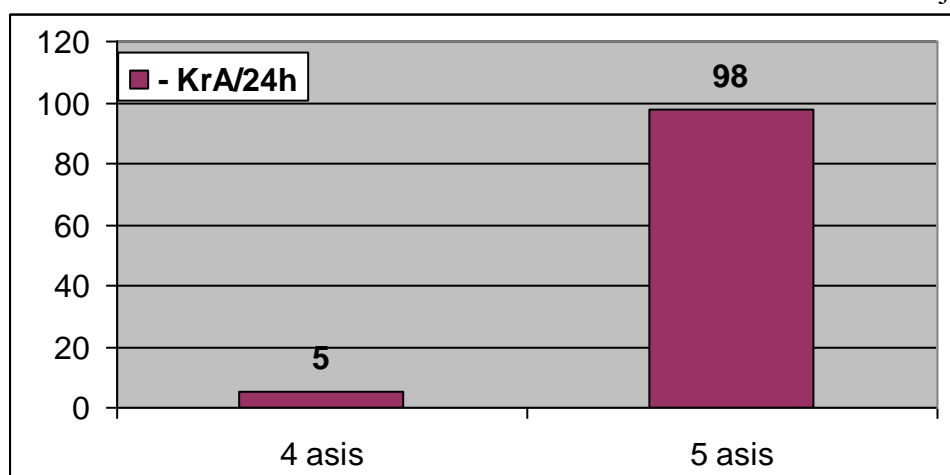


3.8.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Medumu RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

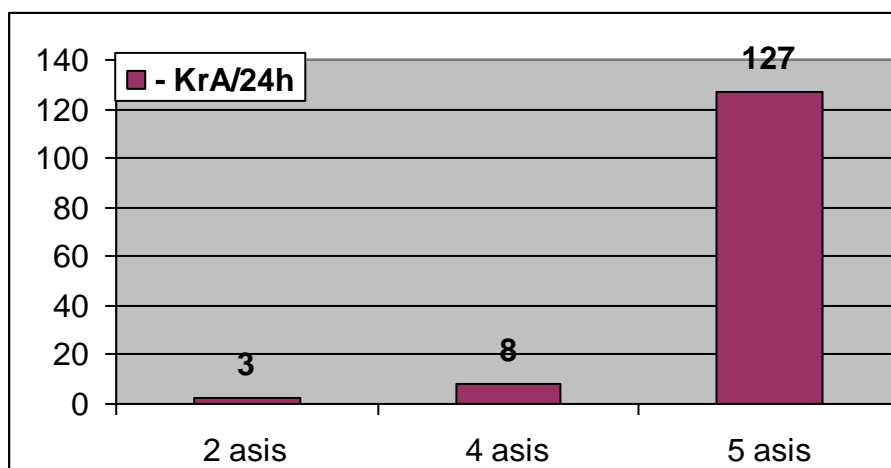
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.15.

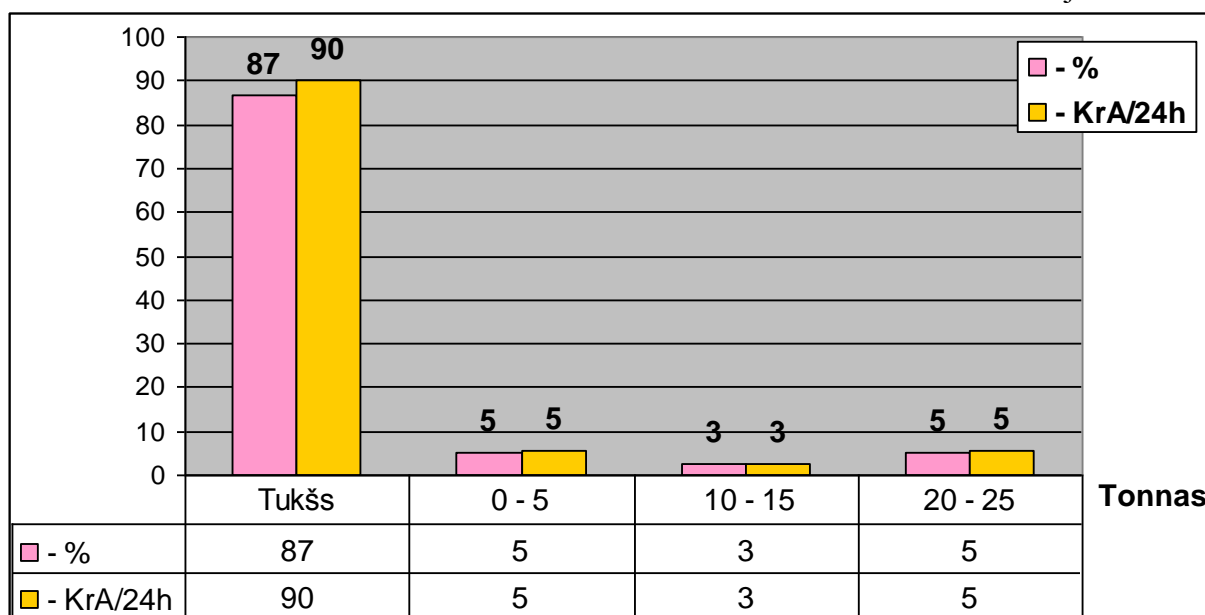


3.8.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā uz Latviju visbiežāk kravas svars ir no 15 līdz 20 tonnām, bet no Latvijas pārsvarā kravas automobiļi ir tukši (skat. zīmējums 3.8.16. un zīmējums 3.8.17.).

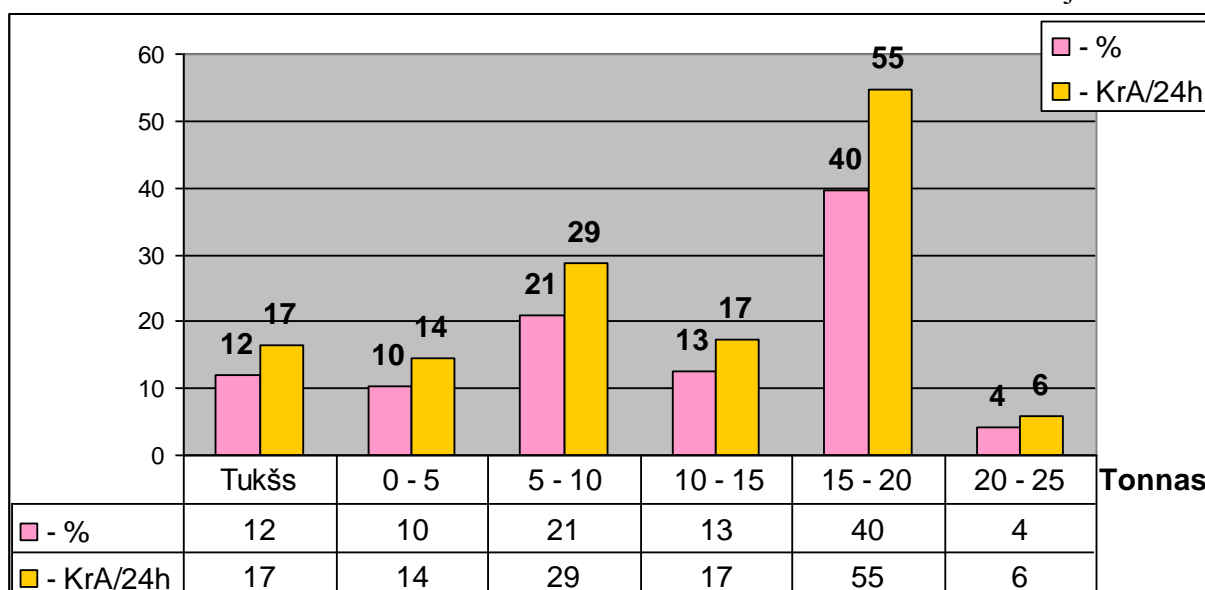
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Medumu RKP

Zīmējums 3.8.17.



3.8.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Medumu RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem nav ļoti dažāds, pārsvarā tās ir tukšas. Raksturīgākās preces ir pārtika un saimniecības preces (skat. tabula 3.8.11.).

Caur Medumu RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

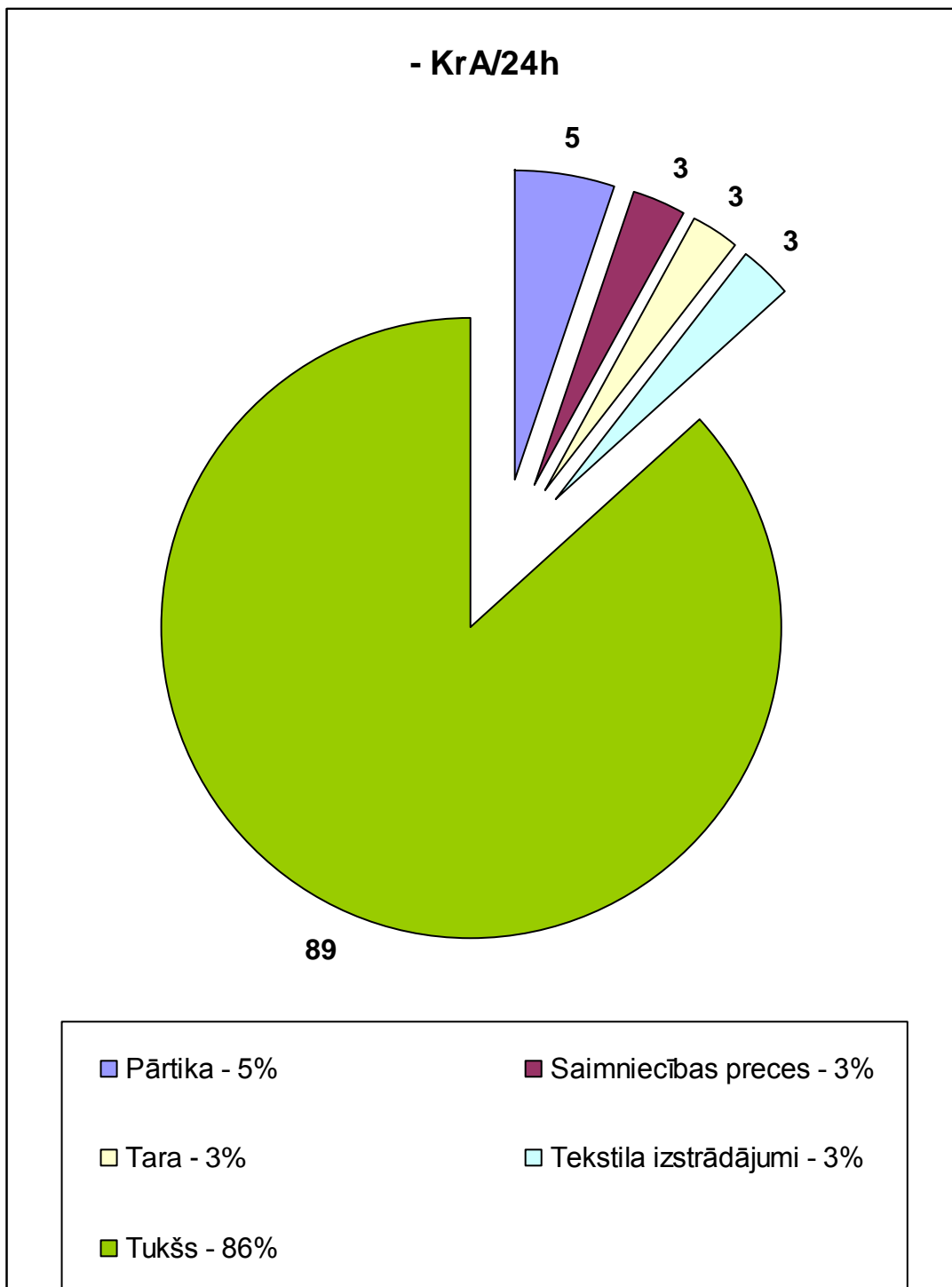
Tabula 3.8.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Būvmateriāli - 1%	3	1.5
Gāze - 1%	3	1.5
Koka izstrādājumi - 1%	3	1.5
Koka kurināmie - 5%	10	5
Mehānismi 1%	3	1.5
Metāls - 1%	3	1.5
Pārtika - 12%	24	12
Saimniecības preces - 4%	8	4
Tara - 1%	3	1.5
Tekstila izstrādājumi - 3%	5	3
Tukšs - 68%	133	67

Caur Medumu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas pārsvarā ir tukšs (skat. zīmējums 3.8.18.).

Caur Medumu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.8.18.



Kravas sastāvs caur Medumu RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir samērā dažāds, raksturīgākās preces ir būvmateriāli, celtniecības materiāli, pārtika, plastmasas izstrādājumi u.c. (skat. tabula 3.8.12.).

Caur Medumu RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

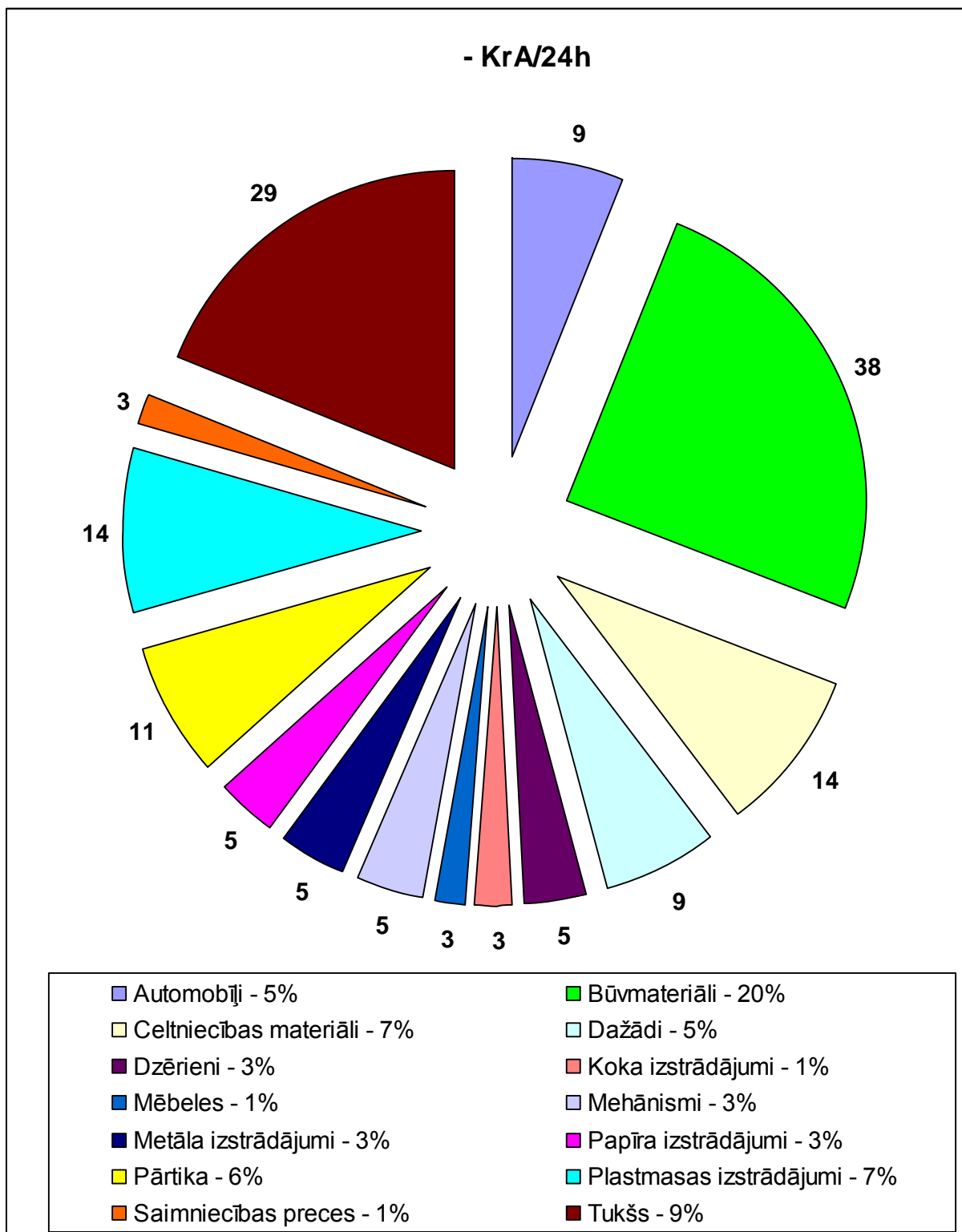
Tabula 3.8.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	9	5
Būvmateriāli	46	25
Celtniecības materiāli	19	10
Dažādi	9	5
Dzērieni	5	3
Koka izstrādājumi	3	1
Kokmateriāli	3	1
Lauksaimniecības preces	3	1
Mēbeles	3	1
Mehānismi	5	3
Metāla izstrādājumi	8	4
Papīra izstrādājumi	5	3
Pārtika	16	9
Plastmasas izstrādājumi	16	9
Sadzīves tehnika	5	3
Saimniecības preces	3	1
Tukšs	29	16

Caur Medumu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā, tikai nav tādas preces kā kokmateriāli, lauksaimniecības preces, sadzīves tehnika (skat. zīmējums 3.8.19.).

Caur Medumu RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.8.19.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Caur Medumu RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti vienīgi virzienā no Latvijas.

Virzienā no Latvijas caur Medumu RKP diennaktī vidēji šķērso 3 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens nav tranzītā un visi ir tukši. Caur Medumu RKP virzienā no Latvijas tie brauc no Daugavpils uz Vāciju un visdrīzāk tas ir gadījuma maršruts.

3.8.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Medumu RKP no vietējās satiksmes visvairāk kravas automobili nāk no Daugavpils, bet no tranzīta satiksmes- Terehovas RKP (skat. tabula 3.8.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Medumu RKP

Tabula 3.8.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13 (Daugavpils - Medumi)	69	35
A12, A15, A13 (Terehova - Rēzekne - Medumi)	51	26
A6, A14, A13 (Pātarnieki - Medumi)	22	11
P68, A13 (Silene - Medumi)	22	11
A15, A13 (Rēzekne - Medumi)	12	6
A6, A14, A13 (Jēkabpils – Līvāni – Medumi)	12	6
A13, A15, A13 (Grebņeva - Rēzekne - Medumi)	8	4
P62, A13 (Preiļi - Medumi)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Medumu RKP galvenokārt ir no Terehovas, Pātarnieku un Subates RKP (skat. tabula 3.8.14. un zīmējums 3.8.20.).

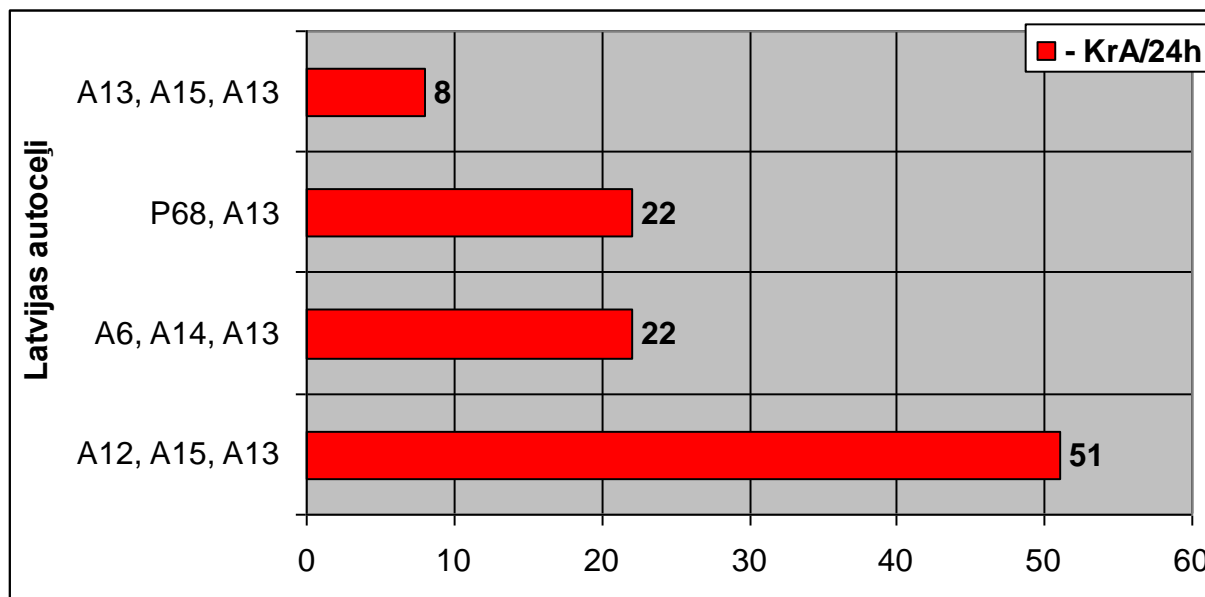
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Medumu RKP

Tabula 3.8.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A12, A15, A13 (Terehova - Rēzekne - Medumi)	51	50
A6, A14, A13 (Pātarnieki - Medumi)	22	21
P68, A13 (Silene - Medumi)	22	21
A13, A15, A13 (Grebņeva - Rēzekne - Medumi)	8	8

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Medumu RKP

Zīmējums 3.8.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem visvairāk no Medumu RKP pa autoceļiem A13, A14, A15, A12 kravas automobiļi brauc uz Terehovas RKP- 47%. Otrais populārākais virziens ir uz Daugavpili, kā arī uz Grebņevas RKP. (skat. tabula 3.8.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Medumu RKP

Tabula 3.8.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15, A12 (Medumi - Rēzekne - Terehova)	87	47
A13 (Medumi- Daugavpils)	33	18
A13, A14, A15, A13 (Medumi – Grebņeva)	34	18
A13, A14, A6 (Medumi – Pātarnieki)	14	6
A13, A14, A15 (Medumi – Rēzekne)	16	9
A13, A14, P36, A2 (Medumi – Veclaicene)	3	2

Arī virzienā no Medumu RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Terehovas, Pātarnieku un Grebņevas RKP.

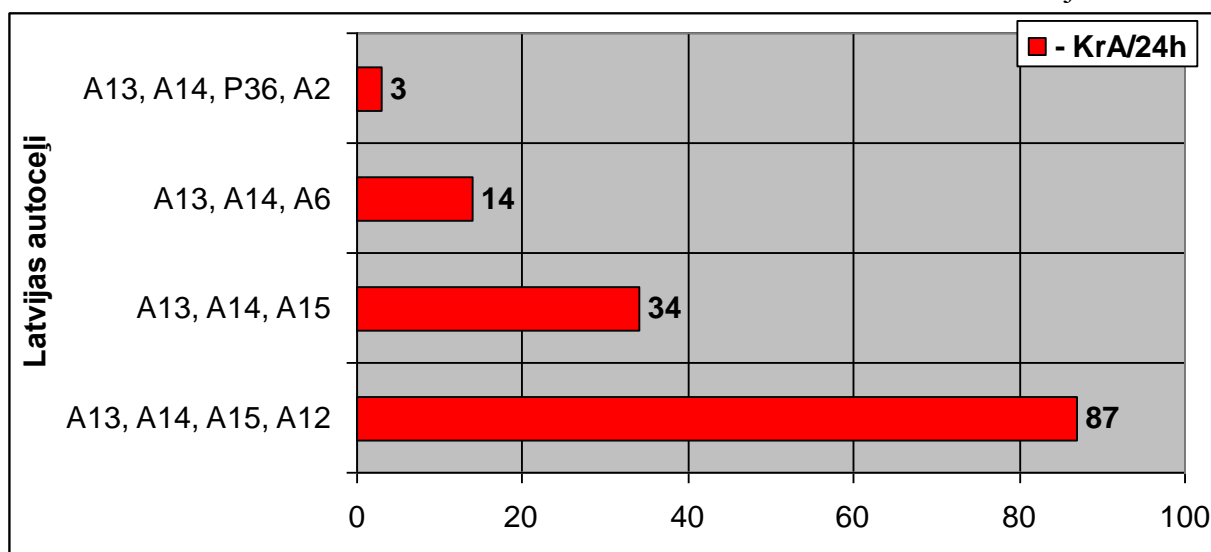
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Medumu RKP

Tabula 3.8.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A13, A14, A15, A12 (Medumi - Rēzekne - Terehova)	87	63
A13, A14, A15, A13 (Medumi – Grebņeva)	34	25
A13, A14, A6 (Medumi – Pātarnieki)	14	10
A13, A14, P36, A2 (Medumi – Veclaicene)	3	2

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Medumu RKP

Zīmējums 3.8.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.8.13. un tabulā 3.8.15. redzamiem datiem var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Medumu RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.9. Subates RKP

3.9. Subates RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.9.1



Veicot satiksmes aptauju Subates RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Subates RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.9.1.).

Subates RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.9.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
195	8.00 - 16.00	Ceturtdiena	24.04.08	0.503	0.99	1.01	388

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) intensitāte autoceļam P70 ir pieejama tikai par 2005. gadu, tādēļ grūti objektīvi salīdzināt pieejamos datus.

Diemžēl arī no Daugavpils reģionālās robežsardzes pārvaldes izdevās iegūt informāciju par kopējo Subates RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu tikai 2002. un 2003. gadu, turklāt bez sīkākas klasifikācijas.

Subates RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.9.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC KrA/24h		RS (GDVI)	RS (GDVI) kravas		CP (GDVI)	CP kravas	
2002	-	-	-	232	-	-			
2003	-	-	-	190	-	-			
2004	-	-	-	-	-	-			
2005	464	42%	195	-	-	-			
2006	-	-	-	-	-	-			
2007	-	-	-	-	-	-			
2008	-	-	-	-	-	-	384	61%	234

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.9.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Subates RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 234 kravas automobiļi, no kuriem 162 ir virzienā no Latvijas un 72 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.9.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Subates RKP virzienā no Latvijas, lielākajai daļai no kravas automobiļiem galamērķis bija Lietuva, kā arī salīdzinoši nelielā skaitā citas ES valstis (tabula 3.9.3. un zīmējums 3.9.2.)

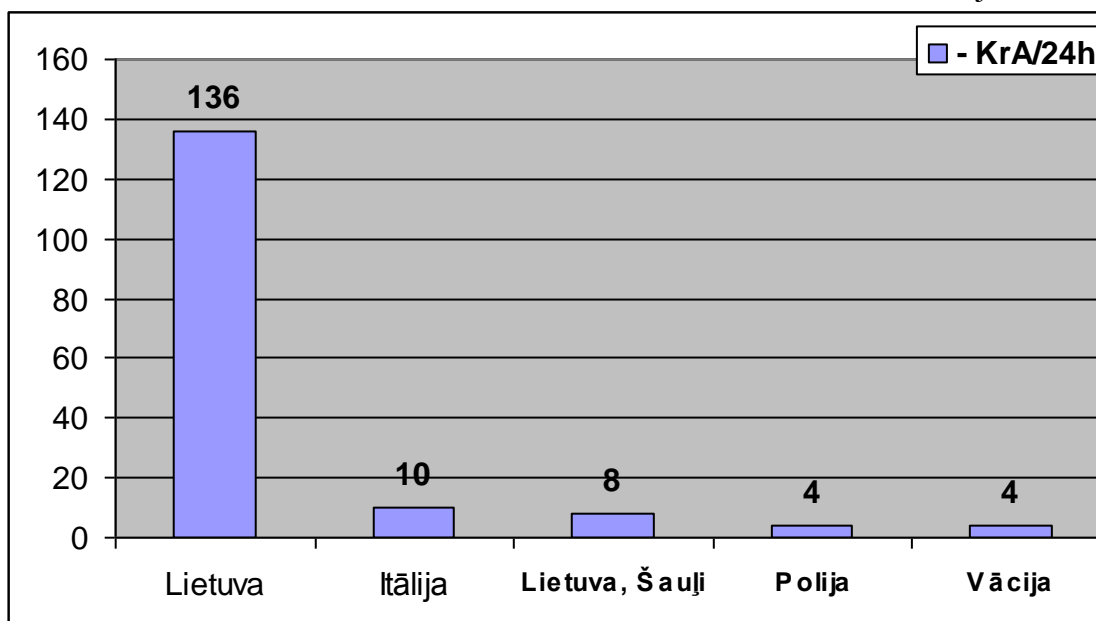
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Tabula 3.9.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	136	85
Itālija	10	6
Lietuva, Šauļi	8	5
Polija	4	2
Vācija	4	2

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Subates RKP iebruc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Maskava vai kāda vieta Latvijā (tabula 3.9.4. un zīmējums 3.9.3.).

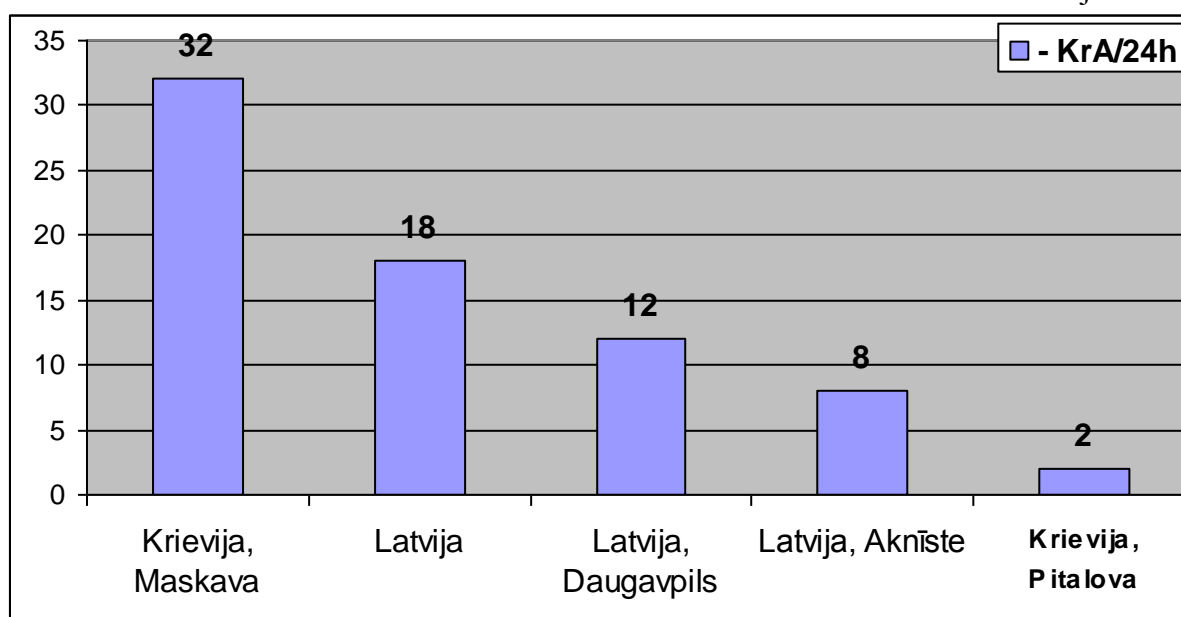
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Tabula 3.9.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Krievija, Maskava	32	44
Latvija	18	25
Latvija, Daugavpils	12	17
Latvija, Aknīste	8	11
Krievija, Pitalova	2	3

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.3.



3.9.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Subates RKP izbraucot no Latvijas 70% brauciena sākumpunkts ir Krievija, bet 30% brauciena sākumpunkts ir Latvija. (tabula 3.9.5. un zīmējums 3.9.4.).

Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Subates RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas (tabula 3.9.6. un zīmējums 3.9.5.).

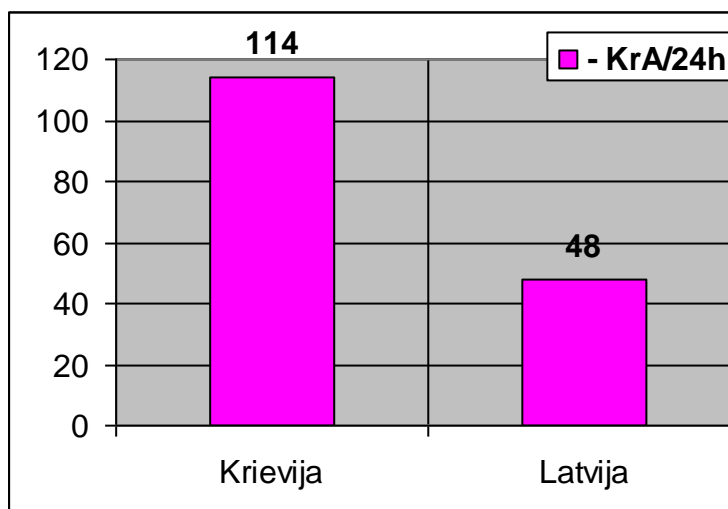
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Tabula 3.9.5.

Valsts	KrA/24h	%
Krievija	114	70
Latvija	48	30

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.4.



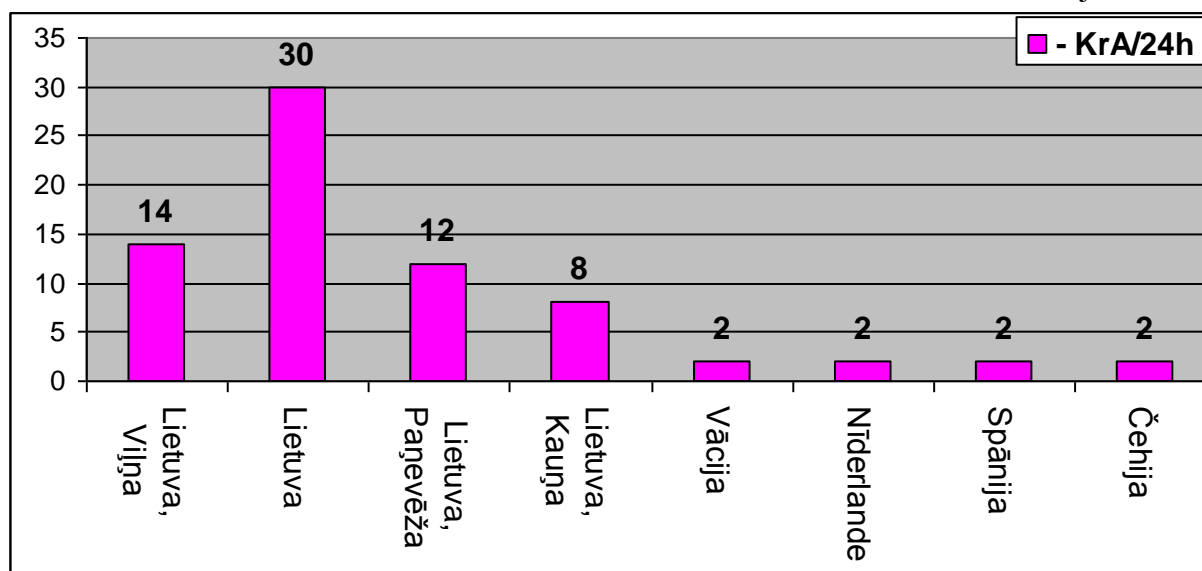
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Tabula 3.9.6.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva, Viļņa	14	19
Lietuva	30	41
Lietuva, Paņeveža	12	17
Lietuva, Kauņa	8	11
Vācija	2	3
Nīderlande	2	3
Spānija	2	3
Čehija	2	3

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.5.



3.9.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas, Subates RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Krievijas un Latvijas uz Lietuvu, Poliju vai kādu citu Eiropas valsti, turklāt jāpiebilst, ka no Krievijas pārsvarā ir tranzīta satiksme, kas atgriežas bez kravas (tabula 3.9.7. un zīmējums 3.9.6.).

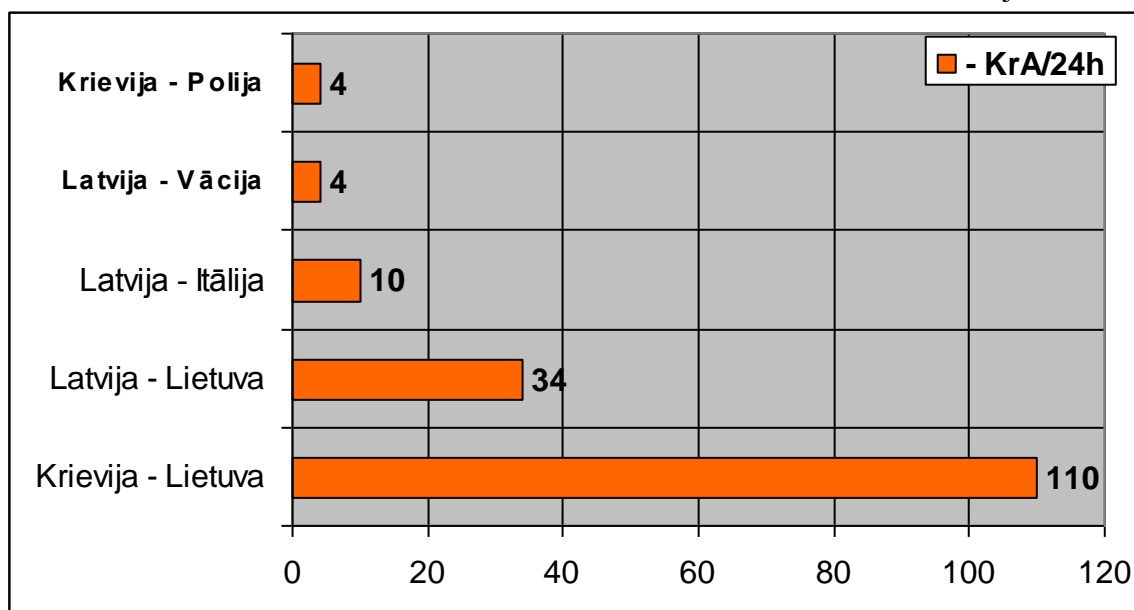
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Tabula 3.9.7.

Valstis	KrA/24h	%
Krievija - Lietuva	110	68
Latvija - Lietuva	34	21
Latvija - Itālija	10	7
Latvija - Vācija	4	2
Krievija - Polija	4	2

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.6.



Savukārt, caur Subates RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir tranzīta satiksme no Lietuvas vai kādas citas Eiropas valsts uz Krieviju (tabula 3.9.8. un zīmējums 3.9.7.).

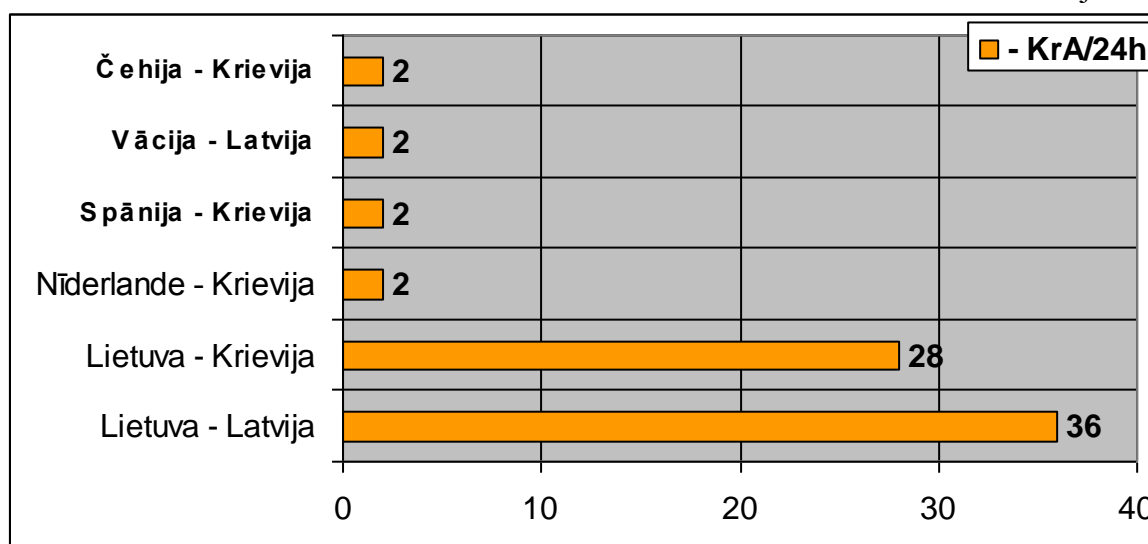
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Tabula 3.9.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Latvija	36	49
Lietuva - Krievija	28	39
Nīderlande - Krievija	2	3
Spānija - Krievija	2	3
Vācija - Latvija	2	3
Čehija - Krievija	2	3

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.7.



3.9.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Subates RKP abos virzienos ir 148 kravas automobiļi dienā.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 114 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 70% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta braucieni sākumpunkti ir tikai no Krievijas, savukārt galapunkti pārsvarā ir Lietuva un Polija (tabula 3.9.9.).

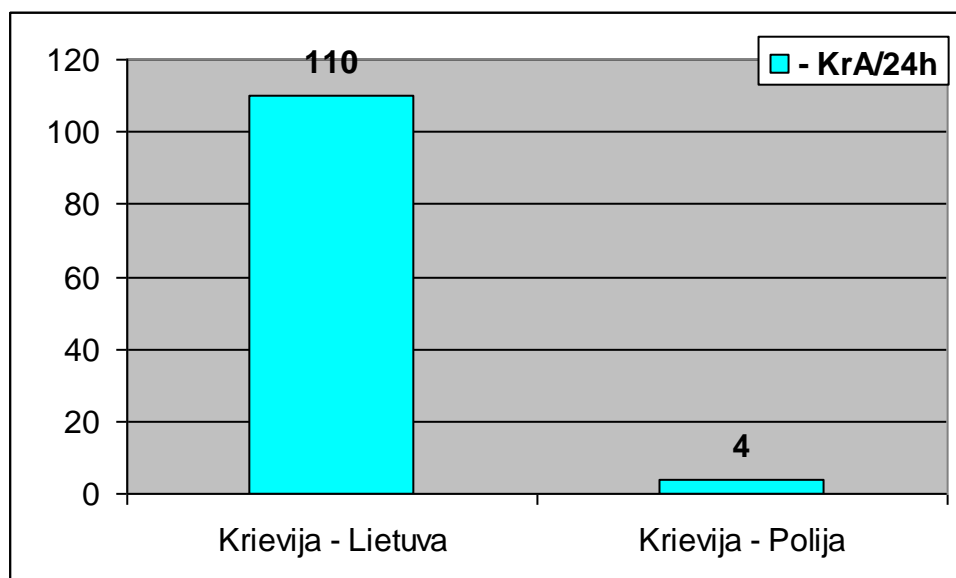
Brauciena galapunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Tabula 3.9.9.

Valsts	KrA/24h
Lietuva	110
Polija	4

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.8.



Virzienā uz Latviju caur Subates RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 34 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 47% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Lietuvas (28 KrA/24h) vai kādas no Eiropas valstīm uz Krieviju (skat. tabula 3.9.10 un zīmējums 3.9.9.).

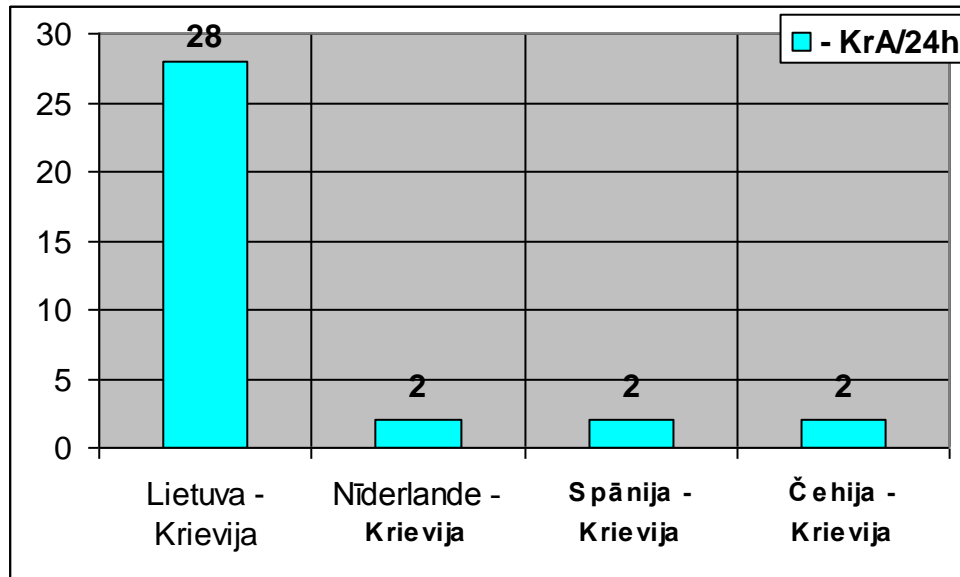
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Subates RKP

Tabula 3.9.10.

Valsts	KrA/24h
Krievija	34

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.9.

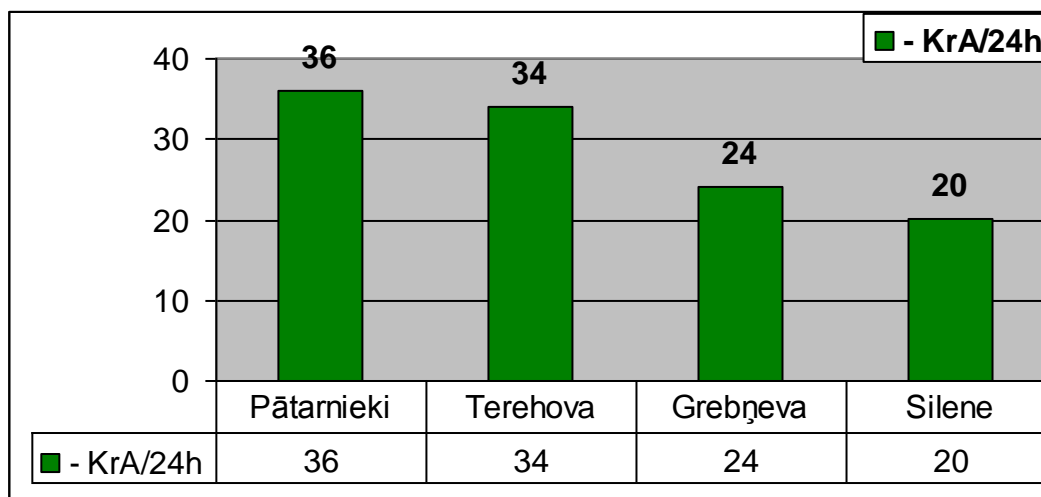


3.9.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Subates RKP iebrauca Latvijā caur Terehovas un Pātarnieku RKP. Atlikušie kravas automobiļi iebrauca Latvijā caur Silenes un Grebņevas RKP (skat. zīmējums 3.9.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Subates RKP

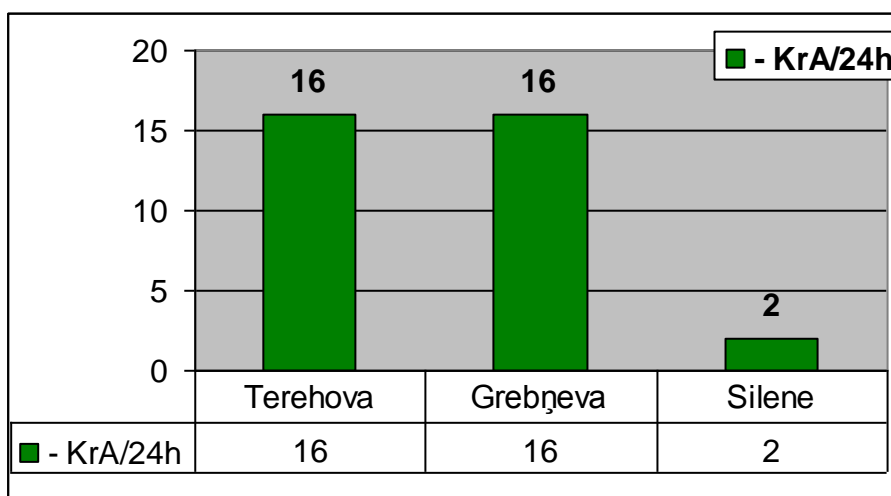
Zīmējums 3.9.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenie virzienā uz Subates RKP, iebraucot Latvijā, lielākoties uz no Terehovas un Grebņevas RKP (zīmējums 3.9.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Subates RKP

Zīmējums 3.9.11.

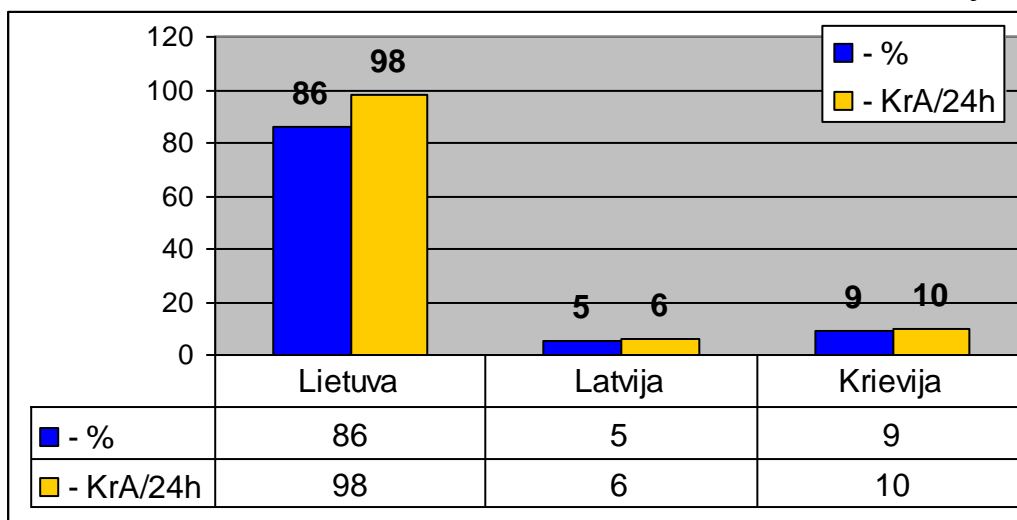


3.9.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos automobiļu reģistrācijas valstis ir līdzīgās proporcijās, jo kā jau minēts iepriekš, preces piegādes un atgriešanās maršruts ir lielākoties vienāds.

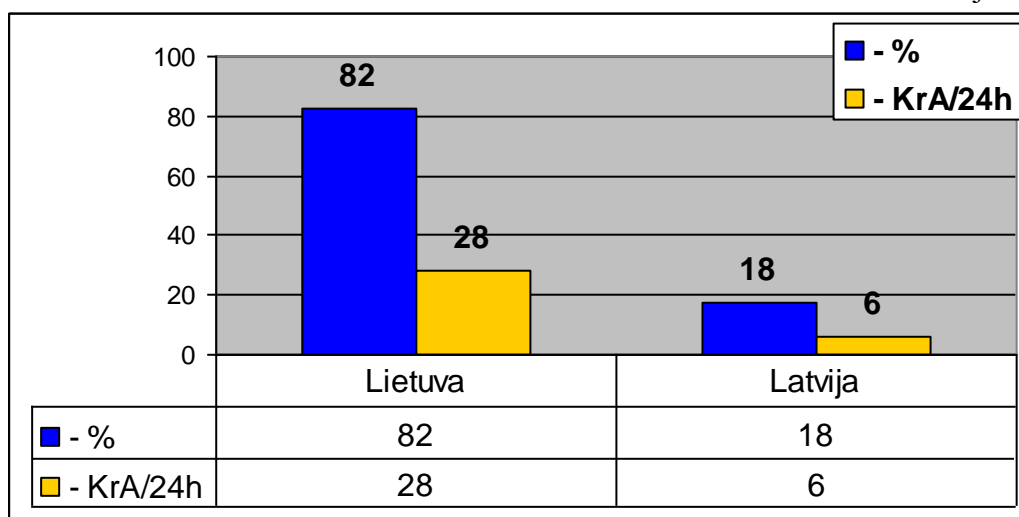
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Subates RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.9.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Subates RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.9.13.

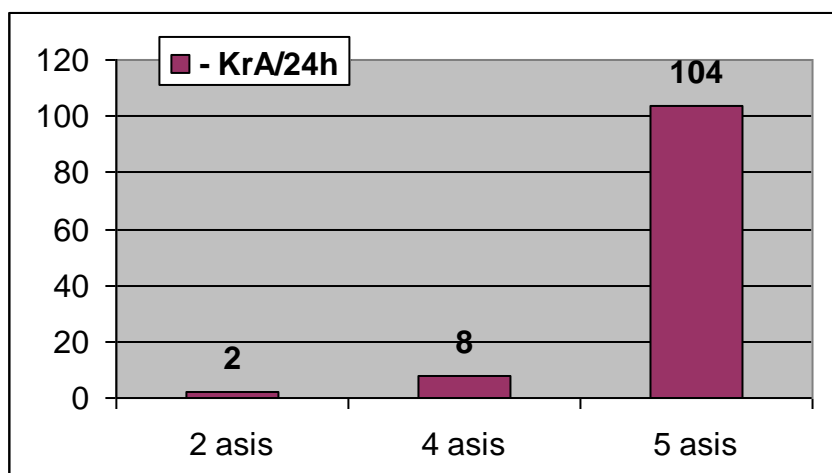


3.9.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Subates RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

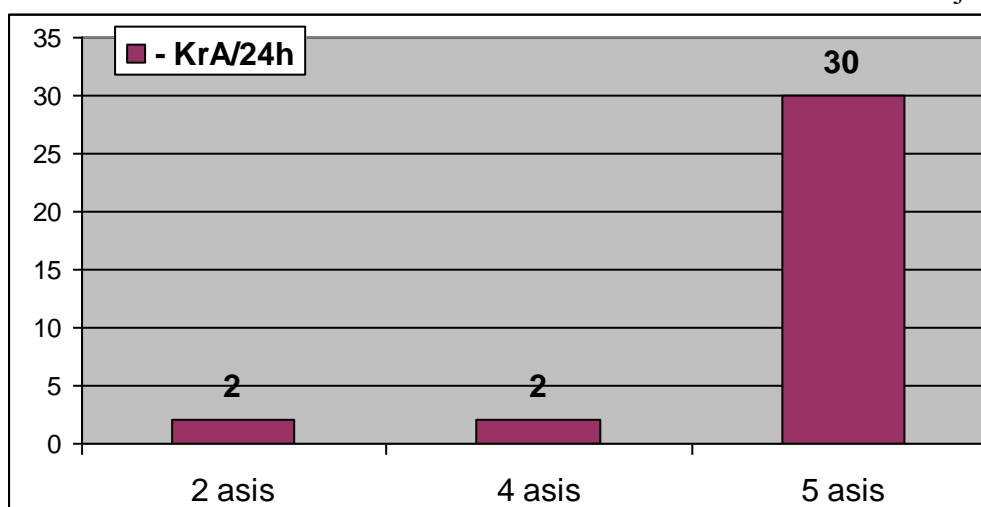
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.15.

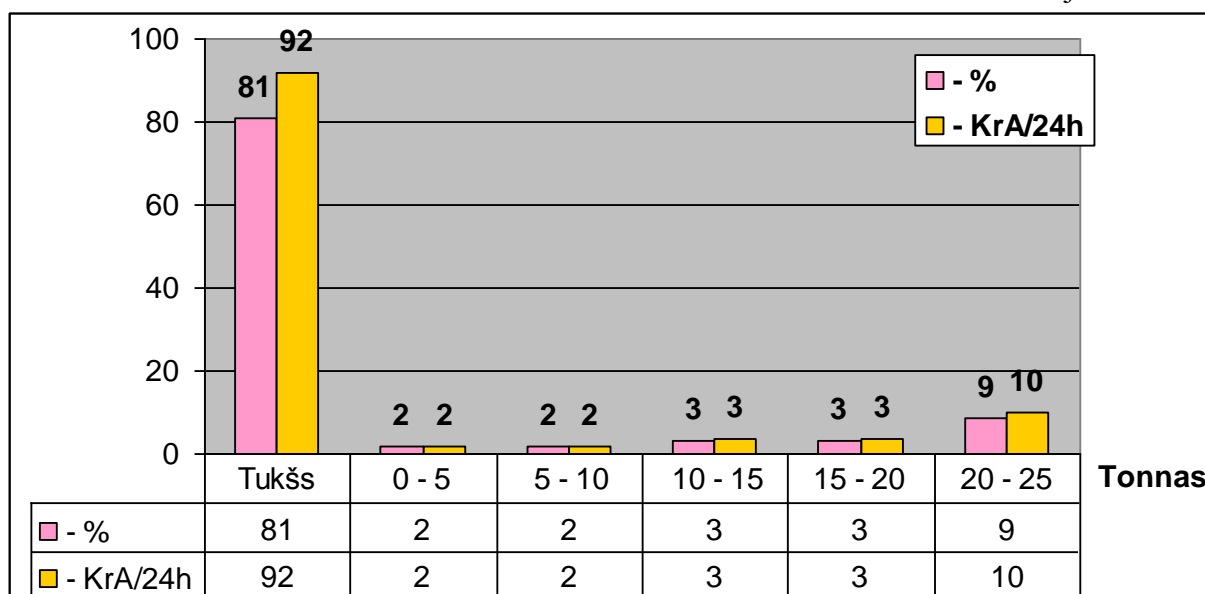


3.9.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Virzienā uz Latviju visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, bet no Latvijas pārsvarā kravas automobiļi ir tukši (skat. zīmējums 3.9.16. un zīmējums 3.9.17.).

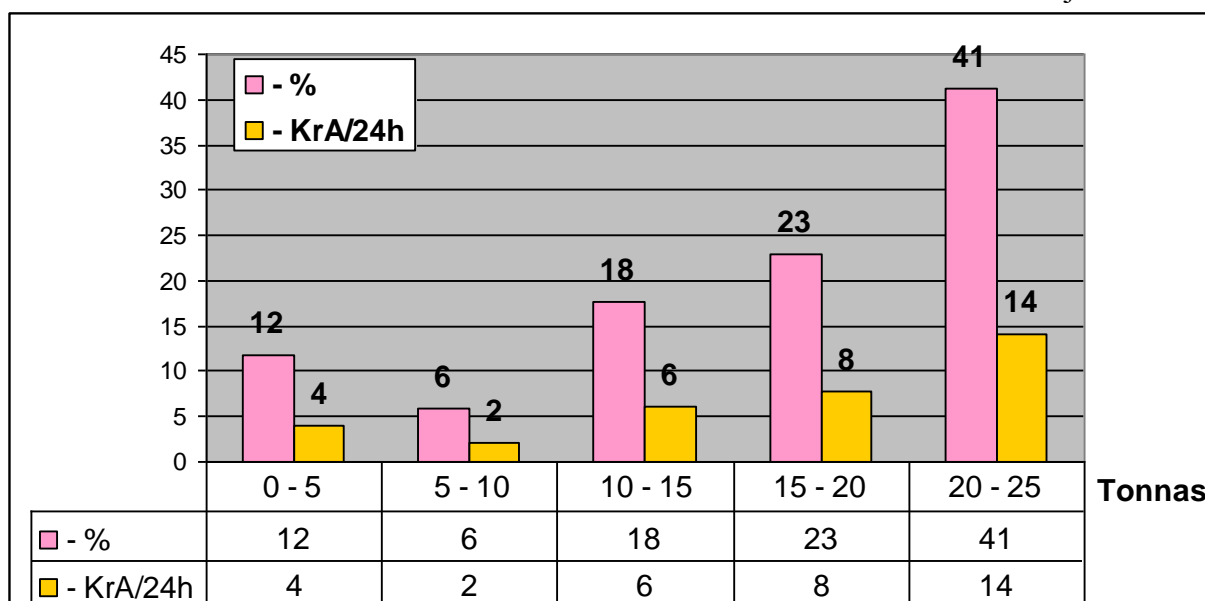
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara ie braucot Latvijā caur Subates RKP

Zīmējums 3.9.17.



3.9.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Subates RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem nav ļoti dažāds, pārsvarā tās ir tukšas. Raksturīgākās preces ir pārtika, kokmateriāli, lauksaimniecības preces, būvmateriāli un metāla izstrādājumi (tabula 3.9.11.)

Caur Subates RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

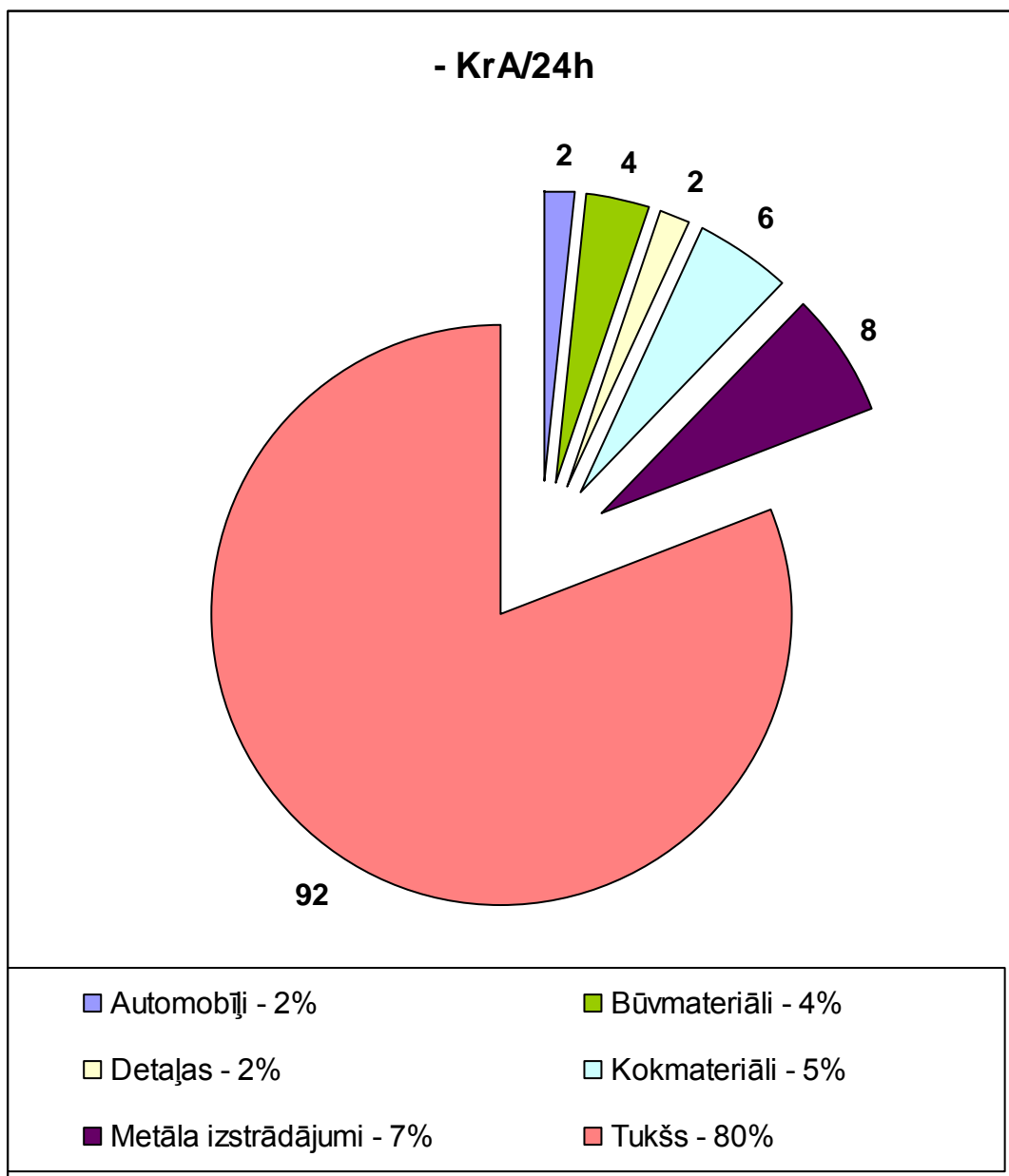
Tabula 3.9.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	2	1
Būvmateriāli	16	10
Daļas	2	1
Koka izstrādājumi	4	2
Kokmateriāli	16	10
Lauksaimniecības preces	6	4
Metāla izstrādājumi	6	4
Pārtika	6	4
Saimniecības preces	4	2
Tukšs	100	62

Caur Subates RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas pārsvarā ir tukšs (zīmējums 3.9.18.).

Caur Subates RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.9.18.



Kravas sastāvs caur Subates RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir samērā dažāds, bet tomēr visvairāk tiek vesti būvmateriāli. Citas raksturīgākās preces ir pārtika, mehānismi, metāla izstrādājumi u.c. (tabula 3.9.12.).

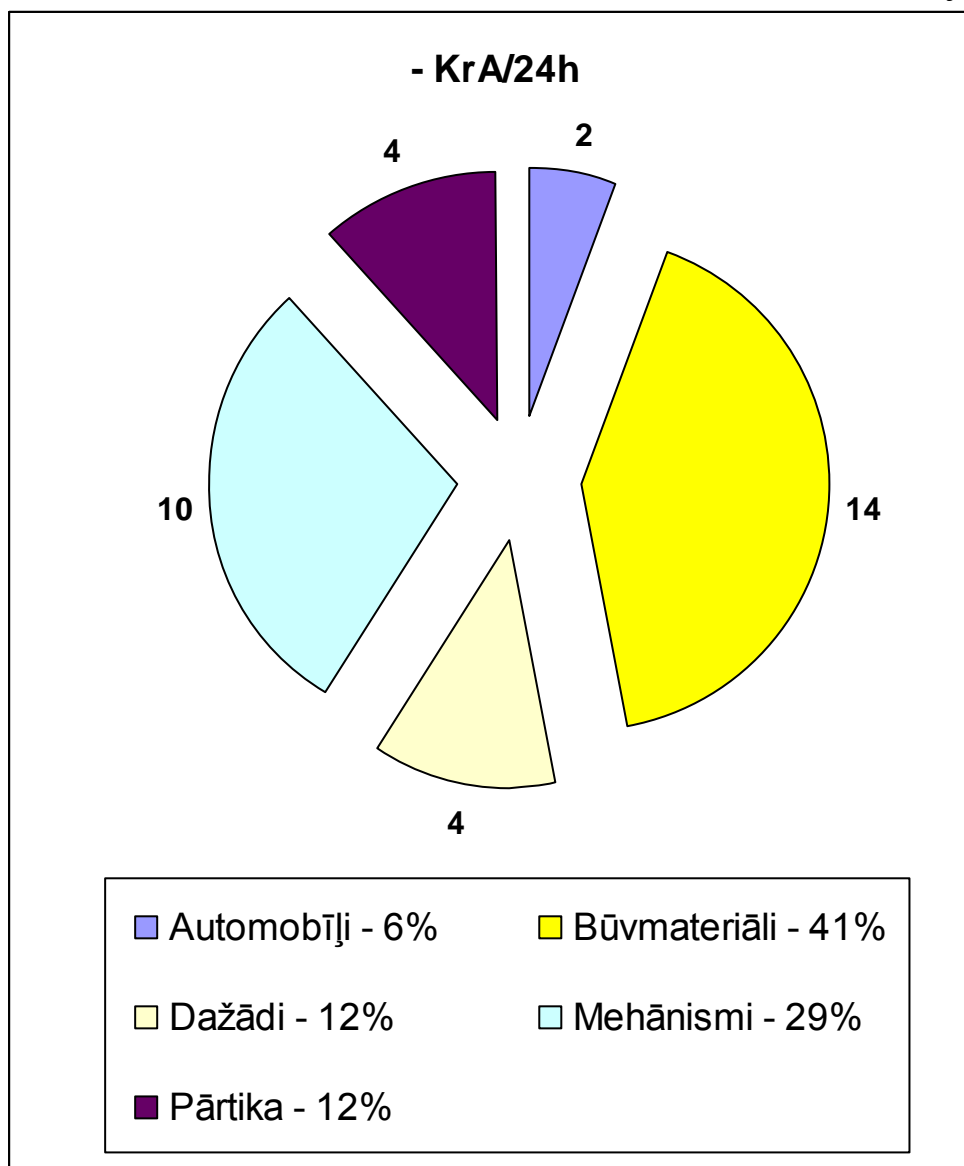
Caur Subates RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Tabula 3.9.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	2	3
Būvmateriāli	30	42
Dažādi	6	8
Dzērieni	2	3
Kokmateriāli	2	3
Mehānismi	6	8
Metāla izstrādājumi	4	6
Pārtika	12	17
Saimniecības preces	2	3
Tukšs	6	8

Caur Subates RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvā virzienā uz Latviju pārsvarā ir tādas preces kā būvmateriāli un mehānismi (zīmējums 3.9.19.).

Caursubates RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju Zīmējums 3.9.19.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Nevienā no virzieniem caursubates RKP automobiļi ar kravas konteineriem netika konstatēti.

3.9.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Subates RKP no vietējās satiksmes visvairāk kravas automobiļi nāk no Aknīstes, bet no tranzīta satiksmes- Pātarnieku, Terehovas un Grebņevas RKP (tabula 3.9.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Subates RKP

Tabula 3.9.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A6, A14, P70 (Pātarņieki - Daugavpils - Subate)	35	22
A12, A13, A14, P70 (Terehova - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	34	21
A13, A14, P70 (Grebņeva- Rēzekne - Daugavpils - Subate)	24	15
P68, A13, A14, P70 (Silene - Daugavpils - Subate)	21	13
P73 (Aknīste - Subate)	15	9
A14, P70 (Daugavpils - Subate)	10	6
P37, A6, A14, P70 (Madona - Jēkabpils - Daugavpils - Subate)	13	8
A6, A14, P70 (Rīga - Jēkabpils - Daugavpils - Subate)	6	4
A8, A5, A6, A14, P70 (Olaine - Rīga - Jēkabpils - Daugavpils - Subate)	2	1
P62, A13, A14, P70 (Preiļi - Daugavpils - Subate)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Subates RKP galvenokārt ir no Terehovas, Pātarņieku, Grebņevas un Subates RKP (tabula 3.9.14. un zīmējums 3.9.20.).

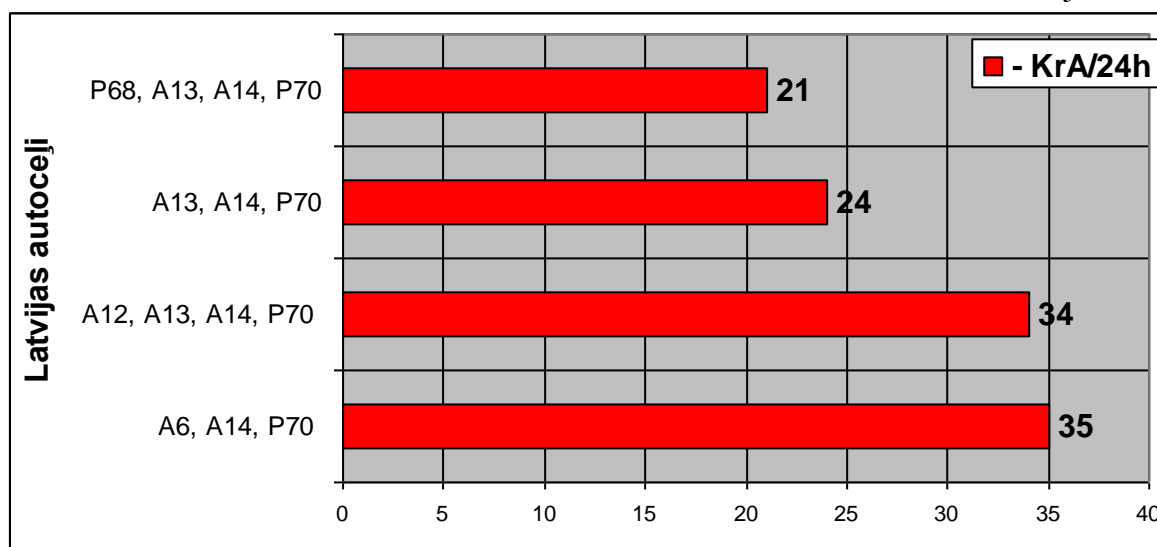
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Subates RKP

Tabula 3.9.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A6, A14, P70 (Pātarņieki - Daugavpils - Subate)	35	31
A12, A13, A14, P70 (Terehova - Rēzekne - Daugavpils - Subate)	34	30
A13, A14, P70 (Grebņeva- Rēzekne - Daugavpils - Subate)	24	21
P68, A13, A14, P70 (Silene - Daugavpils - Subate)	21	18

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Subates RKP

Zīmējums 3.9.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem visvairāk no Subates RKP pa autoceļiem A13, A14, A15, A12 kravas automobiļi brauc uz Terehovas un Grebņevas RKP, jo virziens uz Krieviju ir dominējošais šajā RKP, bet zināms skaits kravas automobiļu brauc arī uz dažādām pilsētām Latvijā, kas pārsvarā ir preču pārvadātāji no Lietuvas (tabula 3.9.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Subates RKP

Tabula 3.9.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P70, A14, A6, A13, A15 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	16	22
P70, A14, A13, A12 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Terehova)	16	22
P70, A14 (Subate - Daugavpils)	12	16
P70, A15 (Subate - Rēzekne)	2	3
P73 (Subate - Aknīste)	8	11
P70, A14, A6 (Subate - Jēkabpils)	4	6
P70, A14, A13, P68 (Subate - Daugavpils - Silene)	2	3
P70, A14, A6, P37 (Subate - Jēkabpils - Madona)	2	3
P70, A14, A6, P61 (Subate - Daugavpils - Krāslava - Dagda)	2	3
P70, A14, A6, A13 (Subate - Daugavpils - Rīga)	8	11

Virzienā uz Latviju no Subates RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir uz Terehovas un Grebņevas RKP (tabula 3.9.16. un zīmējums 3.9.21.).

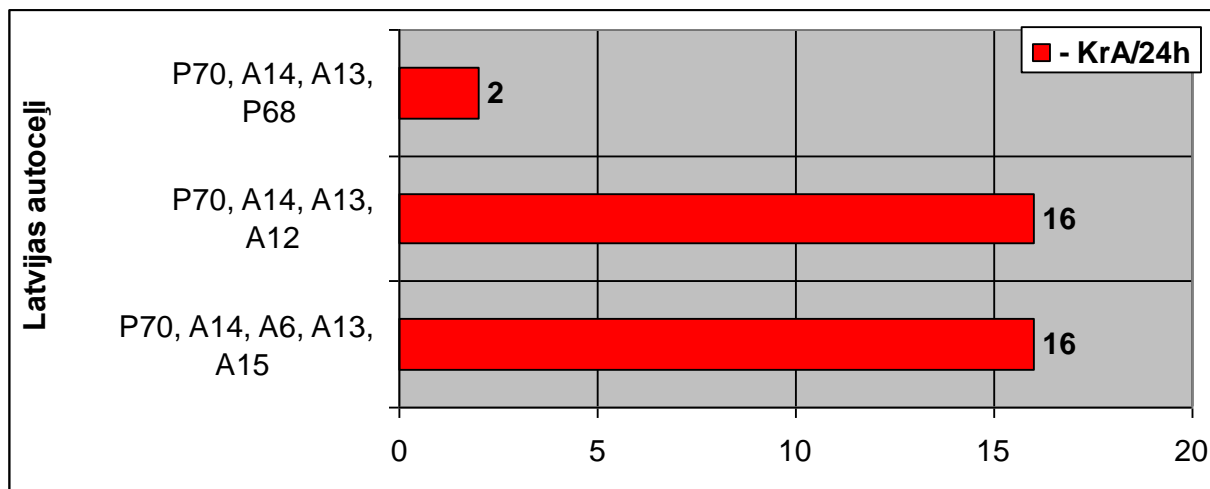
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Subates RKP

Tabula 3.9.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P70, A14, A6, A13, A15 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Grebņeva)	16	47
P70, A14, A13, A12 (Subate - Daugavpils - Rēzekne - Terehova)	16	47
P70, A14, A13, P68 (Subate - Daugavpils - Silene)	2	6

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Subates RKP

Zīmējums 3.9.21.



Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Subates RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.10. Grenctāles RKP

3.10. Grenctāles RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.10.1



Veicot satiksmes aptauju Grenctāles RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Grenctāles RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.10.1.).

Grenctāles RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.10.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
1532	9.00 - 17.00	Trešdiena	02.07.08	0.505	0.99	1.15	2665

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GVDI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika

veikta ~ 3km pirms Grenctāles RKP (a/c A7 - 82km), līdz ar to tajā daļēji tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējām lauku mājām šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Diemžēl sakarā ar Latvijas pievienošanos Eiropas Savienībai un Šengenas līguma zonai, robežsardzes dati pēc 2003. gada ir nepilnīgi, jo Grenctāle RKP ir ES iekšējā robeža, kurā robežkontrolē un statistiskā uzskaitē netiek veikta vai tiek veikta daļēji. Tomēr tabulā 3.10.2. ir redzams, ka 2002. gadā un 2003. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Grenctāles RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Grenctāles RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.10.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC		RS (GDVI)	RS (GDVI) kravas		CP (GDVI)	CP kravas	
		%	KrA/24h		%	kravas		%	kravas
2002	3014	25%	754	1372	45%	617			
2003	2749	25%	687	1416	46%	651			
2004	3208	46%	1476	-	-	-			
2005	3900	34%	1326	-	-	-			
2006	3947	34%	1342	-	-	-			
2007	4934	34%	1678	-	-	-			
2008	3736	52%	1943	-	-	-	2665	48%	1270

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.10.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Grenctāles RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 1270 kravas automobiļi, no kuriem 684 ir virzienā no Latvijas un 586 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.10.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Grenctāles RKP virzienā no Latvijas, lielākajai daļai no kravas automobiļiem galamērķis bija Polija vai Lietuva, kā arī salīdzinoši nelielā skaitā citas ES valstis (tabula 3.10.3. un zīmējums 3.10.2.)

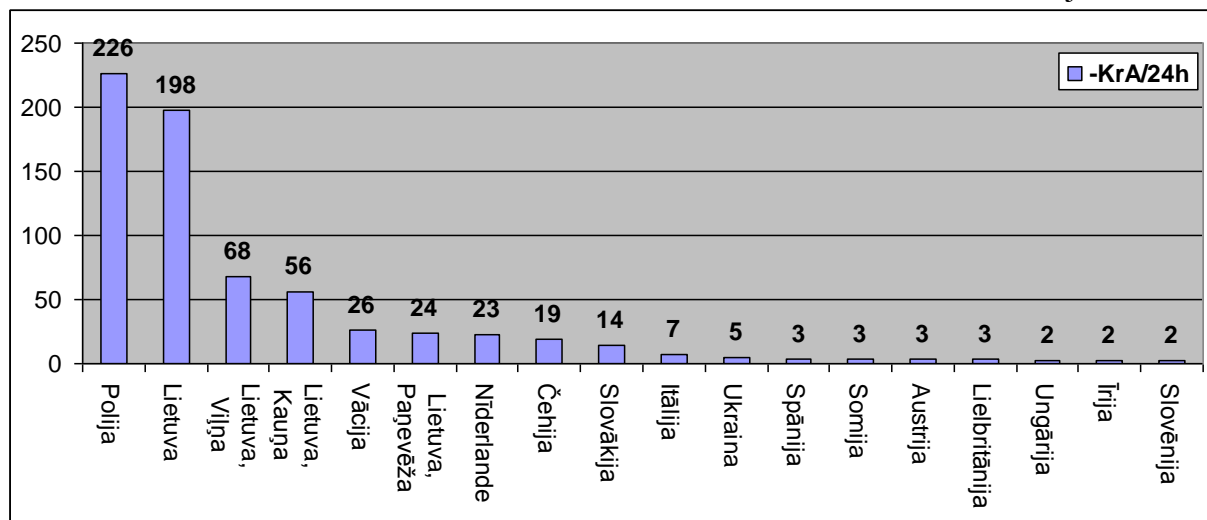
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Polija	226	33
Lietuva	198	29
Lietuva, Viļņa	68	10
Lietuva, Kauņa	56	8
Vācija	26	4
Lietuva, Paņeveža	24	4
Nīderlande	23	3
Čehija	19	3
Slovākija	14	2
Itālija	7	1
Ukraina	5	1
Spānija	3	1
Somija	3	1
Austrija	3	1
Lielbritānija	3	1
Ungārija	2	<1
Īrija	2	<1
Slovēnija	2	<1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Grenctāles RKP iebruc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Rīga vai Igaunija (tabula 3.10.4. un zīmējums 3.10.3.).

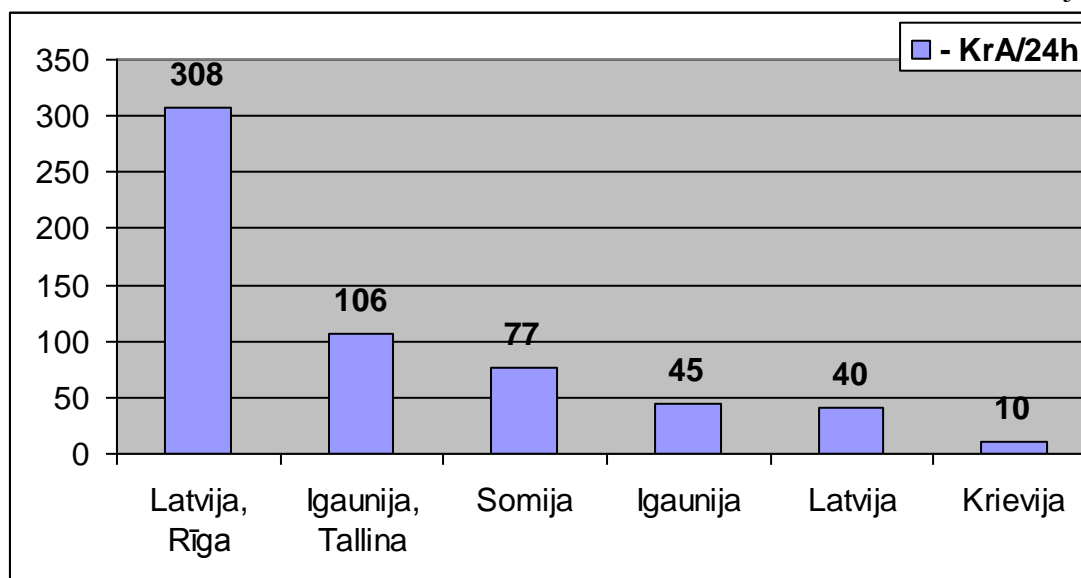
Brauciena galapunkts iebrucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	308	52
Igaunija, Tallina	106	18
Somija	77	13
Igaunija	45	8
Latvija	40	7
Krievija	10	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.3.



3.10.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Grenctāles RKP izbraucot no Latvijas vairāk nekā pusei brauciena sākumpunkts ir Latvija, galvenokārt Rīga, bet pārējie brauciena sākumpunkti ir Igaunijā, Somijā un citās valstīs (tabula 3.10.5. un zīmējums 3.10.4.).

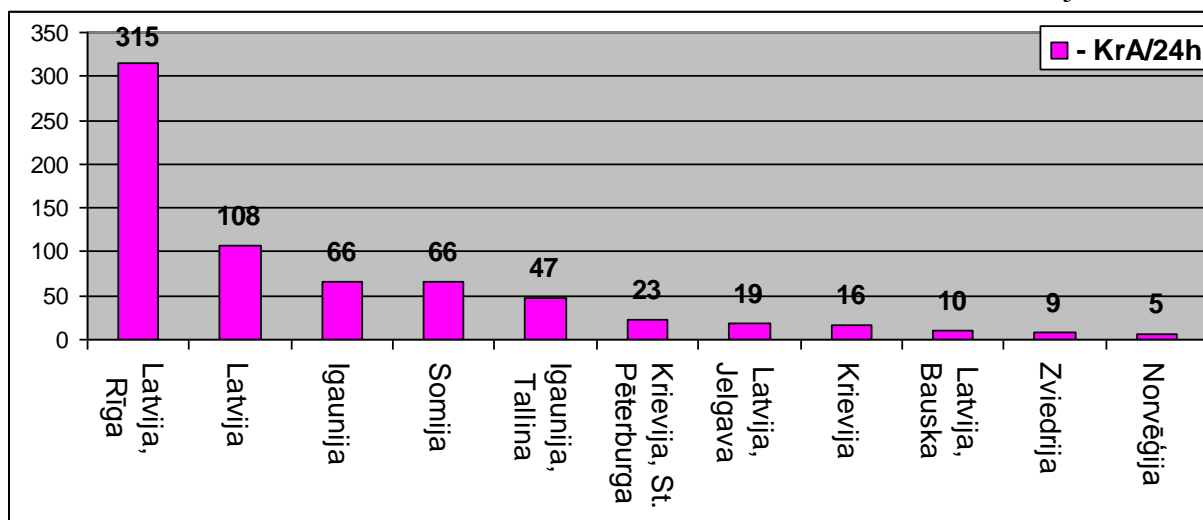
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.5.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	315	46
Latvija	108	15
Igaunija	66	10
Somija	66	10
Igaunija, Tallina	47	7
Krievija, St. Pēterburga	23	3
Latvija, Jelgava	19	3
Krievija	16	2
Latvija, Bauska	10	2
Zviedrija	9	1
Norvēģija	5	1

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.4.



Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Grenctāles RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas un Polijas (tabula 3.10.6. un zīmējums 3.10.5.).

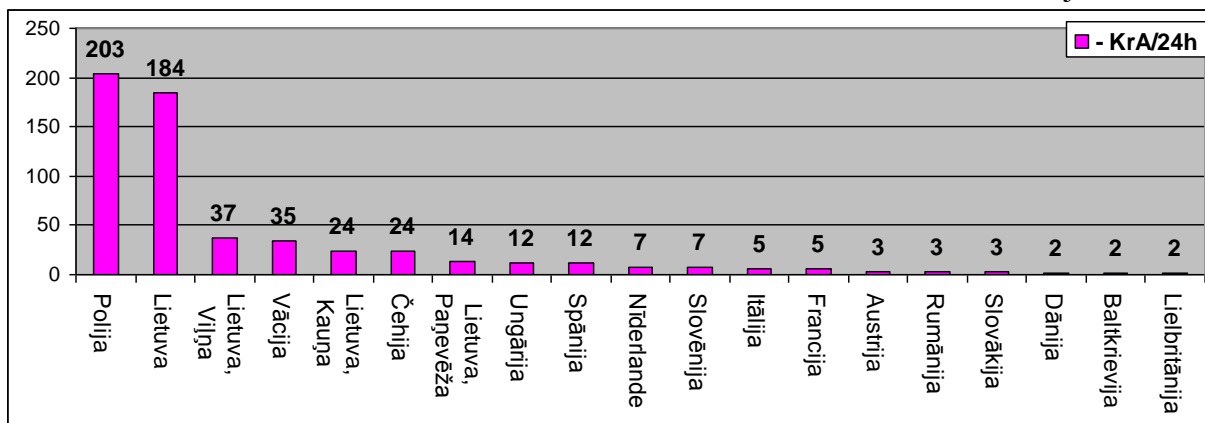
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.6.

Valsts	KrA/24h	%
Polija	203	35
Lietuva	184	31
Lietuva, Viļņa	37	6
Vācija	35	6
Lietuva, Kauņa	24	4
Čehija	24	4
Lietuva, Paņeveža	14	2
Ungārija	12	2
Spānija	12	2
Nīderlande	7	1
Slovēnija	7	1
Itālija	5	1
Francija	5	1
Austrija	3	1
Rumānija	3	1
Slovākija	3	1
Dānija	2	<1
Baltkrievija	2	<1
Lielbritānija	2	<1

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.5.



3.10.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas, Grenctāles RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Latvijas uz Lietuvu vai Poliju. Pārējie virzieni ir ļoti daudz un dažādi, galvenokārt no Krievijas vai Igaunijas uz Eiropu (tabula 3.10.7. un zīmējums 3.10.6.).

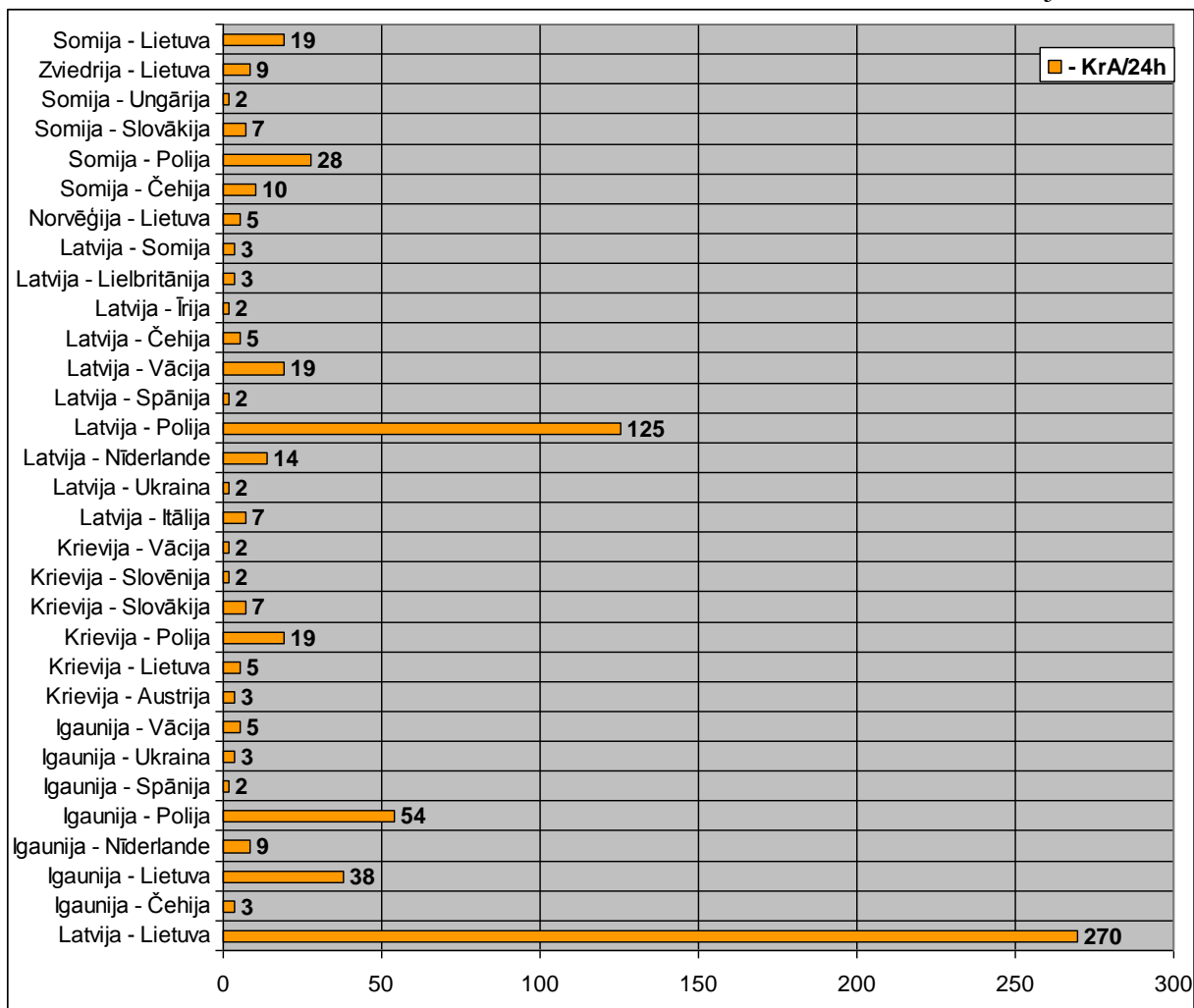
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Lietuva	270	39
Igaunija - Čehija	3	1
Igaunija - Lietuva	38	5
Igaunija - Nīderlande	9	1
Igaunija - Polija	54	8
Igaunija - Spānija	2	<1
Igaunija - Ukraina	3	1
Igaunija - Vācija	5	1
Krievija - Austrija	3	1
Krievija - Lietuva	5	1
Krievija - Polija	19	3
Krievija - Slovākija	7	1
Krievija - Slovēnija	2	<1
Krievija - Vācija	2	<1
Latvija - Itālija	7	1
Latvija - Ukraina	2	<1
Latvija - Nīderlande	14	2
Latvija - Polija	125	18
Latvija - Spānija	2	<1
Latvija - Vācija	19	3
Latvija - Čehija	5	1
Latvija - Īrija	2	<1
Latvija - Lielbritānija	3	1
Latvija - Somija	3	1
Norvēģija - Lietuva	5	1
Somija - Čehija	10	2
Somija - Polija	28	4
Somija - Slovākija	7	1
Somija - Ungārija	2	<1
Zviedrija - Lietuva	9	1
Somija - Lietuva	19	3

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Grenetāles RKP

Zīmējums 3.10.6.



Savukārt, caur Grenctāles RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir tranzīta satiksme no Lietuvas, Polijas vai kādas citas Eiropas valsts uz Latviju, Igauniju vai Somiju (tabula 3.10.8. un zīmējums 3.10.7.).

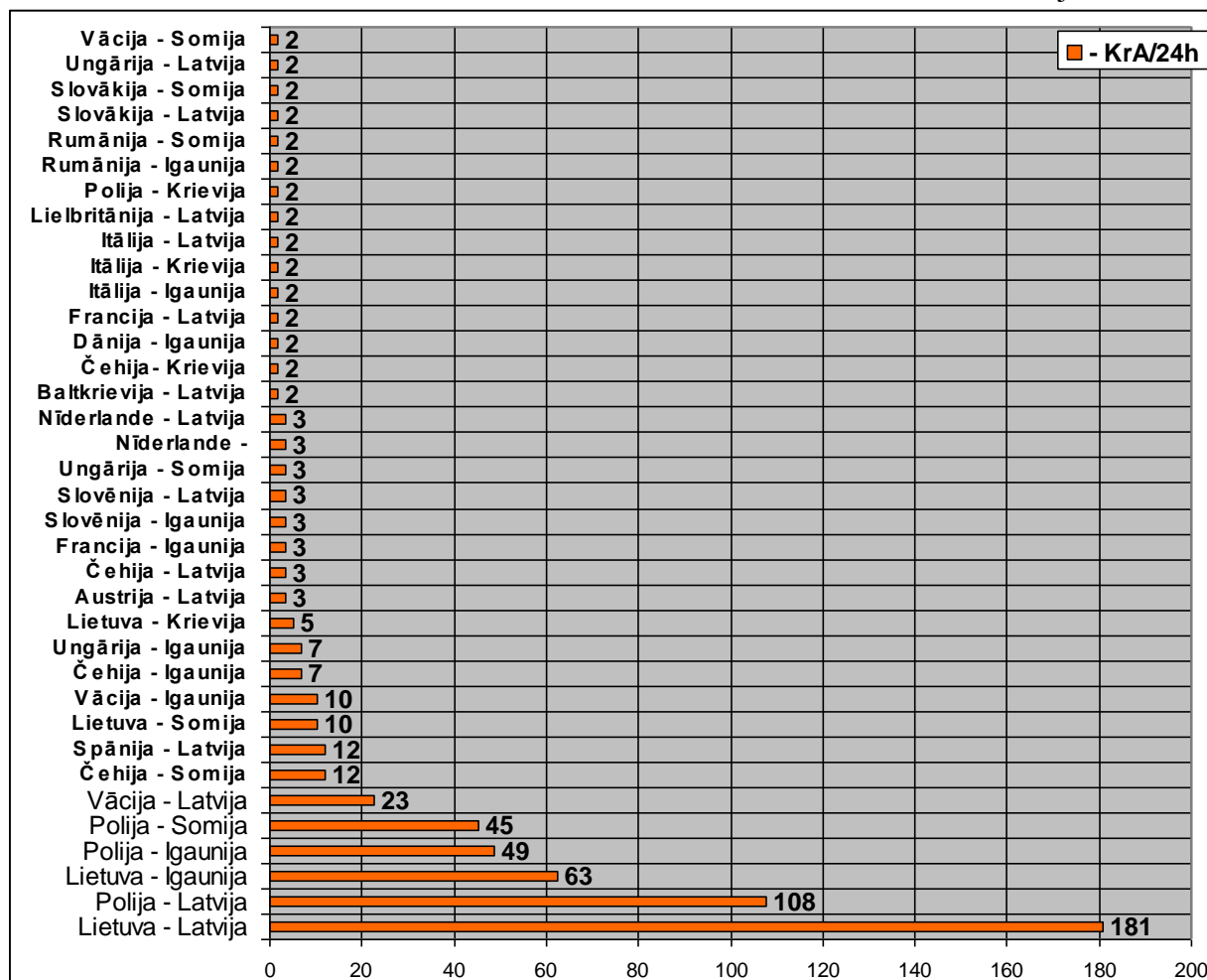
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Latvija	181	31
Polija - Latvija	108	18
Lietuva - Igaunija	63	11
Polija - Igaunija	49	8
Polija - Somija	45	8
Vācija - Latvija	23	4
Čehija - Somija	12	2
Spānija - Latvija	12	2
Lietuva - Somija	10	2
Vācija - Igaunija	10	2
Čehija - Igaunija	7	1
Ungārija - Igaunija	7	1
Lietuva - Krievija	5	1
Austrija - Latvija	3	1
Čehija - Latvija	3	1
Francija - Igaunija	3	1
Slovēnija - Igaunija	3	1
Slovēnija - Latvija	3	1
Ungārija - Somija	3	1
Nīderlande - Igaunija	3	1
Nīderlande - Latvija	3	1
Baltkrievija - Latvija	2	<1
Čehija - Krievija	2	<1
Dānija - Igaunija	2	<1
Francija - Latvija	2	<1
Itālija - Igaunija	2	<1
Itālija - Krievija	2	<1
Itālija - Latvija	2	<1
Lielbritānija - Latvija	2	<1
Polija - Krievija	2	<1
Rumānija - Igaunija	2	<1
Rumānija - Somija	2	<1
Slovākija - Latvija	2	<1
Slovākija - Somija	2	<1
Ungārija - Latvija	2	<1
Vācija - Somija	2	<1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.7.



3.10.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Grenctāles RKP abos virzienos ir 474 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 233 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 34% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir no Igaunijas (115 KrA/24h) un Somijas (66 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Lietuva, Polija un dažādas ES valstis (tabula 3.10.9. un zīmējums 3.10.8).

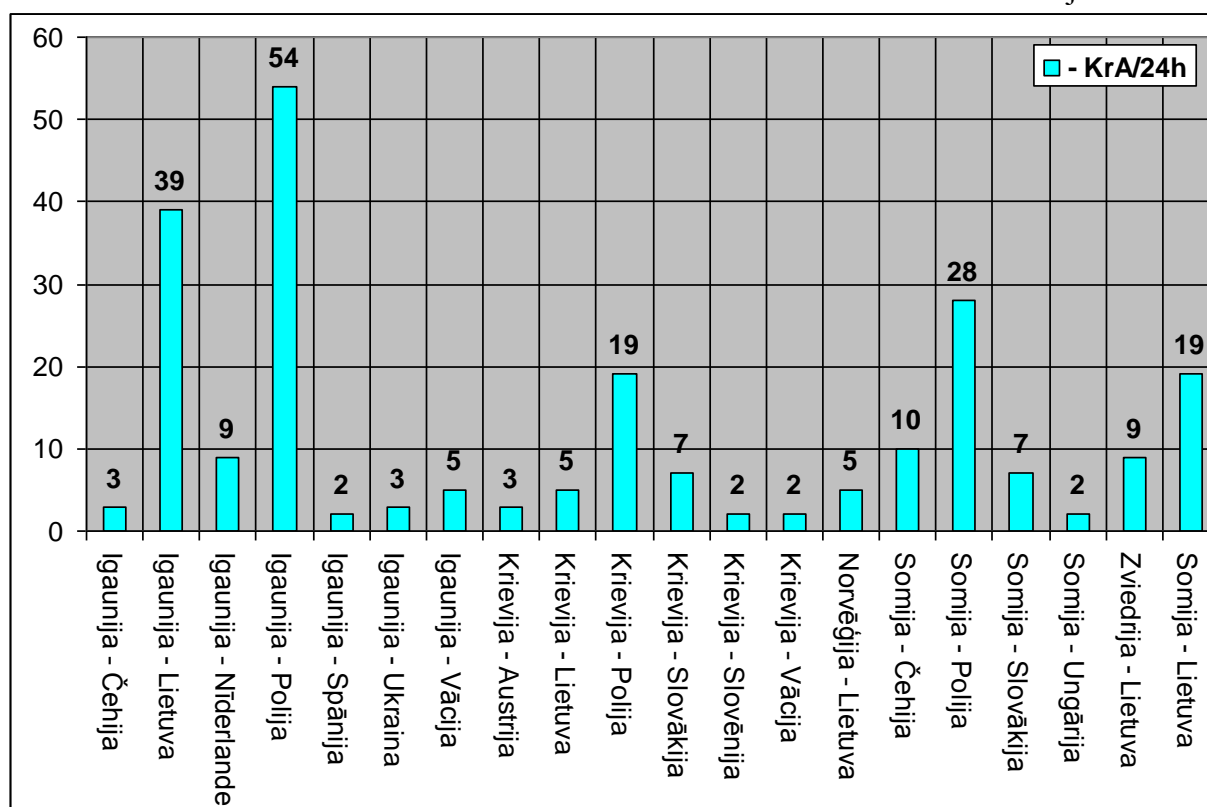
Brauciena galapunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.9.

Valsts	KrA/24h
Polija	101
Lietuva	76
Vācija	7
Nīderlande	9
Čehija	14
Slovākija	14
Ukraina	3
Spānija	2
Austrija	3
Ungārija	2
Slovēnija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.8.



Virzienā uz Latviju caur Grenctāles RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 241 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 41% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes.

Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir uz Igauniju (252 KrA/24h), Somiju (148 KrA/24h) vai Krieviju (19 KrA/24h) (tabula 3.10.10 un zīmējums 3.10.9.).

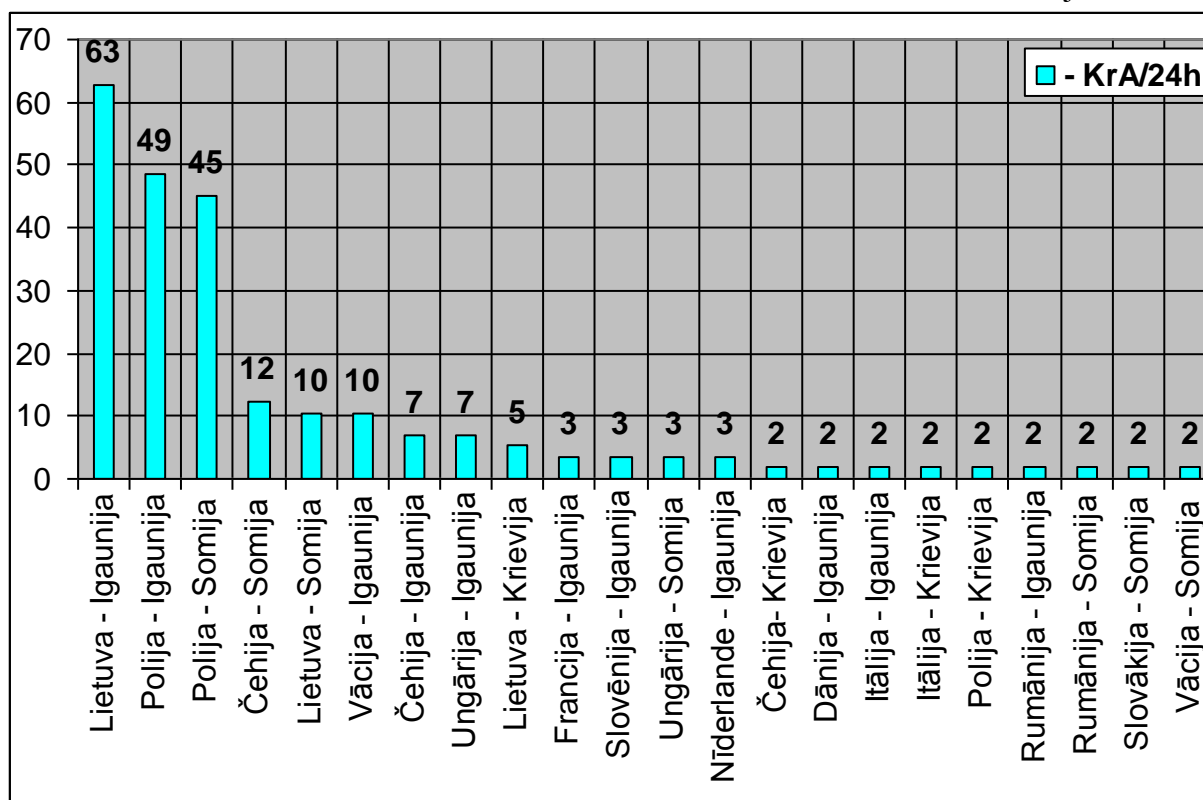
Brauciena sākumpunkti tranzīta kravas automobiļiem ie braucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Tabula 3.10.10.

Valsts	KrA/24h
Polija	102
Lietuva	75
Vācija	12
Čehija	21
Ungārija	10
Nīderlande	3
Slovēnija	3
Itālija	4
Francija	3
Rumānija	4
Slovākija	2
Dānija	2

Tranzīta satiksmes maršruti ie braucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.9.

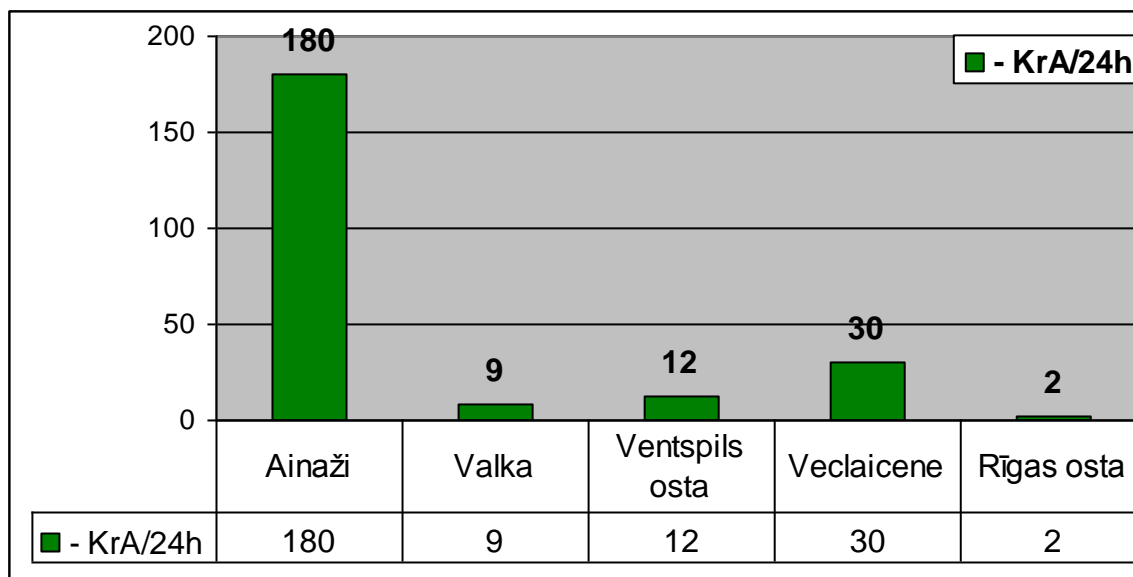


3.10.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Grenctāles RKP iebrauca Latvijā caur Ainažu RKP. Atlikušie kravas automobiļi virzienā uz Grenctāles RKP iebrauca Latvijā caur Veclaicenes un Valkas RKP, kā arī no Rīgas un Ventspils ostām (zīmējums 3.10.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Grenctāles RKP

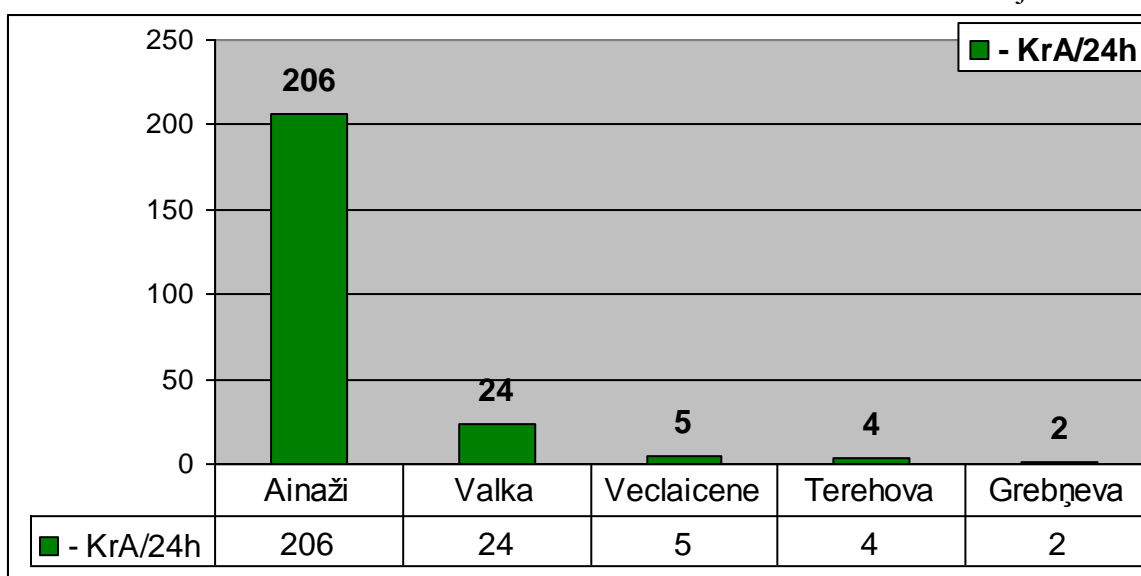
Zīmējums 3.10.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenais maršruts iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP ir Ainažu RKP (skat. zīmējums 3.10.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.11.

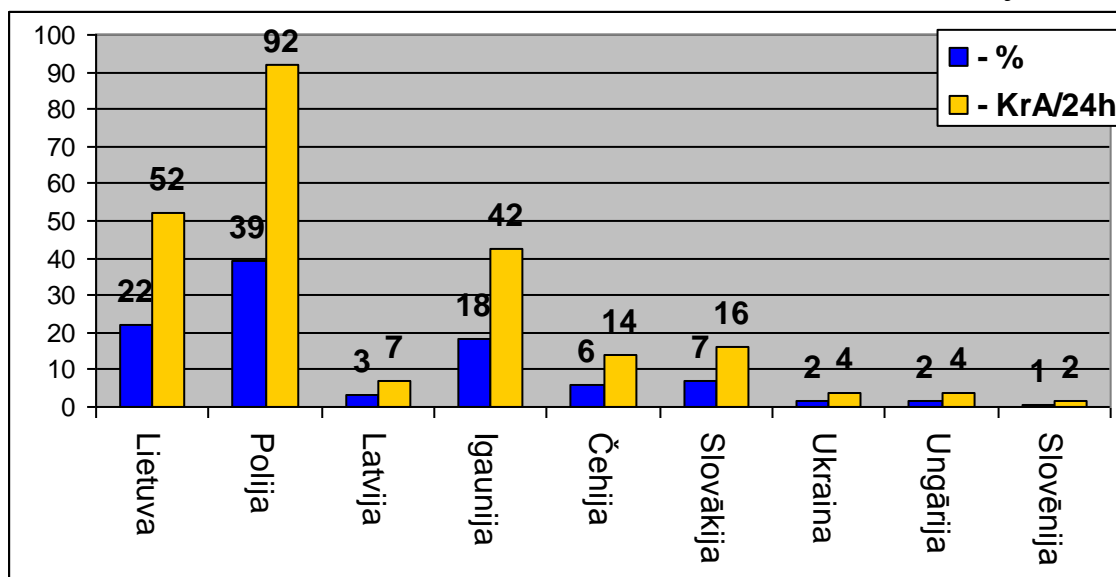


3.10.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Tranzītā abos virzienos automobiļu reģistrācijas valstis ir līdzīgās proporcijās un galvenokārt dominē kravas automobiļi ar Polijas, Lietuvas, Latvijas un Igaunijas valsts reģistrācijas numuriem.

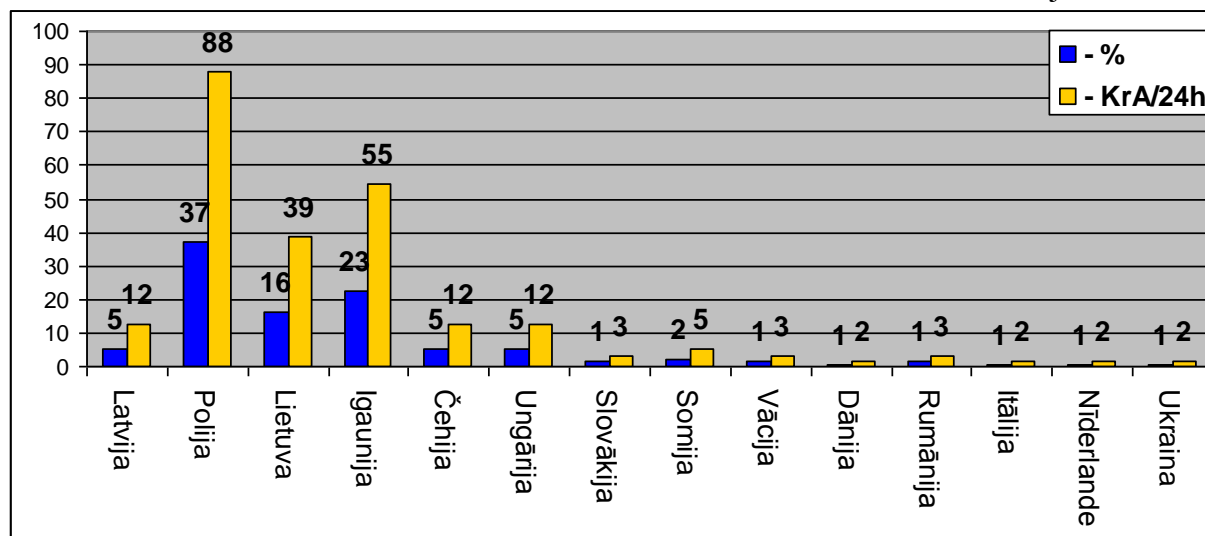
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Grenctāles RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.10.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Grenctāles RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.10.13.

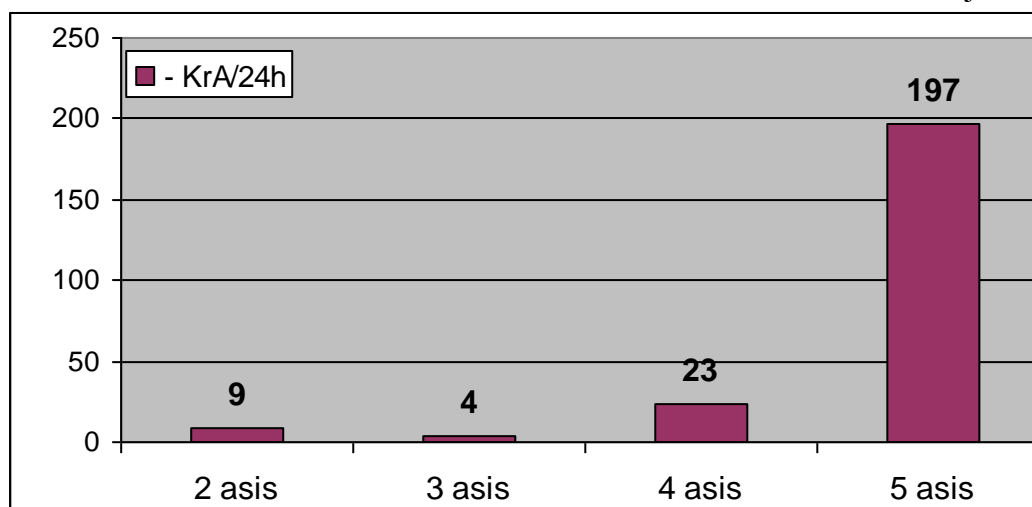


3.10.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Grenctāles RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

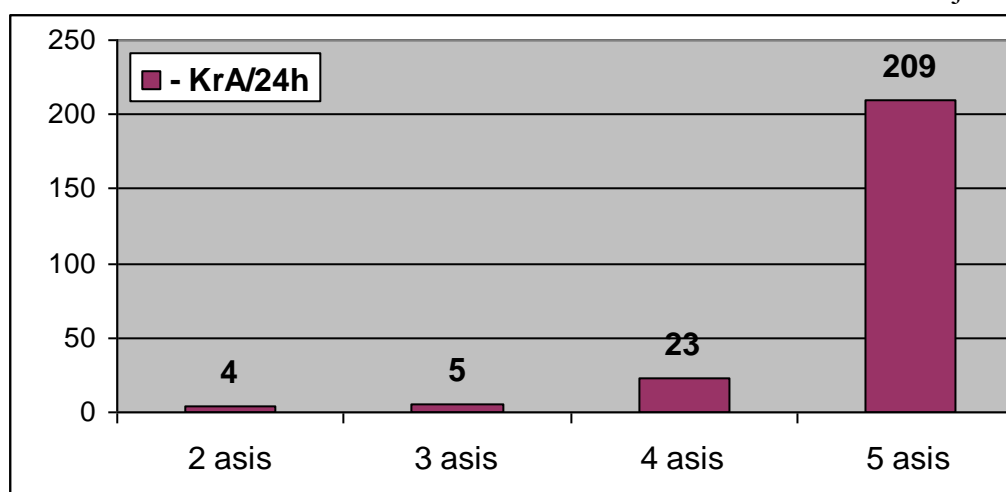
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.15.

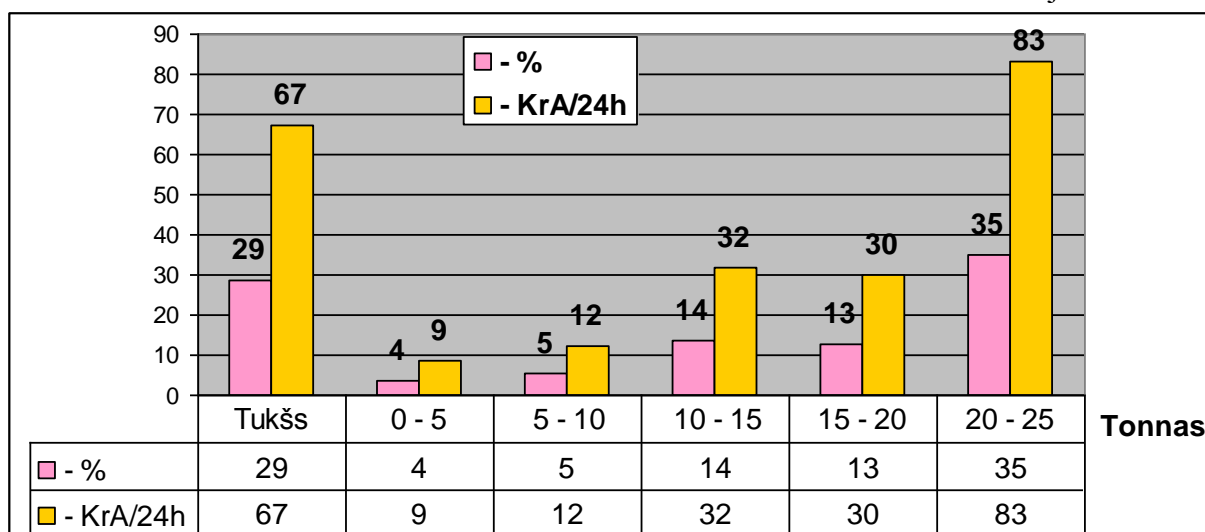


3.10.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Tiesa abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, bet virzienā no Latvijas aptuveni 1/3 kravas automobiļu ir tukši (zīmējums 3.10.16. un zīmējums 3.10.17.).

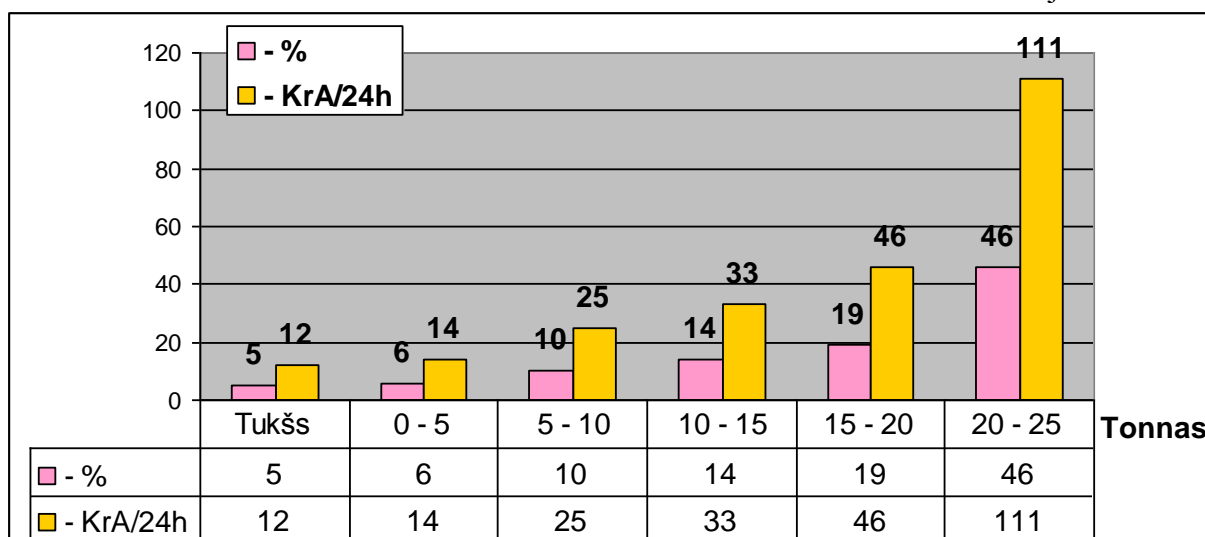
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.16.



Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara ie braucot Latvijā caur Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.17.



3.10.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Grenctāles RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds un grūti noteikt raksturīgākās preču grupas, ja neskaita to, ka 1/3 kravas automobiļu virzienā no Latvijas ir tukši. Dažas no raksturīgākajām precēm ir pārtika, būvmateriāli, metāls un lauksaimniecības preces (skat. tabula 3.10.11.).

Caur Grenctāles RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

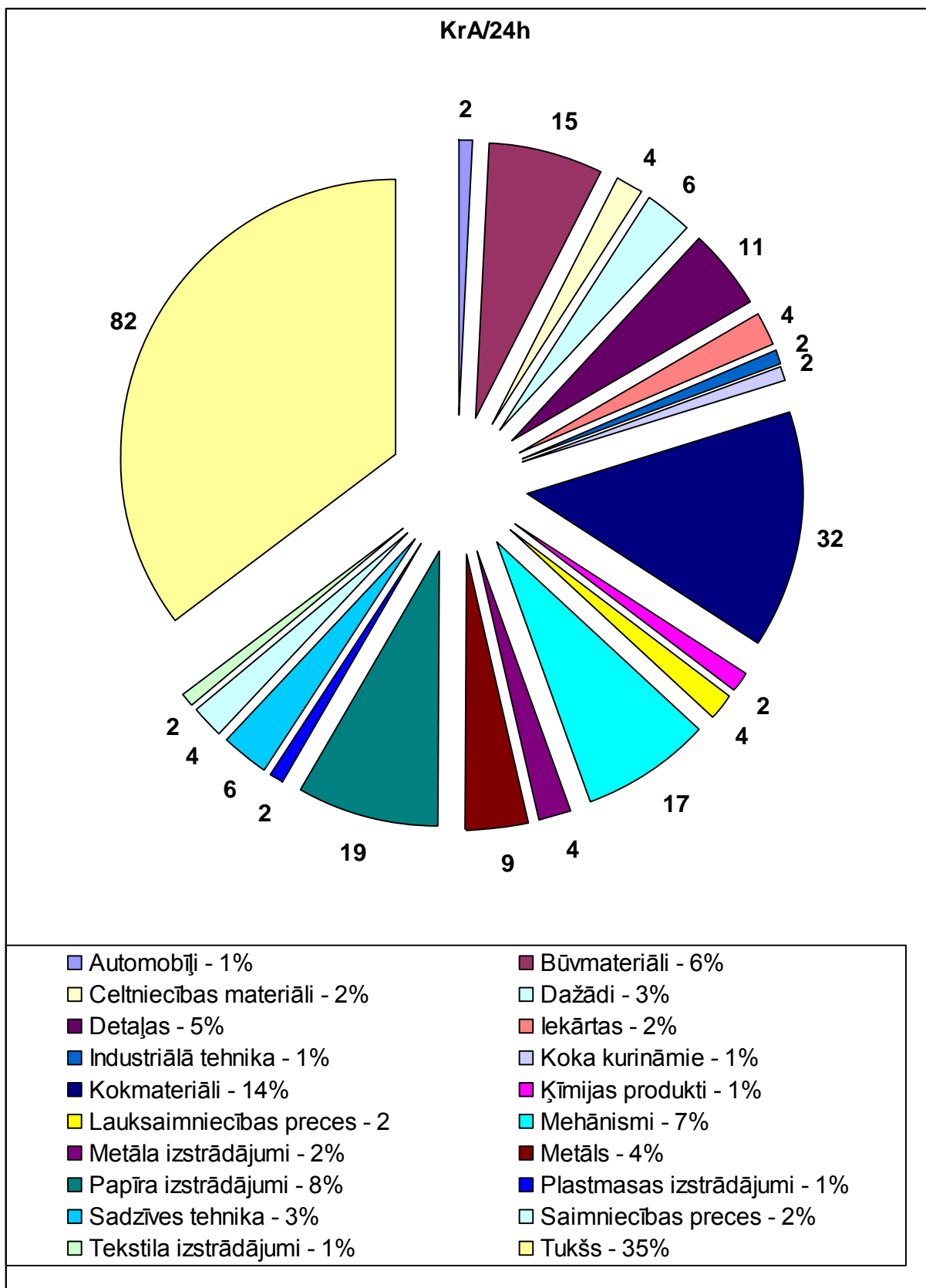
Tabula 3.10.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	12	2
Būvmateriāli	50	7
Celtniecības materiāli	28	4
Dažādi	12	2
Degviela	7	1
Daļas	12	2
Dzērieni	5	1
Gāze	14	2
Iekārtas	3	1
Industriālā tehnika	5	1
Koka izstrādājumi	14	2
Koka kurināmie	14	2
Kokmateriāli	49	7
Ķīmijas produkti	7	1
Lauksaimniecības preces	35	5
Mēbeles	2	<1
Mehānismi	19	3
Metāla izstrādājumi	14	2
Metāls	40	6
Papīra izstrādājumi	30	4
Pārtika	63	9
Plastmasas izstrādājumi	5	1
Sadzīves tehnika	5	1
Saimniecības preces	7	1
Tara	9	1
Tekstila izstrādājumi	3	1
Tukšs	219	32

Caur Grenctāles RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas pārsvarā ir tukšs, bet pārējās kravas kopumā ir tādās pašas kā vispārējā plūsmā (zīmējums 3.10.18.).

Caur Grenctāles RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.10.18.



Kravas sastāvs caur Grenctāles RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir dažāds. Raksturīgākās preces ir pārtika, metāls, būvmateriāli, celtniecības materiāli, mehānismi, mēbeles u.c. (tabula 3.10.12.).

Caur Grenctāles RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

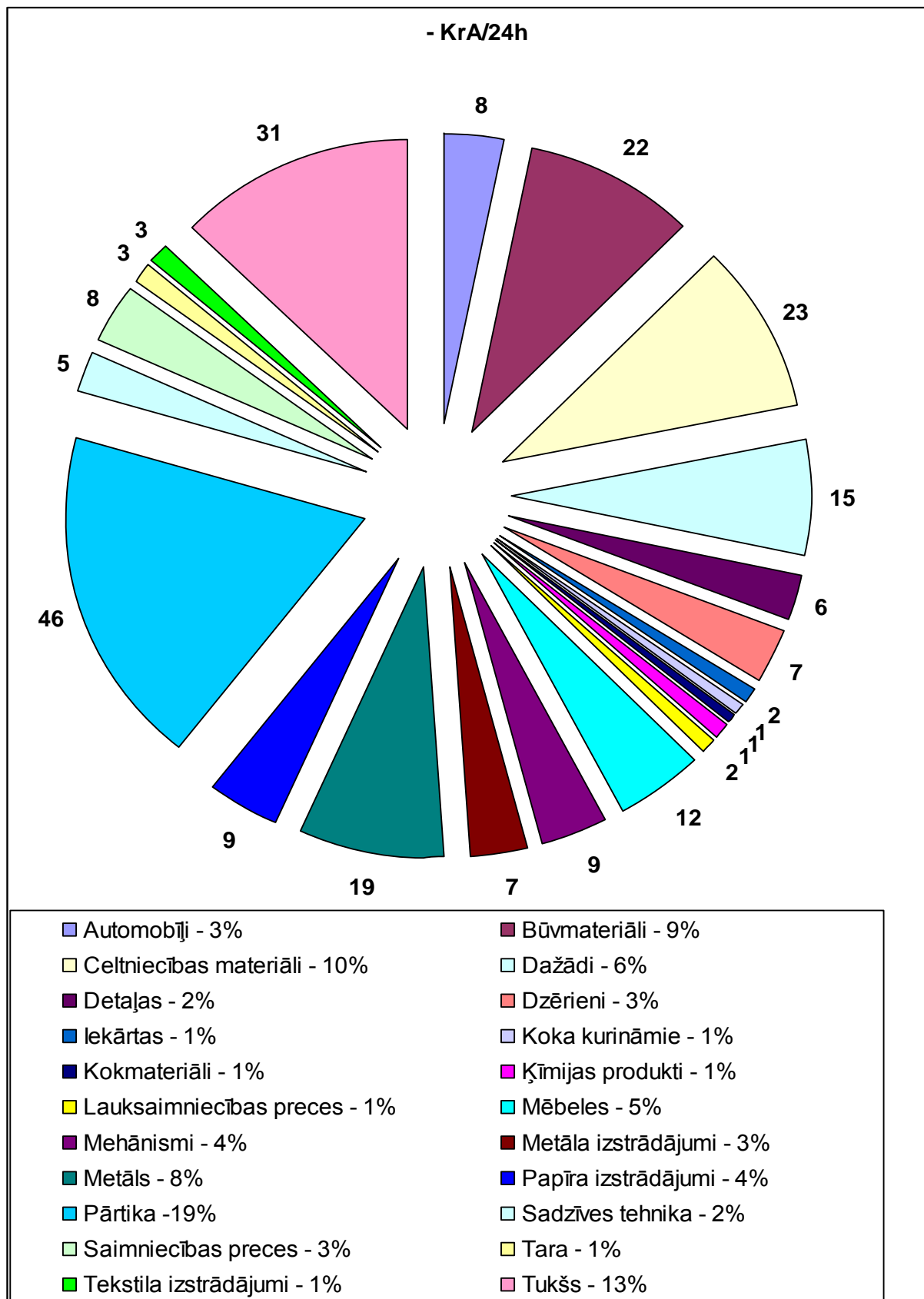
Tabula 3.10.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	19	3
Būvmateriāli	52	9
Celtniecības materiāli	56	9
Dažādi	37	6
Degviela	2	<1
Daļas	14	2
Dzērieni	17	3
Iekārtas	5	1
Koka izstrādājumi	2	<1
Koka kurināmie	3	1
Kokmateriāli	3	1
Ķīmija	2	<1
Ķīmijas produkti	3	1
Lauksaimniecības preces	5	1
Lauksaimniecības produkti	2	<1
Mēbeles	31	5
Mehānismi	21	4
Metāla izstrādājumi	17	3
Metāls	45	8
Papīra izstrādājumi	21	4
Pārtika	106	18
Plastmasas izstrādājumi	2	<1
Polietilēns	2	<1
Sadzīves tehnika	12	2
Saimniecības preces	19	3
Tara	7	1
Tekstila izstrādājumi	7	1
Tukšs	73	12

Caur Grenctāles RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju pārsvarā ir tāds pats kā kopējā plūsmā (zīmējums 3.10.19.).

Caur Grenctāles RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.10.16.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot. Var vienīgi piebilsts, ka virzienā uz Latviju ievestie būvmateriāli pārsvarā ir dolomīta šķembas vai grants.

Caur Grenctāles RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti abos virzienos.

Virzienā no Latvijas caur Grenctāles RKP diennaktī vidēji šķērso 5 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem 2 tranzītā. Aptuveni 2/3 no tiem ir tukši. Konteineru pārvadājumu virzieni ir uz Rīgu un Ventspils ostu.

Virzienā uz Latviju caur Grenctāles RKP diennaktī vidēji šķērso 2 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens tranzītā. Konteineru pārvadājumu virzieni ir uz Rīgu.

3.10.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Grenctāles RKP no vietējās satiksmes un vispār visvairāk kravas automobili nāk no Rīgas, bet no tranzīta satiksmes- Ainažu un Veclaicenes RKP (skat. tabula 3.10.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Grenctāles RKP

Tabula 3.10.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7 (Rīga - Bauska - Grenctāle)	380	55
A1, A4, A6, A5, A7 (Ainaži - Rīga - Bauska - Grenctāle)	177	26
A2, A4, A6, A5, A7 (Veclaicene - Rīga - Bauska - Grenctāle)	37	5
P93, A7 (Jelgava - Bauska Grenctāle)	33	5
A3, A2, A4, A6, A5, A7 (Valka - Rīga - Bauska - Grenctāle)	18	2.3
A10, P101, P99, P93, A7 (Ventspils - Rīga - Bauska - Grenctāle)	21	3
A10, A5, A7 (Jūrmala - Rīga - Bauska - Grenctāle)	2	0.3
A9, P97, P103, A7 (Liepāja - Dobeles - Bauska - Grenctāle)	5	0.7
A6, A5, A7 (Jēkabpils - Rīga - Bauska - Grenctāle)	7	1
A8, P103, A7 (Lielplatone - Bauska - Grenctāle)	4	0.6

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Grenctāles RKP galvenokārt ir no Ainažu RKP, bet arī no citiem RKP ir stabila tranzīta plūsma (tabula 3.10.14.).

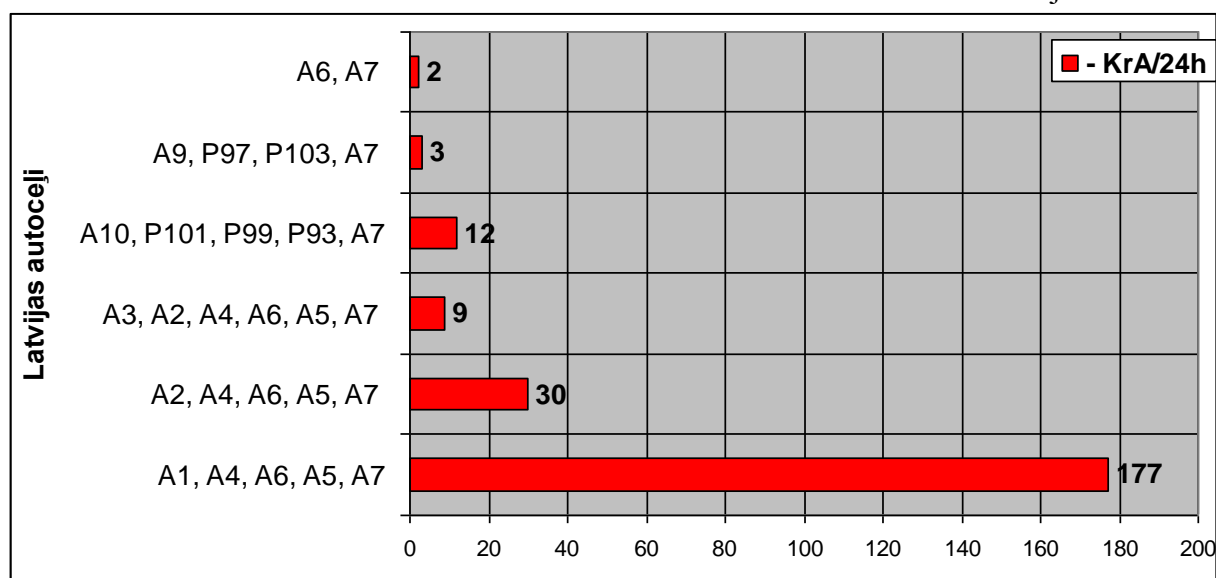
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Grenctāles RKP

Tabula 3.10.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A6, A5, A7 (Ainaži - Rīga - Bauska - Grenctāle)	177	76
A2, A4, A6, A5, A7 (Veclaicene - Rīga - Bauska - Grenctāle)	30	13
A3, A2, A4, A6, A5, A7 (Valka - Rīga - Bauska - Grenctāle)	9	4
A10, P101, P99, P93, A7 (Ventspils osta - Rīga - Bauska - Grenctāle)	12	5
A9, P97, P103, A7 (Liepājas osta - Dobeles - Bauska - Grenctāle)	3	1
A6, A7 (Rīgas osta - Bauska - Grenctāle)	2	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem arī virzienā no Grenctāles RKP visvairāk kravas automobiļi brauc uz Rīgu, kā arī tranzīta satiksme pārsvarā nāk no Ainažu RKP (tabula 3.10.10. un tabula 3.10.16).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grenctāles RKP

Tabula 3.10.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7 (Grenctāle - Bauska - Rīga)	336	57
A7, A5, A6, A4, A1 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Ainaži)	205	35
A7, A5, A6, A4, A2, A3 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Valka)	24	4
A7, A5, A6, A4, A2 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Veclaicene)	5	1
A7, P93 (Grenctāle - Bauska - Jelgava)	6	1
A7, A5, A6, A13 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	2	0.5
A7, A5, A6, A12 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Terehova)	2	0.5
A7, P93, P98, A10 (Grenctāle - Bauska - Jelgava – Tukums – Ventspils osta)	6	1

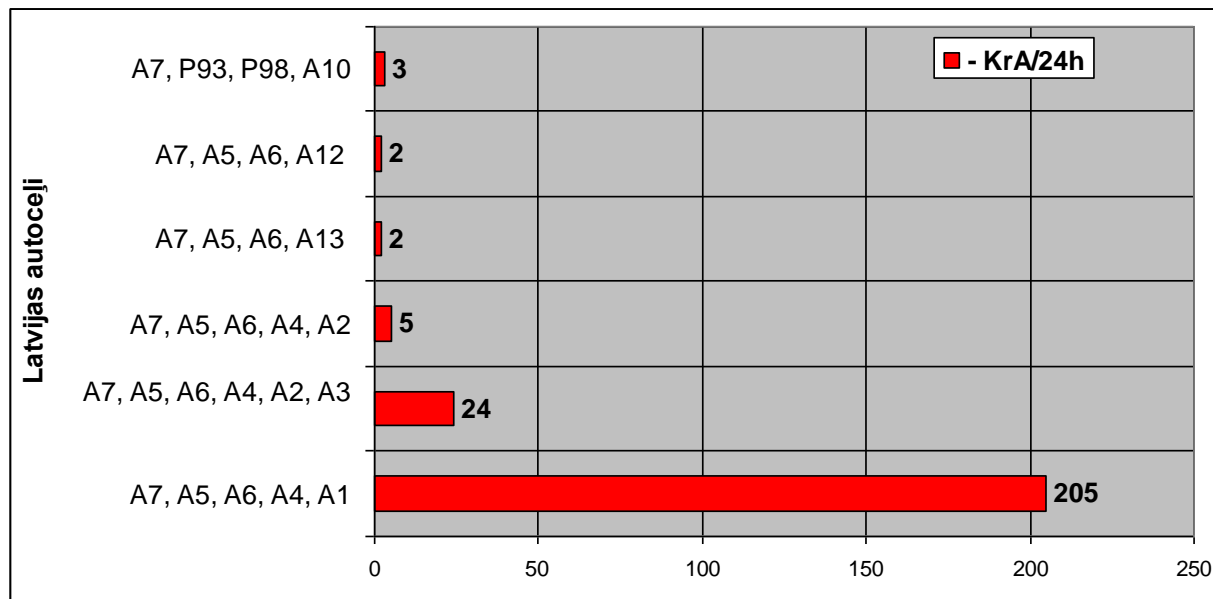
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grenctāles RKP

Tabula 3.10.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A7, A5, A6, A4, A1 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Ainaži)	205	85
A7, A5, A6, A4, A2, A3 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Valka)	24	10
A7, A5, A6, A4, A2 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Veclaicene)	5	2
A7, A5, A6, A13 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Grebņeva)	2	1
A7, A5, A6, A12 (Grenctāle - Bauska - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Terehova)	2	1
A7, P93, P98, A10 (Grenctāle - Bauska - Jelgava – Tukums – Ventspils osta)	3	1

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Grenctāles RKP

Zīmējums 3.10.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.10.13. un tabulā 3.10.15. redzami dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Grenctāles RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.11. Meitenes RKP

3.11. Meitenes RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.11.1



Veicot satiksmes aptauju Meitenes RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Meitenes RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.11.1.).

Meitenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.11.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
829	9.00 - 17.00	Otrdiena	01.07.08	0.505	0.98	1.15	1457

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GDVI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika

veikta ~ 3km pirms Meitenes RKP (a/c A8 - 73km), līdz ar to tajā daļēji tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējām lauku mājām šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Diemžēl sakarā ar Latvijas pievienošanos Eiropas Savienībai un Šengenas līguma zonai, robežsardzes dati pēc 2003. gada ir nepilnīgi, jo Meitenes RKP ir ES iekšējā robeža, kurā robežkontrolē un statistiskā uzskaitē netiek veikta vai tiek veikta daļēji. Tomēr tabulā 3.11.2. ir redzams, ka 2002. gadā un 2003. gadā LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Meitenes RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Meitenes RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.11.2.

	LVC (GDVI)	LVC KrA/24h		RS (GDVI)	RS (GDVI) kravas		CP (GDVI)	CP kravas	
2002	830	34%	208	551	42%	232			
2003	832	34%	208	524	45%	236			
2004	782	39%	360	-	-	-			
2005	1063	32%	361	-	-	-			
2006	1668	41%	567	-	-	-			
2007	1184	28%	403	-	-	-			
2008	972	33%	505	-	-	-	1457	25%	360

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.11.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Meitenes RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 360 kravas automobiļi, no kuriem 230 ir virzienā no Latvijas un 130 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.11.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Meitenes RKP virzienā no Latvijas, lielākajai daļai no kravas automobiļiem galamērķis bija Lietuva, kā arī salīdzinoši nelielā skaitā citas ES valstis (tabula 3.11.3. un zīmējums 3.11.2.)

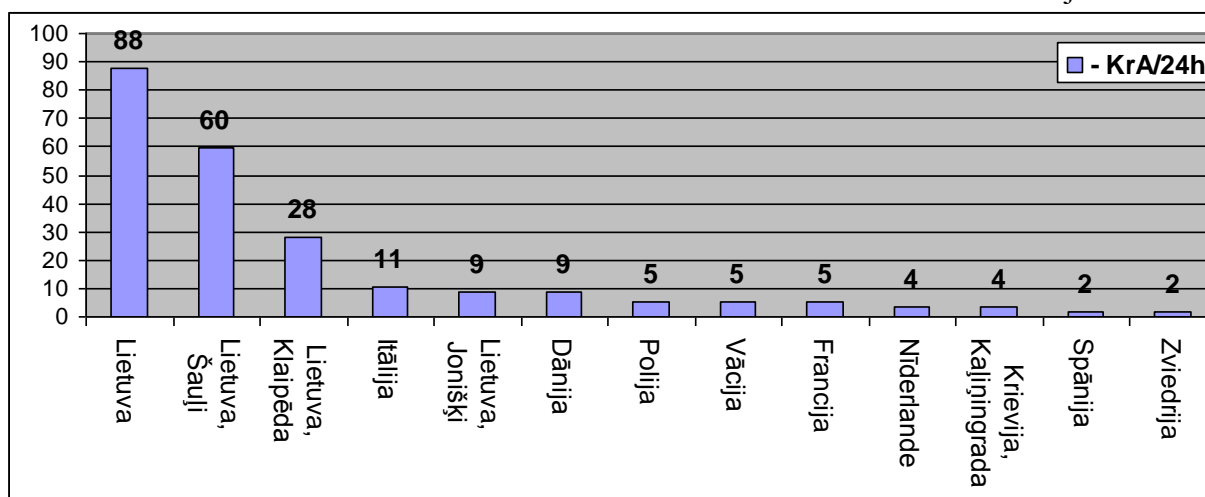
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	88	38
Lietuva, Šauļi	60	26
Lietuva, Klaipēda	28	12
Itālija	11	5
Lietuva, Jonišķi	9	4
Dānija	9	4
Polija	5	2
Vācija	5	2
Francija	5	2
Nīderlande	4	2
Krievija, Kaļiņingrada	4	2
Spānija	2	1
Zviedrija	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Meitenes RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Rīga vai kāda cita vieta Latvijā, kā arī Igaunija (tabula 3.11.4. un zīmējums 3.11.3.).

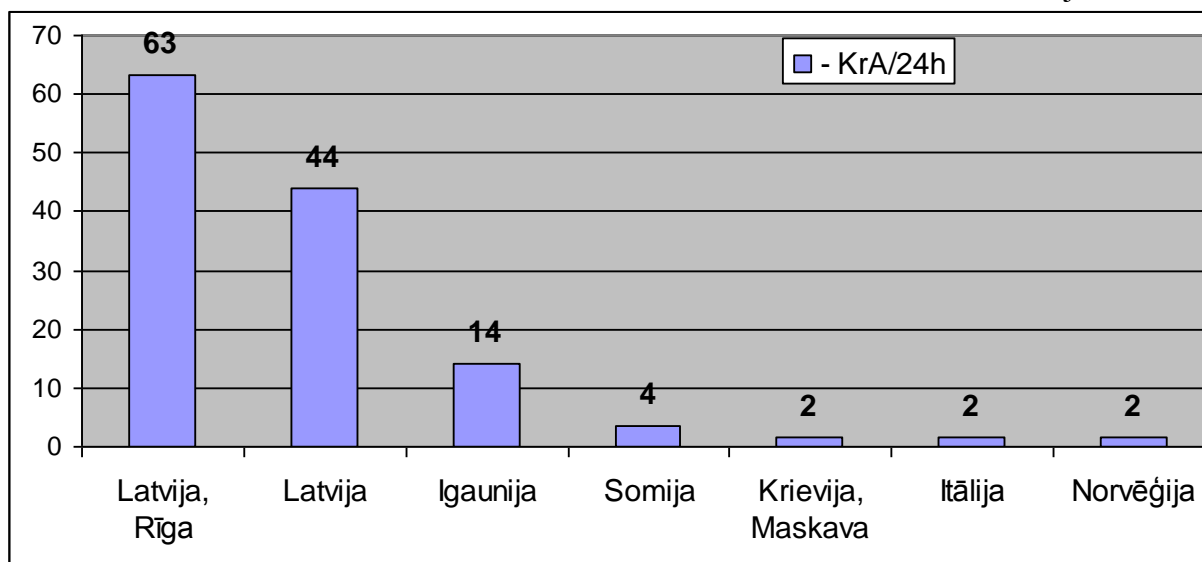
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Rīga	63	49
Latvija	44	34
Igaunija	14	11
Somija	4	3
Krievija, Maskava	2	1
Itālija	2	1
Norvēģija	2	1

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.3.



3.11.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Meitenes RKP izbraucot no Latvijas lielākajai daļai brauciena sākumpunkts ir Latvija, bet pārējie brauciena sākumpunkti ir Igaunijā, Somijā un Krievijā (tabula 3.11.5. un zīmējums 3.11.4.).

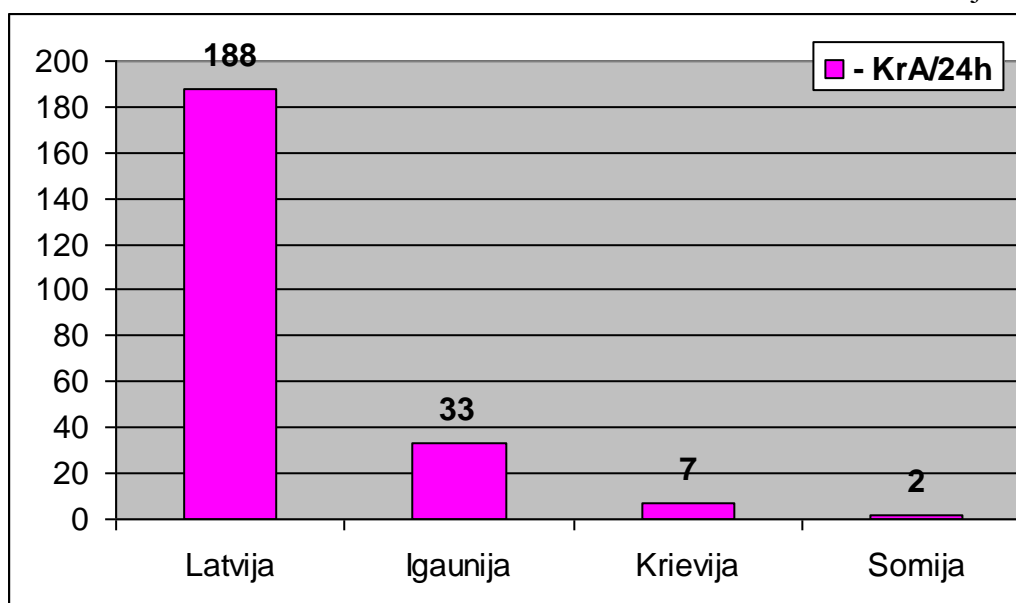
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija	188	82
Igaunija	32	14
Krievija	7	3
Somija	2	1

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.4.



Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Meitenes RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas (tabula 3.11.6. un zīmējums 3.11.5.).

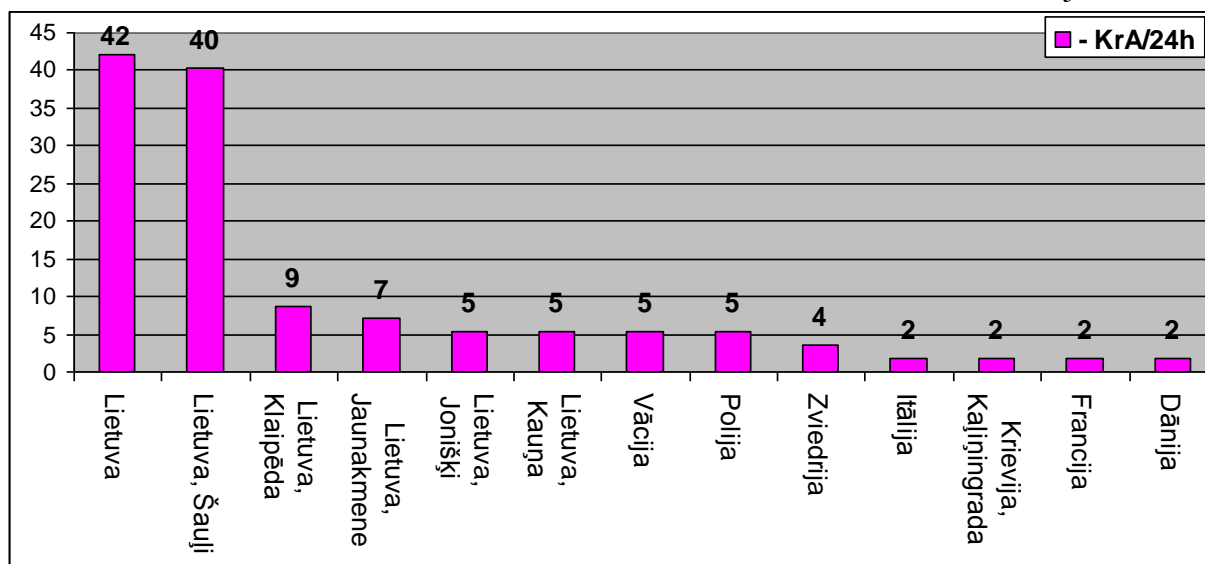
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.6.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva	42	32
Lietuva, Šauļi	40	31
Lietuva, Klaipēda	9	7
Lietuva, Jaunakmene	7	5
Lietuva, Jonišķi	5	4
Lietuva, Kauņa	5	4
Vācija	5	4
Polija	5	4
Zviedrija	4	3
Itālija	2	1
Krievija, Kaļiņingrada	2	1
Francija	2	1
Dānija		1

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.5.



3.11.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas, Meitenes RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Latvijas uz Lietuvu vai kādu citu Eiropas valsti. Pārējie virzieni ir ļoti daudz un dažādi, galvenokārt no Krievijas vai Igaunijas uz Eiropu (tabula 3.11.7. un zīmējums 3.11.6.).

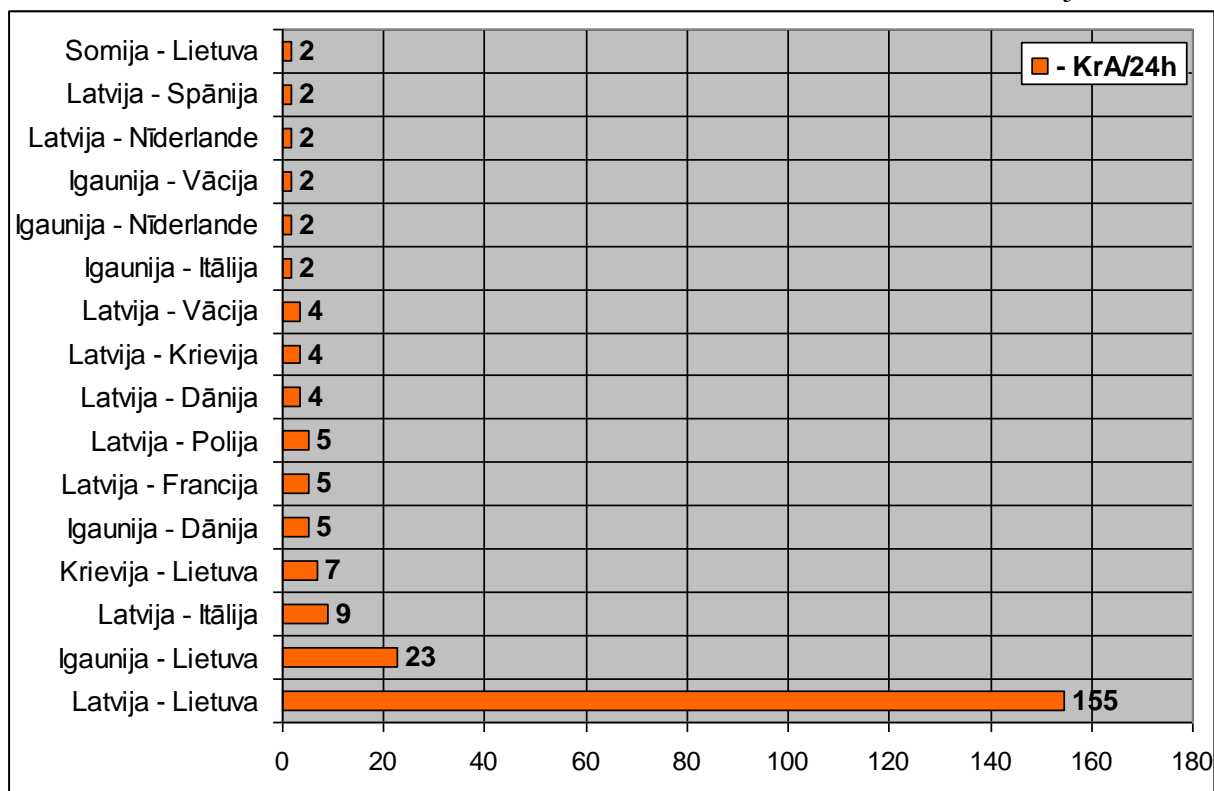
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Lietuva	155	67
Igaunija - Lietuva	23	10
Latvija - Itālija	9	4
Krievija - Lietuva	7	3
Igaunija - Dānija	5	2
Latvija - Francija	5	2
Latvija - Polija	5	2
Latvija - Dānija	4	2
Latvija - Krievija	4	2
Latvija - Vācija	4	2
Igaunija - Itālija	2	1
Igaunija - Nīderlande	2	1
Igaunija - Vācija	2	1
Latvija - Nīderlande	2	1
Latvija - Spānija	2	1
Somija - Lietuva	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.6.



Savukārt, caur Meitenes RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir tranzīta satiksme no Lietuvas vai kādas citas Eiropas valsts uz Latviju vai Igauniju (tabula 3.11.8. un zīmējums 3.11.7.).

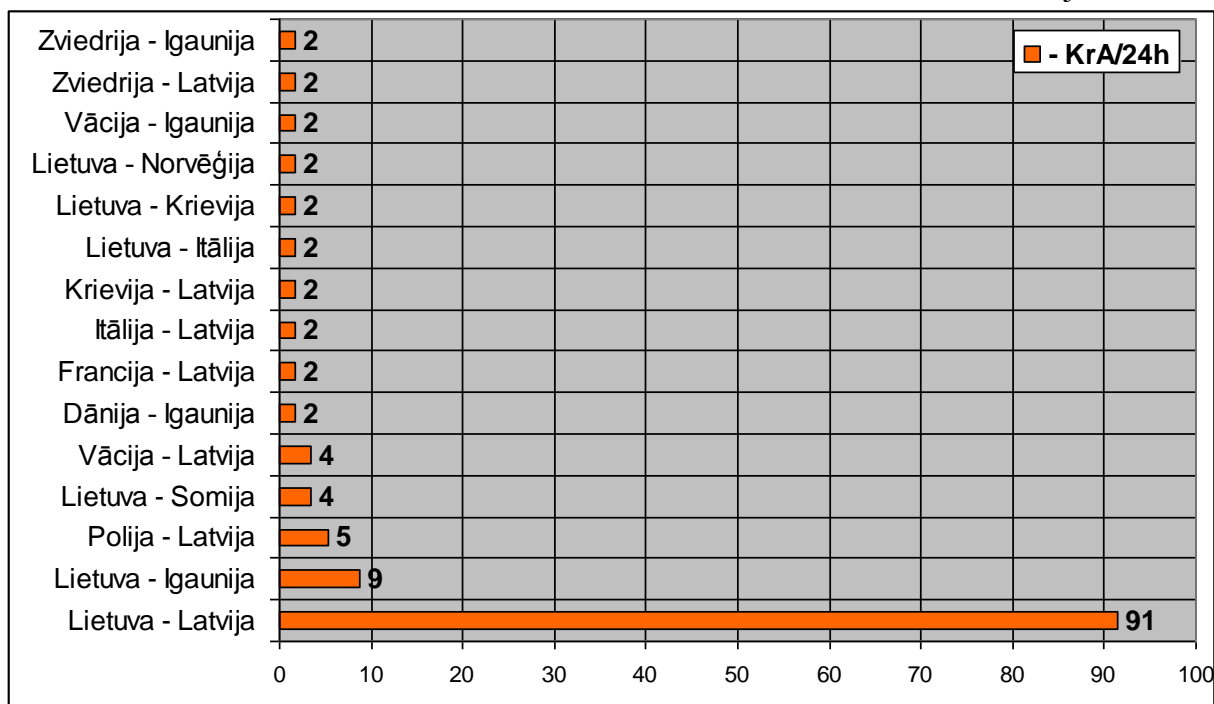
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Latvija	91	70
Lietuva - Igaunija	9	7
Polija - Latvija	5	4
Lietuva - Somija	4	3
Vācija - Latvija	4	3
Dānija - Igaunija	2	1
Francija - Latvija	2	1
Itālija - Latvija	2	1
Krievija - Latvija	2	1
Lietuva - Itālija	2	1
Lietuva - Krievija	2	1
Lietuva - Norvēģija	2	1
Vācija - Igaunija	2	1
Zviedrija - Latvija	2	1
Zviedrija - Igaunija	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.7.



3.11.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Meitenes RKP abos virzienos ir 61 kravas automobiļi dienā.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 39 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 17% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir uz Lietuvu (28 KrA/24h) un ES valstīm, savukārt brauciena sākumpunkti pārsvarā ir Igaunija (skat. tabula 3.11.9.).

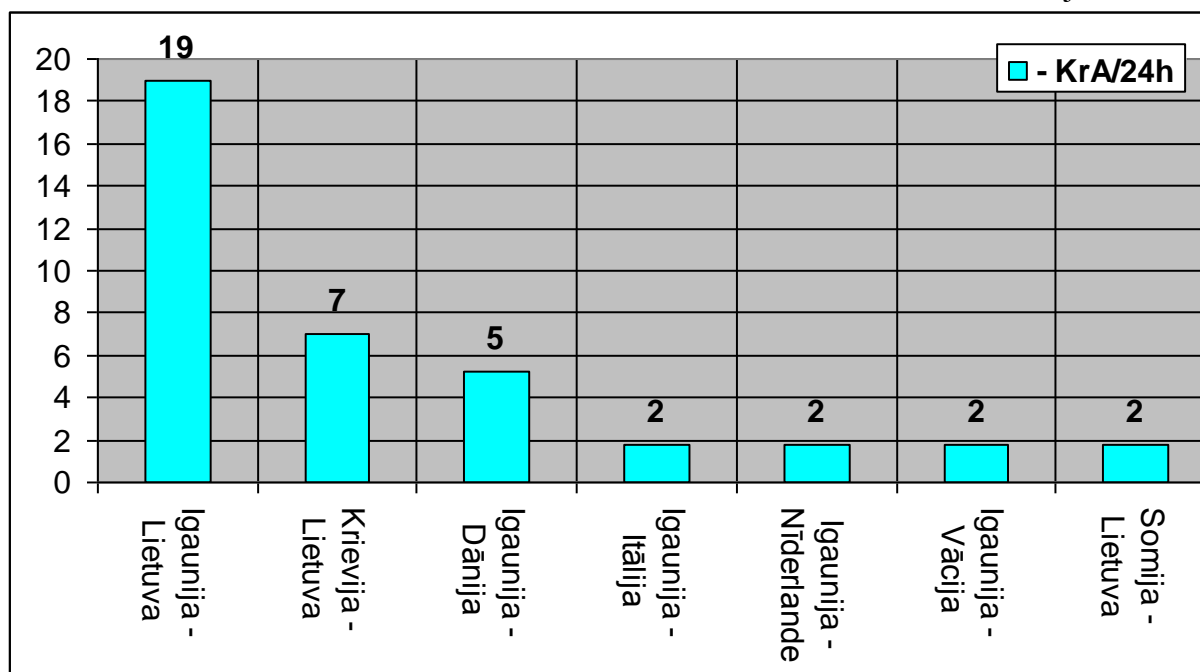
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.9.

Valsts	KrA/24h
Igaunija	30
Krievija	7
Somija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.8.



Virzienā uz Latviju caur Meitenes RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 22 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 17% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Lietuvas (19 KrA/24h) un no Eiropas valstīm uz Igauniju (skat. tabula 3.11.10 un zīmējums 3.11.9).

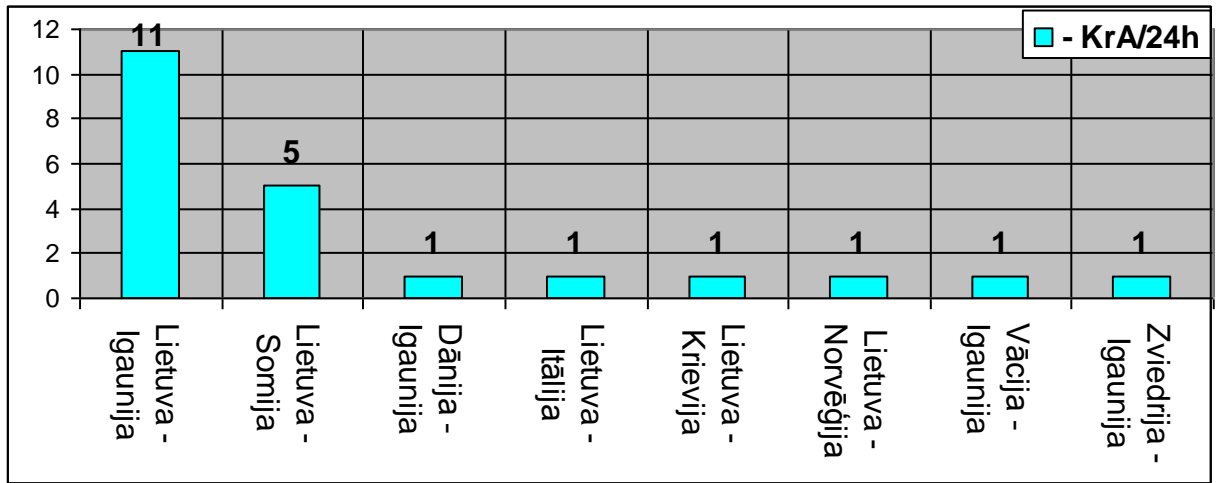
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebrucot Latvijā caur Meitenes RKP

Tabula 3.11.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Igaunija	14
Somija	5
Krievija	1
Itālija	1
Norvēģija	1

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.9.

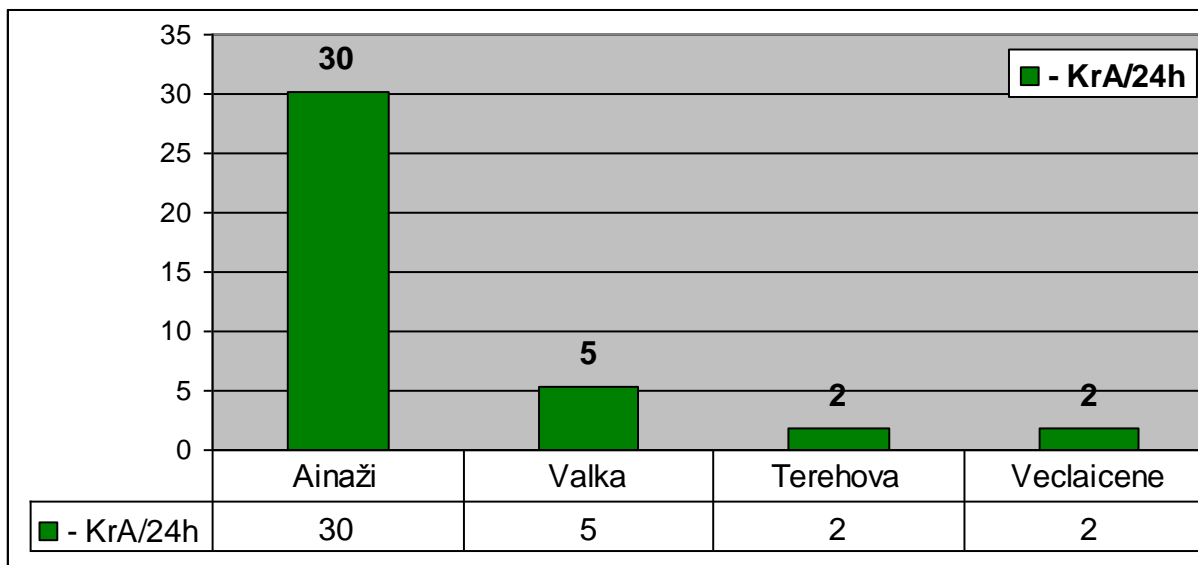


3.11.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Meitenes RKP iebrauca Latvijā caur Ainažu RKP. Atlikušie kravas automobiļi virzienā uz Meitenes RKP iebrauca Latvijā caur Valkas, Veclaicenes un Terehovas RKP (skat. zīmējums 3.11.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Meitenes RKP

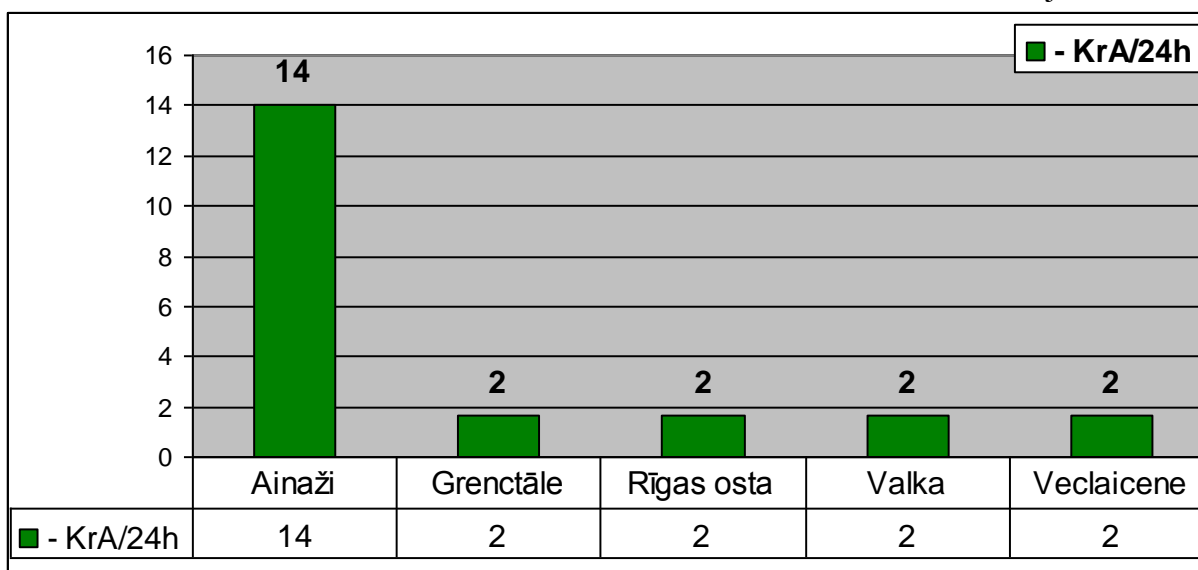
Zīmējums 3.11.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenais virziens no Meitenes RKP ir uz Ainažu RKP (skat. zīmējums 3.11.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.11.

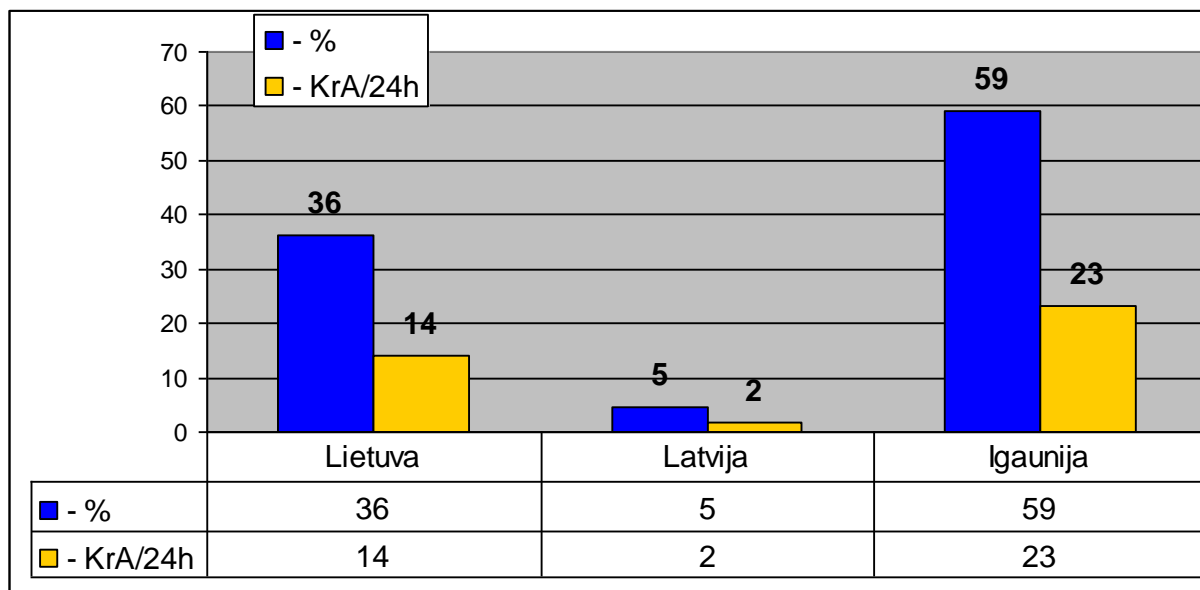


3.11.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos automobiļu reģistrācijas valstis atšķiras. Virzienā no Latvijas ir vairāk Igaunijas pārvadātāji, bet virzienā uz Latviju ir vairāk Lietuviešu pārvadātāji. Šāds sadalījums ir loģisks un sakrīt ar attiecīgās valsts tirdzniecības maršrutu.

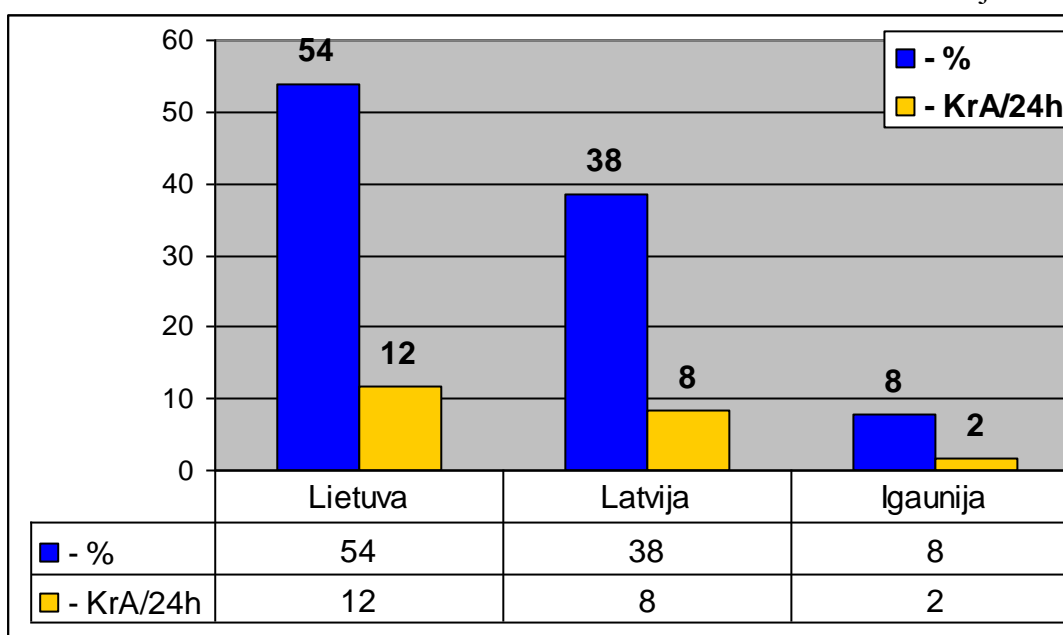
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Meitenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.11.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Meitenes RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.11.13.

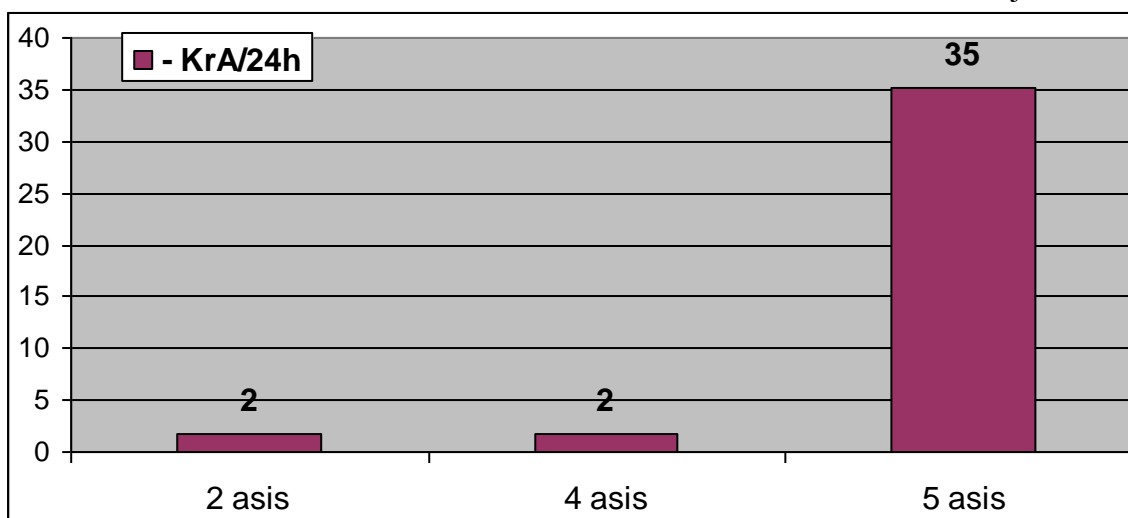


3.11.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Meitenes RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

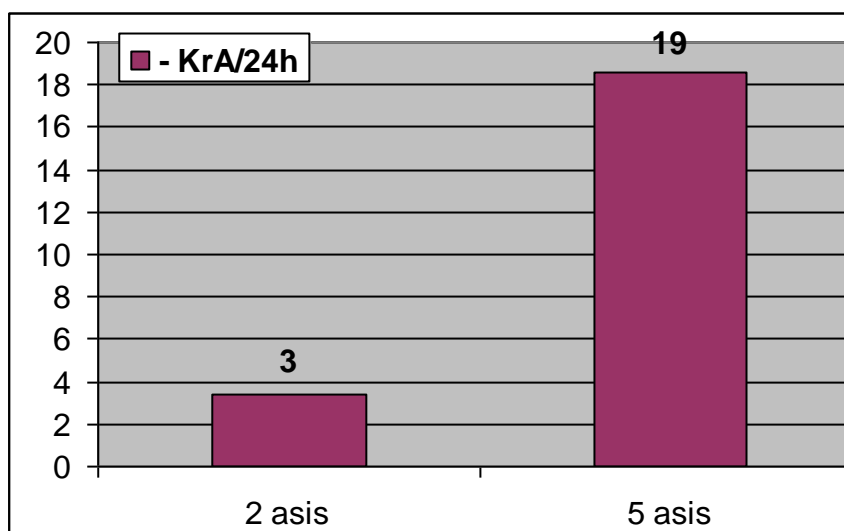
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.15.

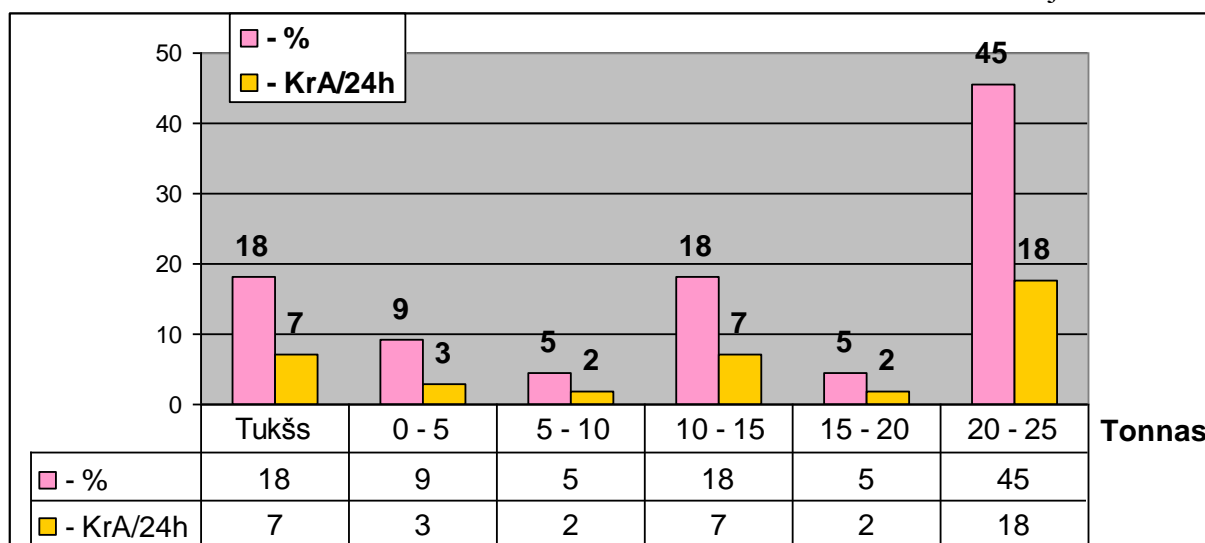


3.11.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Tiesa abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, bet virzienā no Latvijas aptuveni 45% kravas automobiļu ir tukši (skat. zīmējums 3.11.16. un zīmējums 3.11.17.).

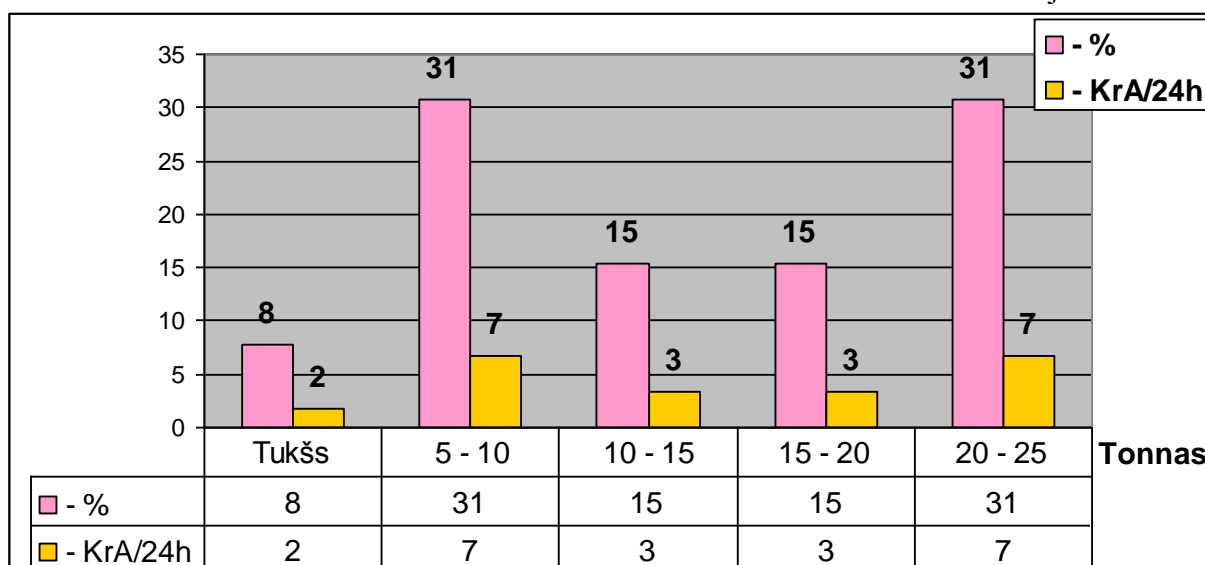
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.16.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.17.



3.11.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Meitenes RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds un grūti noteikt raksturīgākās preču grupas, ja neskaita to, ka 45% kravas automobiļu virzienā no Latvijas ir tukši. Dažas no raksturīgākajām precēm ir pārtika, būvmateriāli, metāls, koka izstrādājumi un lauksaimniecības preces u.c. (tabula 3.11.11.).

Caur Meitenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

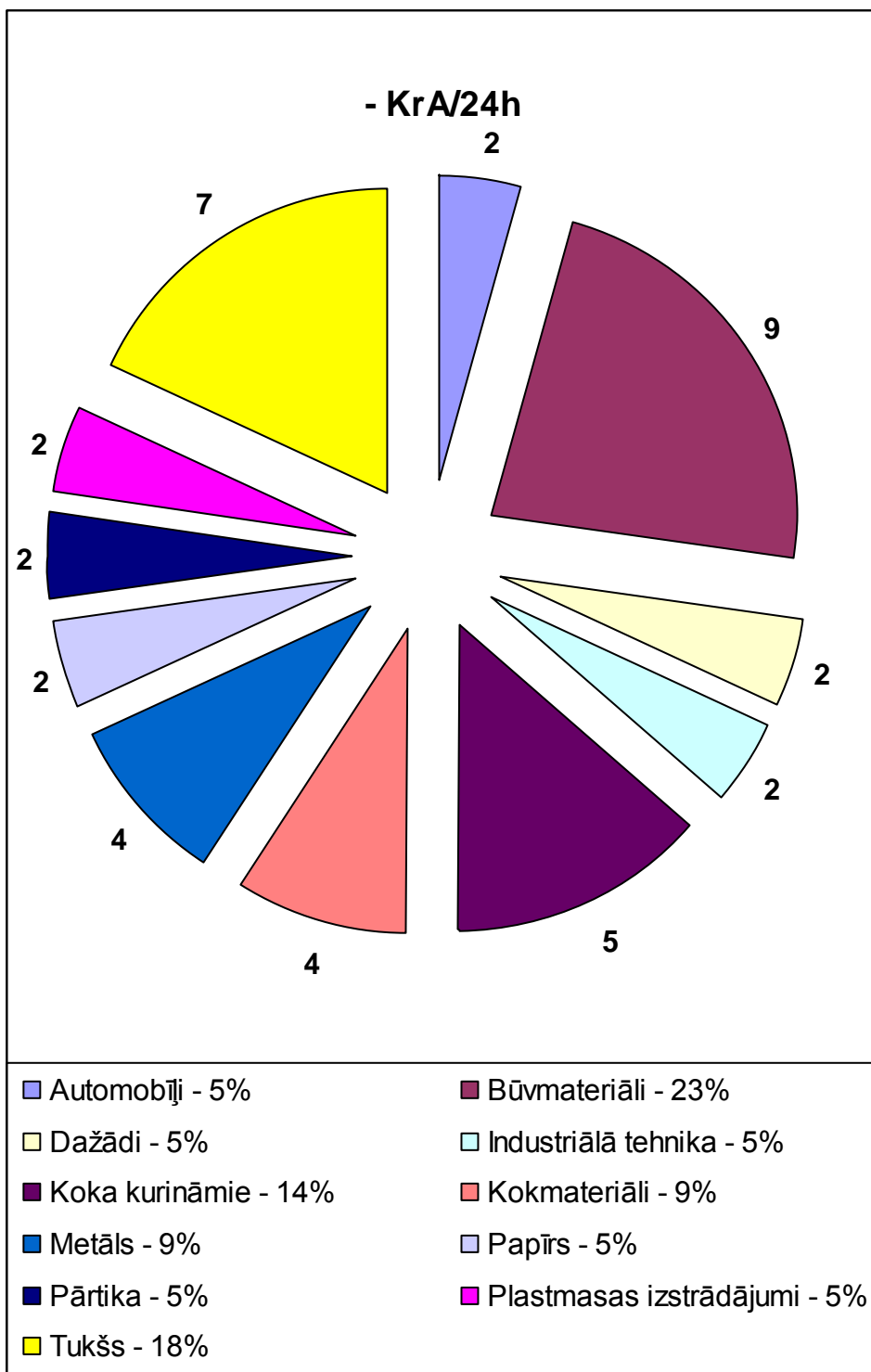
Tabula 3.11.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	2	1
Būvmateriāli	23	10
Celtniecības materiāli	7	3
Dažādi	4	2
Daļas	2	1
Iekārtas	2	1
Industriālā tehnika	2	1
Koka izstrādājumi	11	5
Koka kurināmie	9	4
Kokmateriāli	11	5
Lauksaimniecības preces	12	5
Mēbeles	5	2
Metāla izstrādājumi	4	2
Metāls	11	5
Papīrs	7	3
Pārtika	14	6
Plastmasas izstrādājumi	2	1
Sadzīves tehnika	2	1
Tukšs	104	45

Caur Meitenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas dažāds un kādu preču grupu nevar uzskatīt par dominējošo pārvadājumos caur šo RKP (zīmējums 3.11.18.).

Caur Meitenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.11.18.



Kravas sastāvs caur Meitenes RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir dažāds. Raksturīgākās preces ir būvmateriāli, pārtika, lauksaimniecības preces, mehānismi, mēbeles u.c. (tabula 3.11.12.).

Caur Meitenes RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

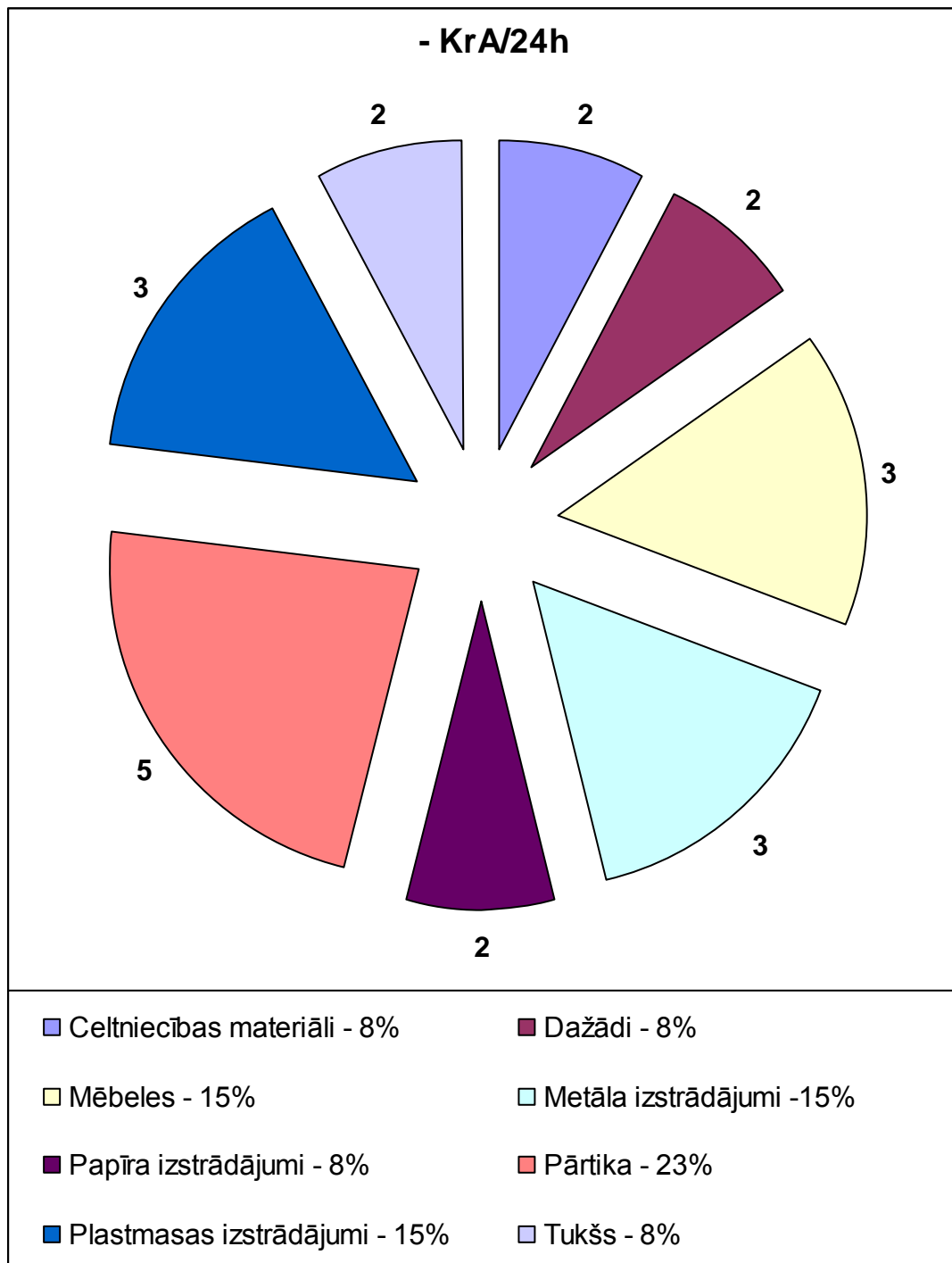
Tabula 3.11.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Būvmateriāli	26	20
Celtniecības materiāli	4	3
Celtniecības preces	2	1
Dažādi	2	1
Daļas	2	1
Gāze	2	1
Koka izstrādājumi	2	1
Koka kurināmie	2	1
Kokmateriāli	7	5
Ķīmijas produkti	2	1
Lauksaimniecības preces	7	5
Mēbeles	11	8
Mehānismi	4	3
Metāla izstrādājumi	4	3
Metāls	4	3
Papīra izstrādājumi	7	5
Pārtika	14	11
Plastmasas izstrādājumi	5	4
Saimniecības preces	4	3
Tukšs	23	18

Caur Meitenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā tikai ar krietni mazāku pārvadāto preču dažādību (zīmējums 3.11.19.).

Caur Meitenes RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.11.19.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot. Var vienīgi piebilst, ka virzienā uz Latviju ievestie būvmateriāli pārsvarā ir grants un betons.

Caur Meitenes RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti vienīgi virzienā no Latvijas.

Virzienā no Latvijas caur Meitenes RKP diennaktī vidēji šķērso 4 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens nav tranzītā un visi ir tukši. Konteineru pārvadājumu maršruts ir no Rīgas uz Klaipēdu (Lietuva).

3.11.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Meitenes RKP no vietējās satiksmes un vispār visvairāk kravas automobili nāk no Rīgas, bet no tranzīta satiksmes- Ainažu, Valkas un Veclaicenes RKP (skat. tabula 3.11.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Meitenes RKP

Tabula 3.11.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A8 (Rīga - Jelgava - Meitene)	135	59
A1, A4, A6, A5, A8 (Ainaži - Rīga - Jelgava - Meitene)	30	13
A3,A2,A4,A6,A5, A8 (Valka - Rīga - Jelgava - Meitene)	5	2
A2, A4, A6, A5, A8 (Veclaicene - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	1
A7, P103, A8 (Iecava - Jelgava - Meitene)	4	2
P103, A8 (Dobele - Jelgava - Meitene)	6	3
A12, A6, A5, A8 (Terehova - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	2
P103, A8 (Jelgava - Meitene)	25	11
P115, A9, P97, P103, A8 (Aizpute - Saldus - Jelgava - Meitene)	2	1
A8 (Olaine - Jelgava - Meitene)	3	1
P37, A6, P87, P103, A8 (Madona - Bauska - Jelgava - Meitene)	2	1
P87, P103, A8 (Aizkraukle - Bauska - Meitene)	8	3
A9, P97, P103, A8 (Saldus - Jelgava - Meitene)	4	2

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Meitenes RKP galvenokārt ir no Ainažu, Valkas RKP (tabula 3.11.14. un zīmējums 3.11.20.).

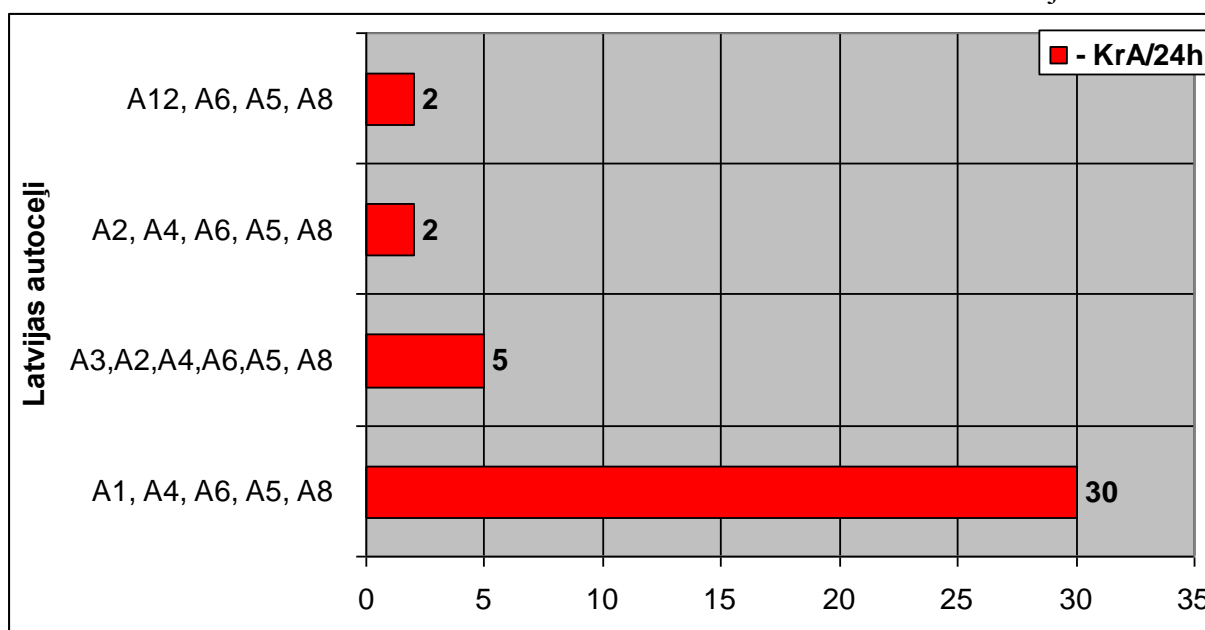
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Meitenes RKP

Tabula 3.11.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A1, A4, A6, A5, A8 (Ainaži - Rīga - Jelgava - Meitene)	30	77
A3,A2,A4,A6,A5, A8 (Valka - Rīga - Jelgava - Meitene)	5	13
A2, A4, A6, A5, A8 (Veclaicene - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	5
A12, A6, A5, A8 (Terehova - Jēkabpils - Rīga - Jelgava - Meitene)	2	5

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.20.



Pēc satiksmes intervijas datiem arī virzienā no Meitenes RKP visvairāk kravas automobiļi brauc virzienā uz Rīgu, kā arī tranzīta satiksmē kravas automobiļi pārsvarā brauc uz Ainažu RKP (skat. tabula 3.11.15.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Meitenes RKP

Tabula 3.11.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A8 (Meitene - Jelgava - Rīga)	92	70
A8, A5, A6, A4, A1 (Meitene - Jelgava - Rīga - Ainaži)	16	12
A8, A5, A6 (Meitene - Bauska)	8	6
A8, A5, A6, A4, A2 (Meitene - Jelgava - Rīga - Veclaicene)	3	3
A8, A5, A6, A4, A2, A3 (Meitene - Jelgava - Rīga - Valka)	5	4
A8, A5, A6, P37 (Meitene - Jelgava - Rīga - Madona)	1	1
A8, P103, A7 (Meitene - Bauska - Iecava)	1	1
A8, P103, P97, A9 (Meitene - Saldus - Aizpute)	1	1
A8, P98 (Meitene - Jelgava - Tukums)	3	2

Arī virzienā no Meitenes RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Ainažu. Ar krietni mazāku, bet stabilu intensitāti ir tranzīta maršruti uz Valkas un Veclaicenes RKP.

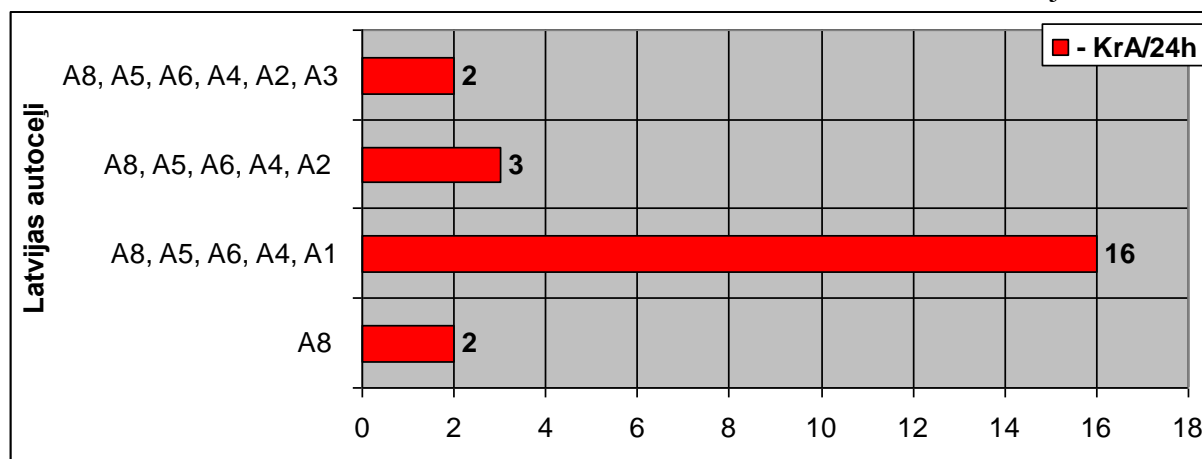
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Meitenes RKP

Tabula 3.11.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A8 (Meitene - Jelgava – Rīgas osta)	2	9
A8, A5, A6, A4, A1 (Meitene - Jelgava - Rīga - Ainaži)	16	73
A8, A5, A6, A4, A2 (Meitene - Jelgava - Rīga - Veclaicene)	3	9
A8, A5, A6, A4, A2, A3 (Meitene - Jelgava - Rīga - Valka)	2	9

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Meitenes RKP

Zīmējums 3.11.21.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.11.13. un tabulā 3.11.15. redzami dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Meitenes RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.12. Ezeres RKP

3.12. Ezeres RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.12.1



Veicot satiksmes aptauju Ezeres RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Ezeres RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.12.1.).

Ezeres RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.12.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GDVI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
373	8.00 - 16.00	Trešdiena	11.06.08	0.503	0.99	1.18	635

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) intensitāte autoceļam P70 ir pieejama tikai par 2002. gadu, tādēļ grūti objektīvi salīdzināt pieejamos datus.

Diemžēl arī no Galvenās robežsardzes pārvaldes izdevās iegūt informāciju par kopējo Ezeres RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu tikai par 2002. un 2003. gadu.

Ezeres RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.12.2.

	LVC (GDVI)	LVC		RS (GDVI)	RS (GDVI) kravas		CP (GDVI)	CP kravas	
		KrA/24h							
2002	487	25%	122	163	29%	47			
2003	-	-	-	157	33%	70			
2004	-	-	-	-	-	-			
2005	-	-	-	-	-	-			
2006	-	-	-	-	-	-			
2007	-	-	-	-	-	-			
2008	-	-	-	-	-	-	635	31%	196

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļi” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.12.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Ezeres RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 196 kravas automobiļi, no kuriem 116 ir virzienā no Latvijas un 80 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.12.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Ezeres RKP virzienā no Latvijas, praktiski visiem kravas automobiļiem galamērķis bija Lietuva (tabula 3.12.3. un zīmējums 3.12.2.)

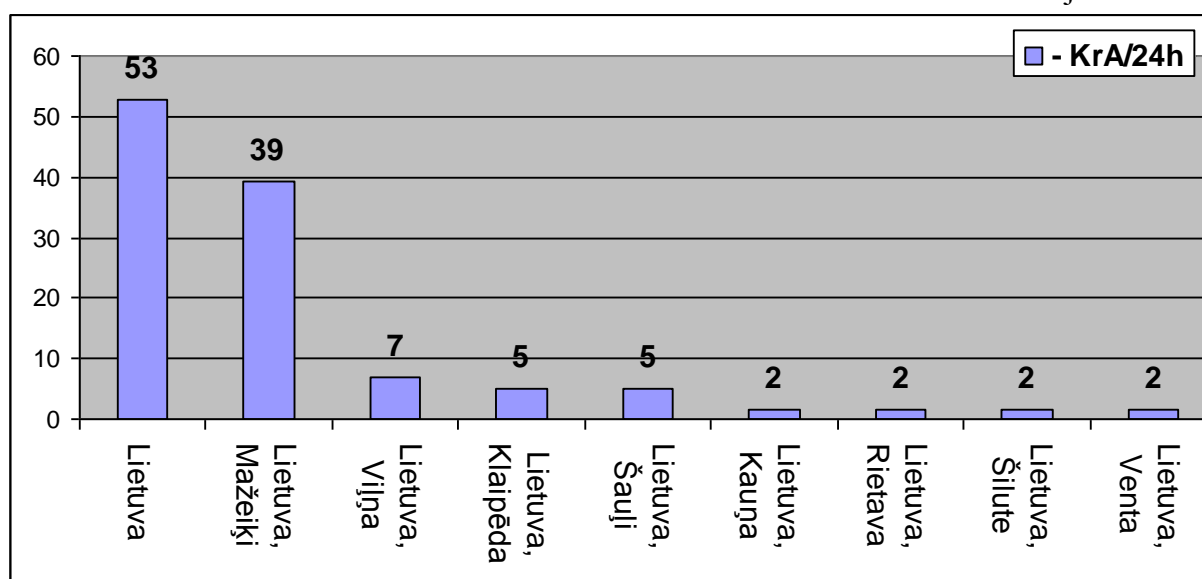
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva	53	46
Lietuva, Mažeiki	39	34
Lietuva, Viļņa	7	6
Lietuva, Klaipēda	5	4
Lietuva, Šauļi	5	4
Lietuva, Kauņa	2	1
Lietuva, Rietava	2	1
Lietuva, Šilute	2	1
Lietuva, Venta	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.2.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Ezeres RKP iebrauc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Rīga vai kāda cita vieta Latvijā, kā arī Igaunija (tabula 3.12.4. un zīmējums 3.12.3.).

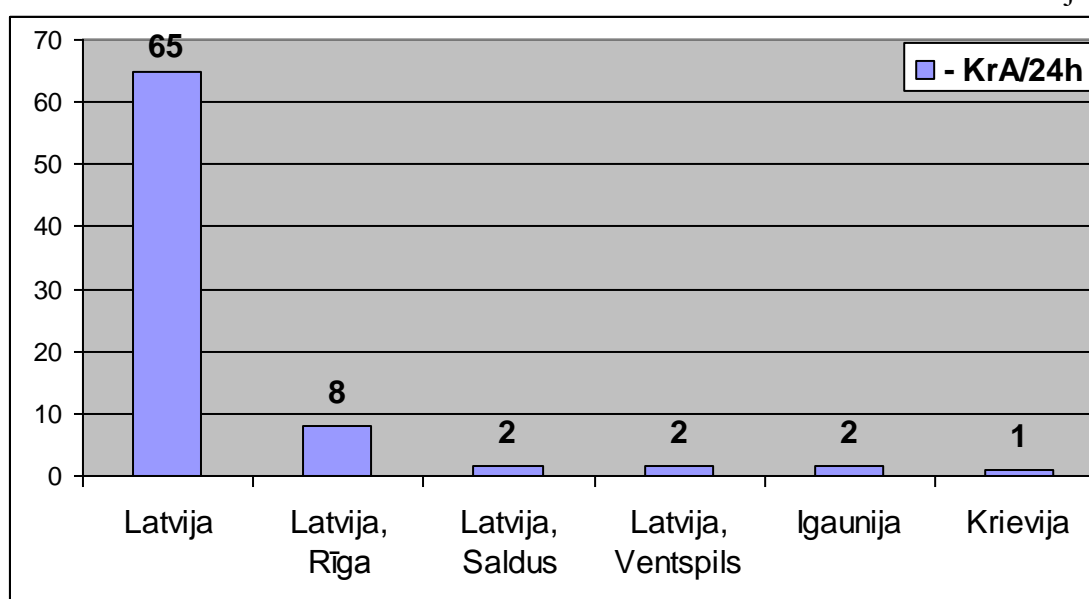
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija	65	28
Latvija, Rīga	8	26
Latvija, Saldus	2	17
Latvija, Ventspils	2	17
Igaunija	2	11
Krievija	1	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.3.



3.12.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Ezeres RKP izbraucot no Latvijas lielākajai daļai brauciena sākumpunkts ir Latvija, bet pārējie brauciena sākumpunkti ir Igaunijā, Zviedrijā un Krievijā. Jāatzīmē, ka no Zviedrijas visi kravas automobiļi brauc caur Ventspils ostu (skat. tabula 3.12.5. un zīmējums 3.12.4.).

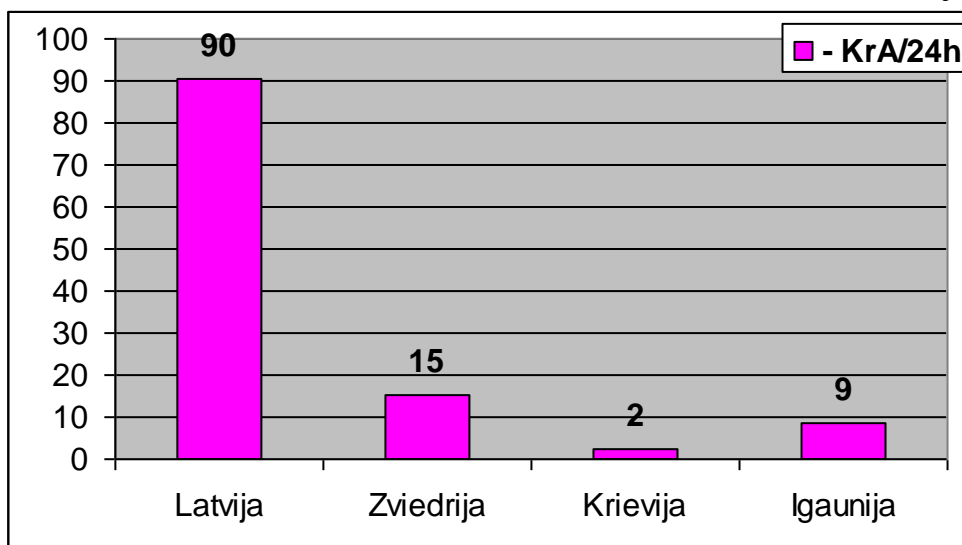
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija	90	79
Zviedrija	15	13
Krievija	2	1
Igaunija	9	7

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.4.



Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Ezeres RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas (skat. tabula 3.12.6. un zīmējums 3.12.5.).

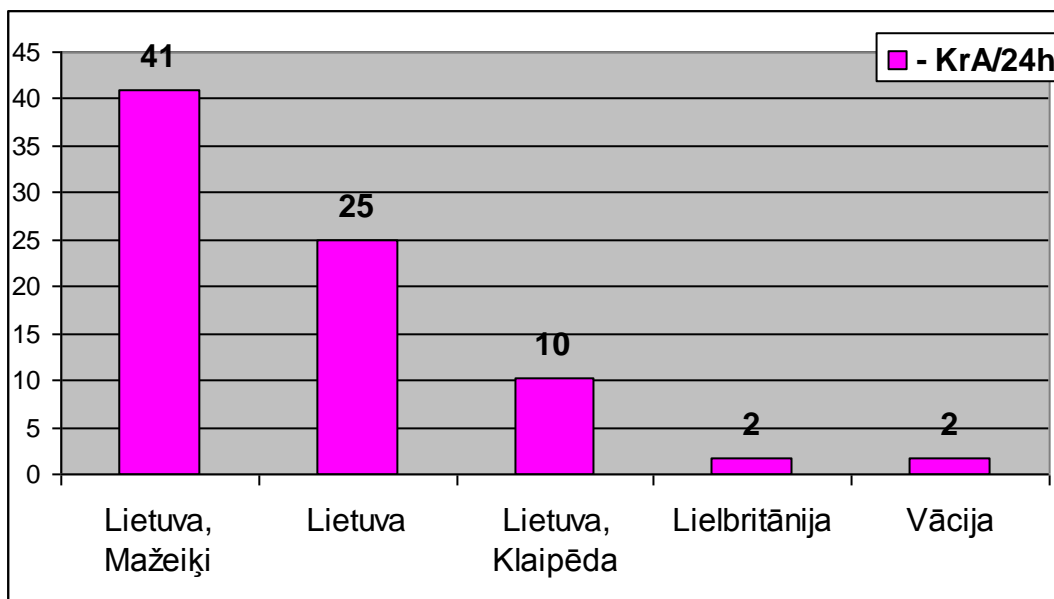
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.6.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva, Mažeikī	41	51
Lietuva	25	32
Lietuva, Klaipēda	10	13
Lielbritānija	2	2
Vācija	2	2

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.5.



3.12.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas, Ezeres RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Latvijas, Zviedrijas, Igaunijas vai Krievijas uz Lietuvu. (skat. tabula 3.12.7. un zīmējums 3.12.6.).

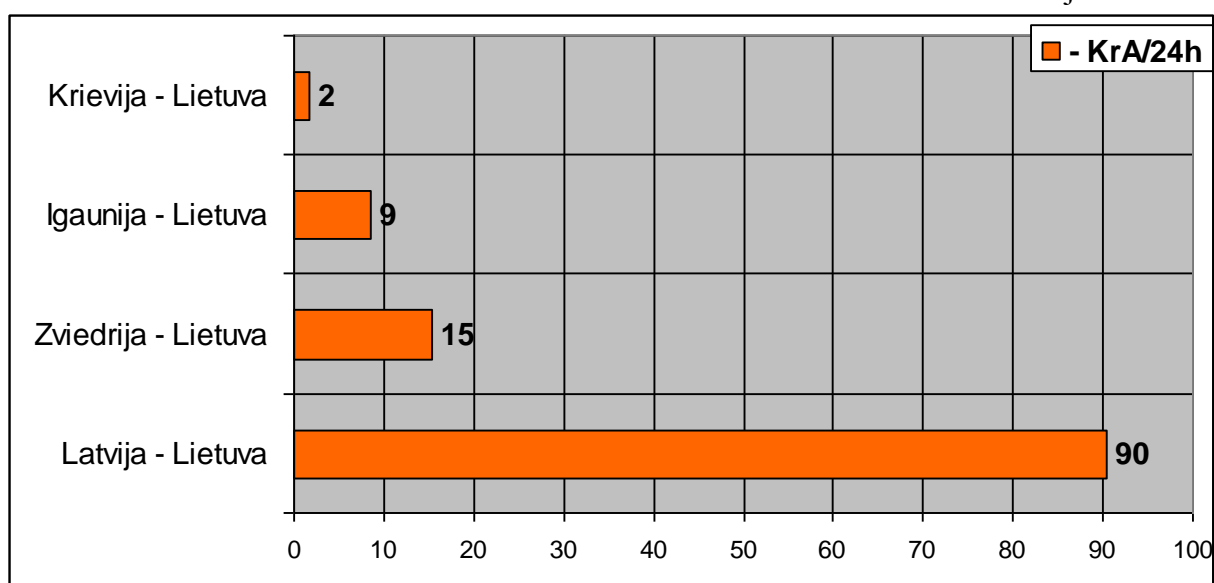
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Lietuva	90	78
Zviedrija - Lietuva	15	13
Igaunija - Lietuva	9	7
Krievija - Lietuva	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.6.



Savukārt, caur Ezeres RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir satiksme no Lietuvas vai kādas citas Eiropas valsts uz Latviju un tranzīta satiksmes īpatsvars šajā virzienā ir mazs (skat. tabula 3.12.8. un zīmējums 3.12.7.).

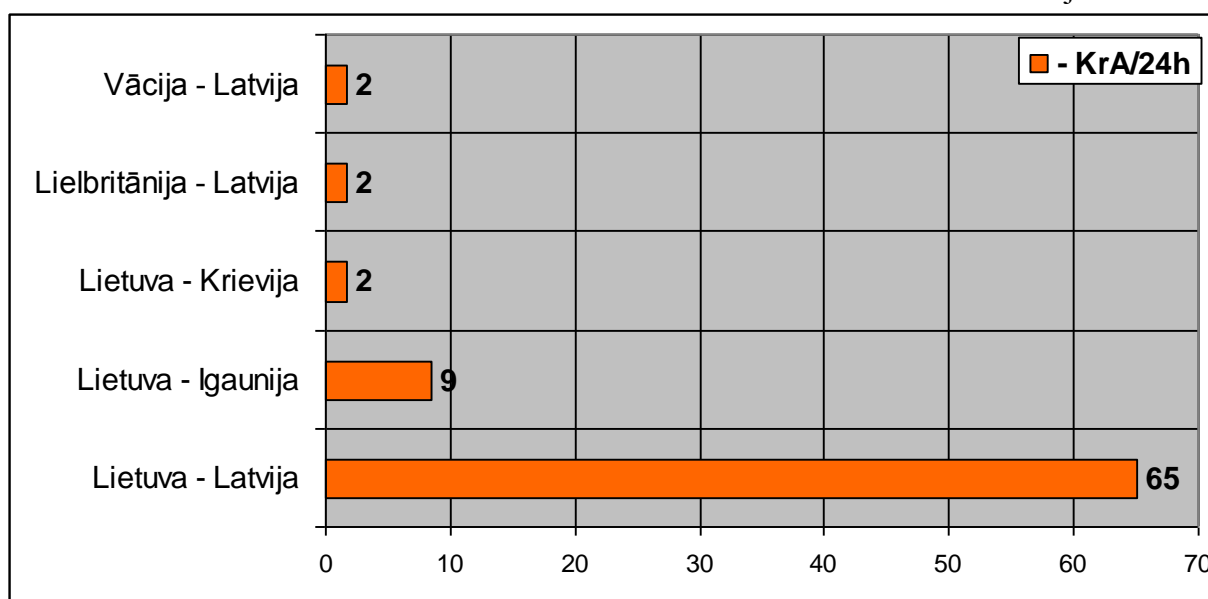
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Latvija	65	83
Lietuva - Igaunija	9	11
Lietuva - Krievija	2	2
Lielbritānija - Latvija	2	2
Vācija - Latvija	2	2

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.7.



3.11.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Ezeres RKP abos virzienos ir 52 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 30 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 25% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir uz Lietuvu, savukārt brauciena sākumpunkti ir Igaunija, Krievija un dažādas ES valstis. (skat. tabula 3.12.9.).

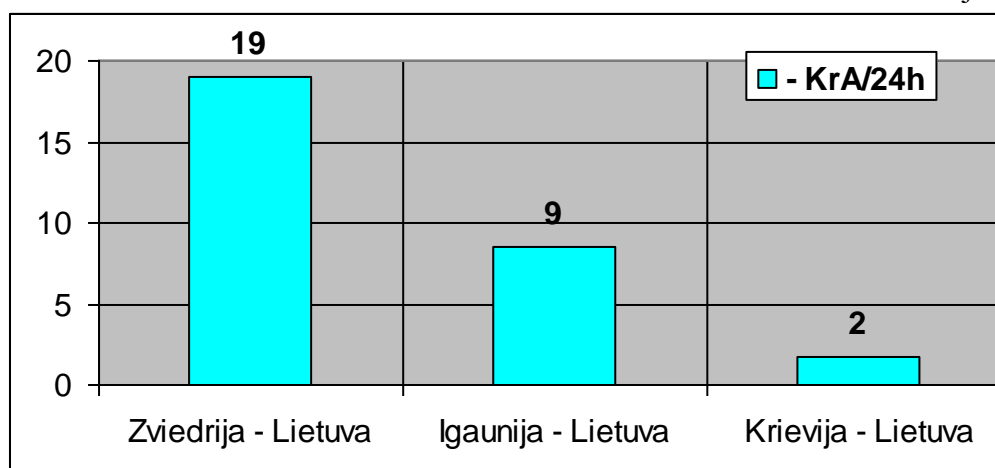
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.9.

Valsts	KrA/24h
Igaunija	9
Krievija	2
Zviedrija	19

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.8.



Virzienā uz Latviju caur Ezeres RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 24 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 30% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Lietuvas. (tabula 3.12.10.)

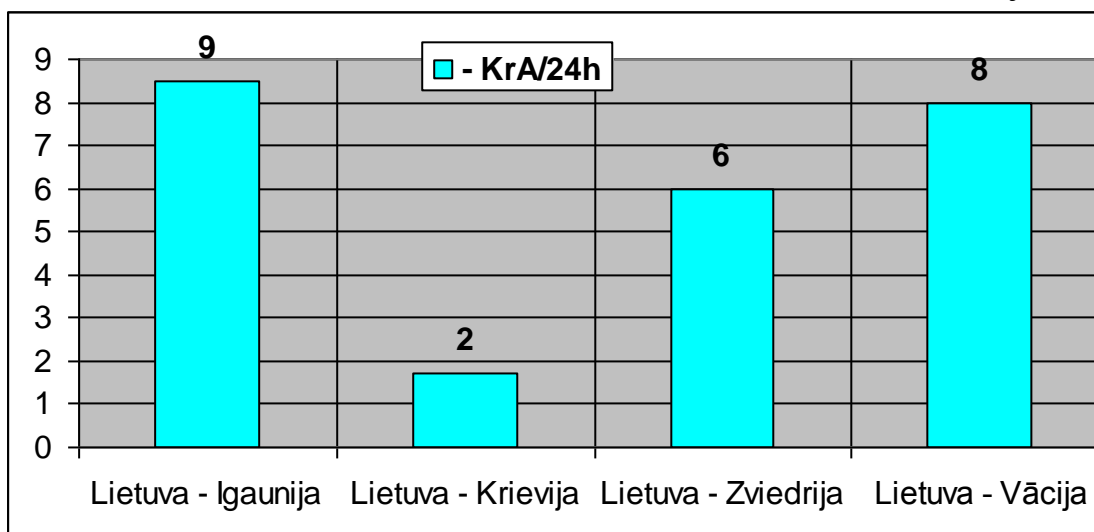
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Tabula 3.12.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	24

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.9.

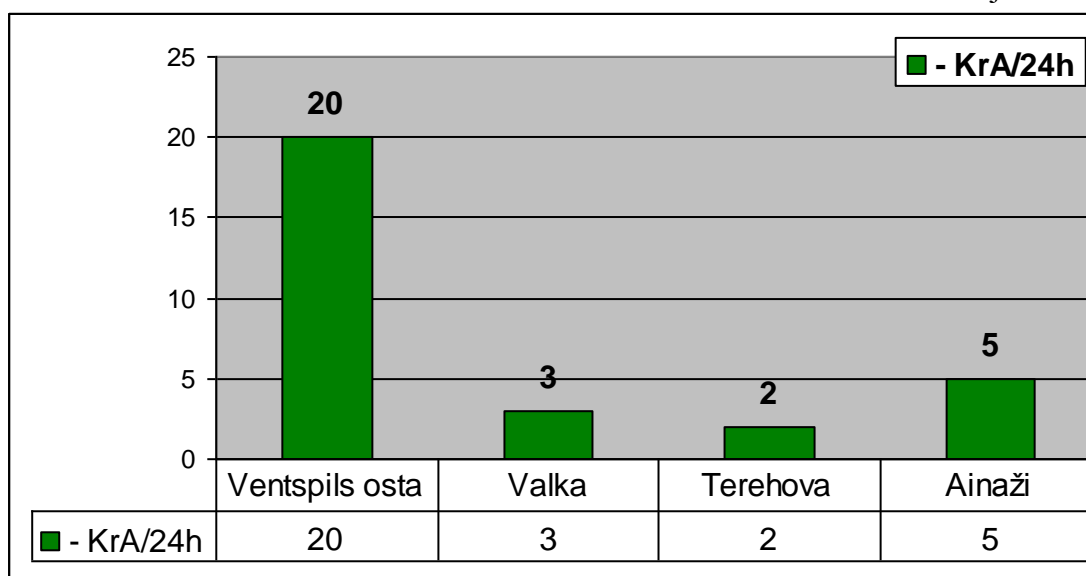


3.12.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Ezeres RKP iebrauca Latvijā caur Ventspils ostu. Atlikušie kravas automobiļi virzienā uz Ezeres RKP iebrauca Latvijā caur Valkas, Ainažu un Terehovas RKP (zīmējums 3.12.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Ezeres RKP

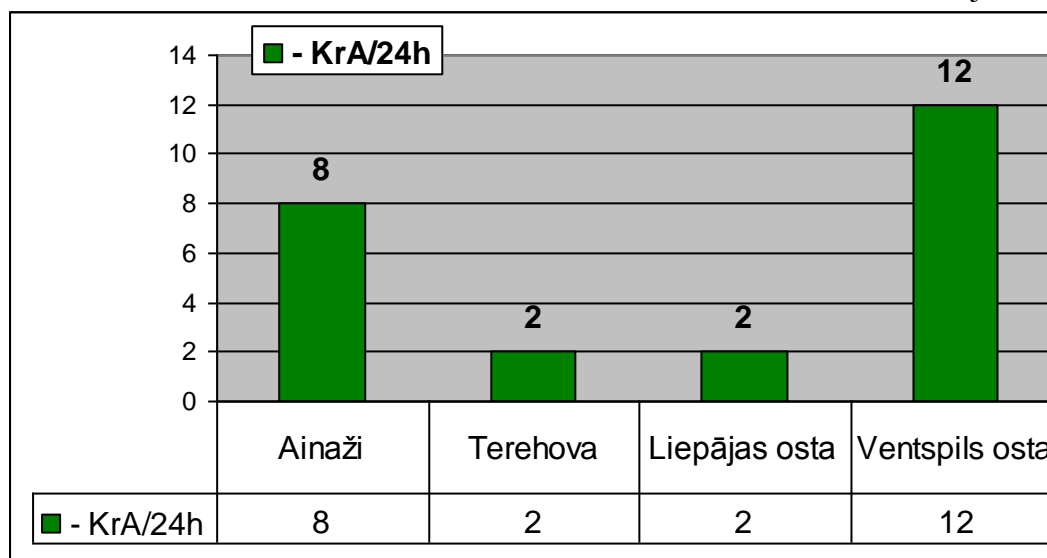
Zīmējums 3.12.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenais virziens iebraucot caur Ezeres RKP un izbraucot no Latvijas ir Ventspils osta, Liepājas osta, Ainažu un Terehovas RKP (skat. zīmējums 3.12.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.11.

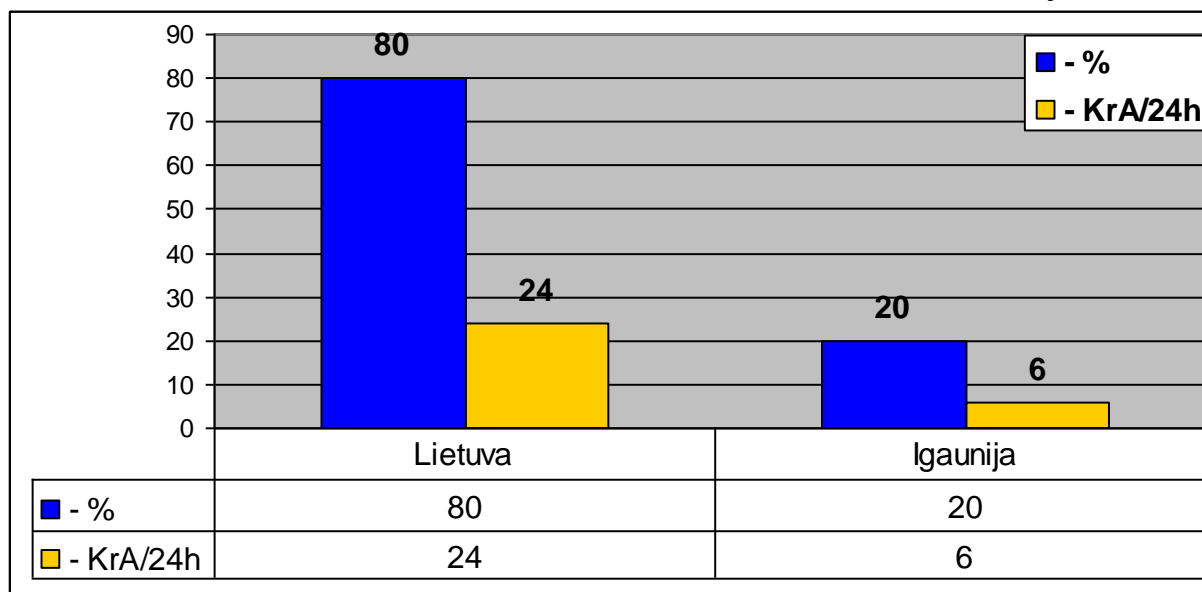


3.12.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos automobiļu reģistrācijas valstis ir līdzīgās proporcijās un galvenokārt dominē kravas automobiļi ar Lietuvas un Igaunijas valsts reģistrācijas numuriem.

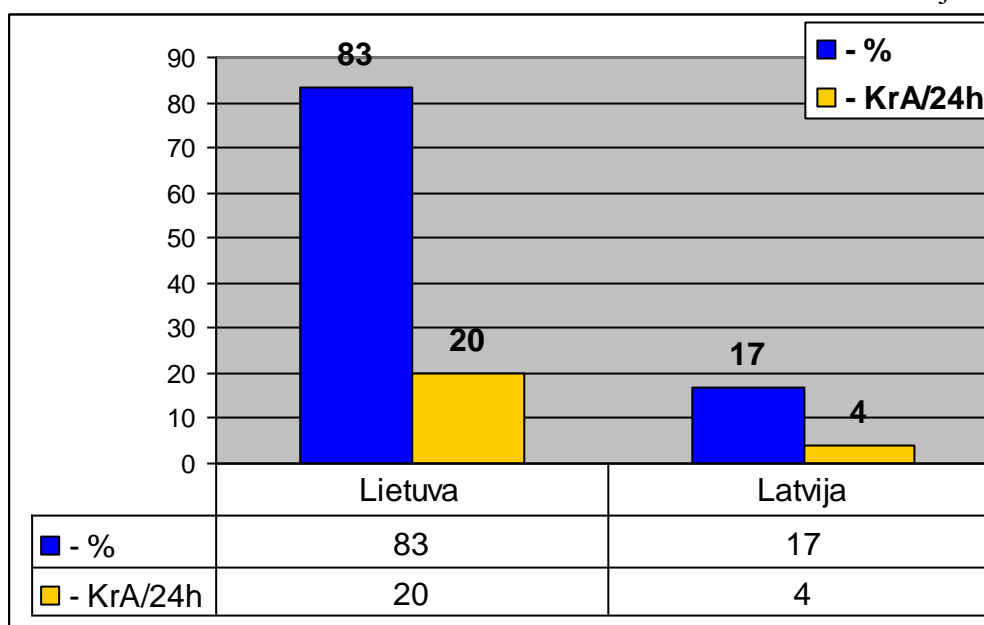
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ezeres RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.12.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ezeres RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.12.13.



3.12.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

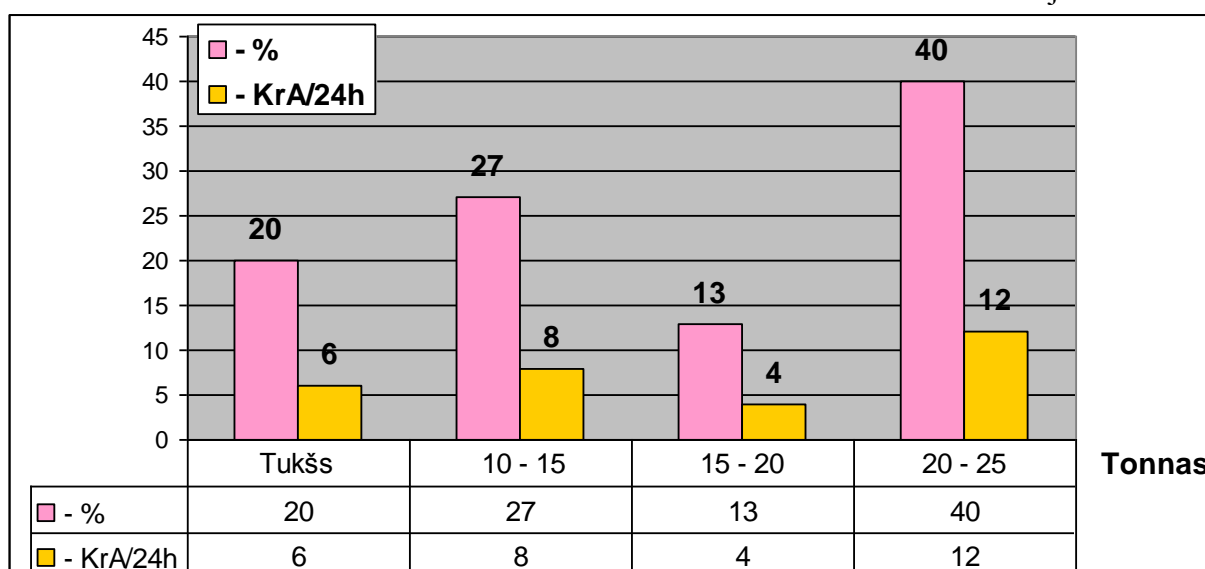
Ja raksturo caur Ezeres RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad praktiski visi no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei.

3.12.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir atšķirīgs. Tiesa abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, bet virzienā uz Latviju aptuveni 40% kravas automobiļu ir tukši (tabula 3.12.14. un zīmējums 3.12.15.).

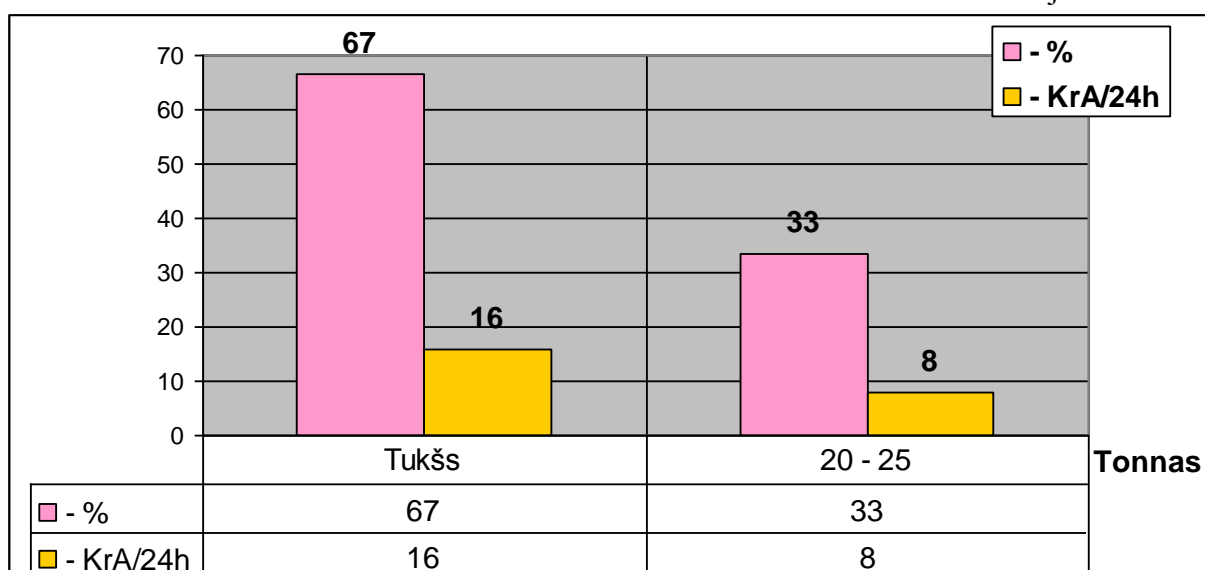
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.15.



3.12.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Ezeres RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Populārākā prece, ko izved no Latvijas ir šķelda. Citas raksturīgākās preces ir pārtika, būvmateriāli, metāls, mehānismi, tehnika u.c. (tabula 3.12.7.).

Caur Ezeres RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

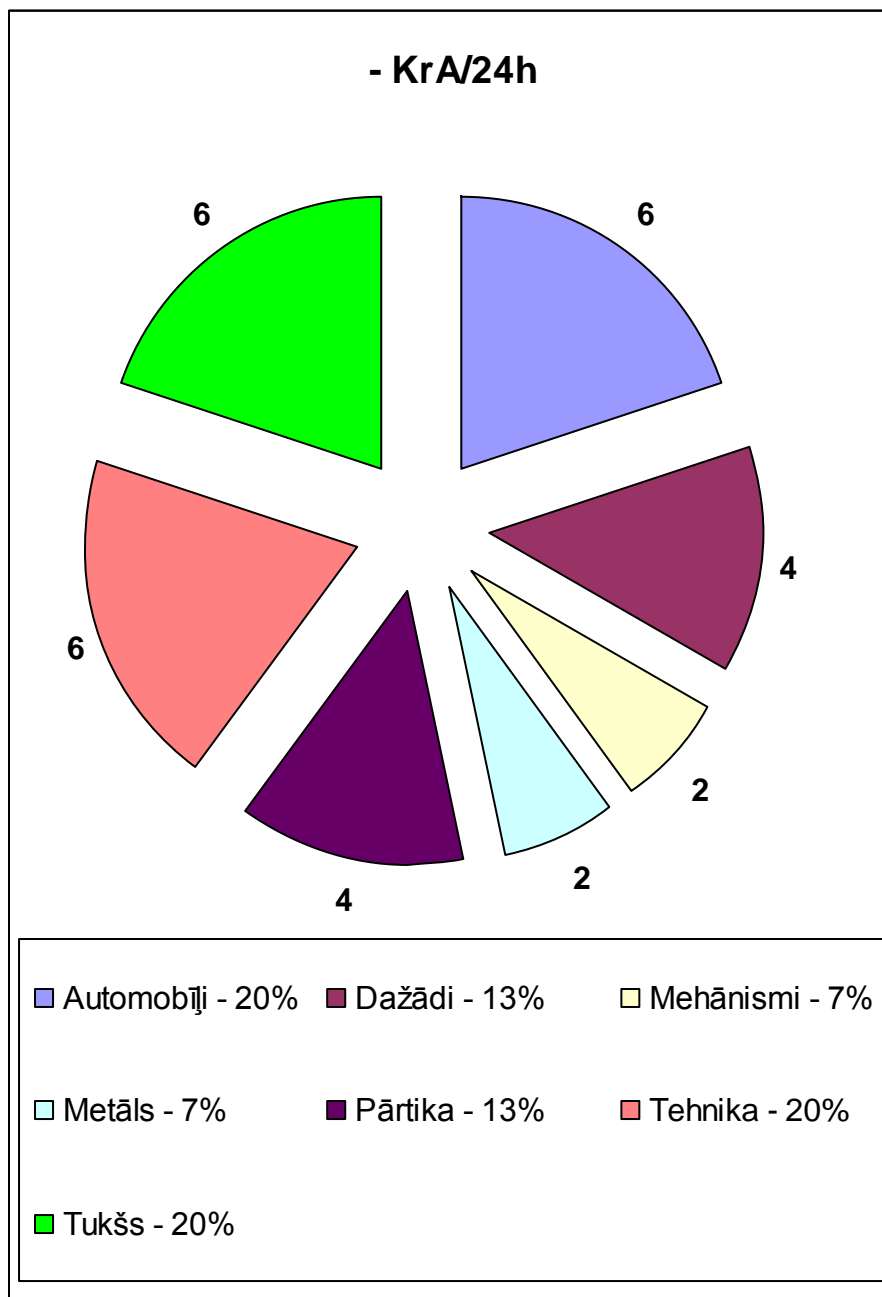
Tabula 3.12.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	3	3
Būvmateriāli	3	3
Dažādi	5	4
Degviela	3	3
Gāze	2	1
Koka izstrādājumi	2	1
Koka kurināmie	32	28
Kokmateriāli	3	3
Mēbeles	2	1
Mehānismi	7	6
Metāla izstrādājumi	3	3
Metāls	3	3
Papīra izstrādājumi	3	3
Pārtika	10	9
Plastmasas izstrādājumi	3	3
Tehnika	9	7
Tukšs	20	18

Caur Ezeres RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas pārsvarā ir dažāds.(zīmējums 3.12.16.).

Caur Ezeres RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.12.16.



Kravas sastāvs caur Ezeres RKP Latvijā iebrūcošajiem kravas automobiļiem ir dažāds. Raksturīgākās preces ir degviela, ko piegādā lidostai „Rīga”, pārtika, kokmateriāli, mehānismi u.c. (skat. tabula 3.12.12.).

Caur Ezeres RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Tabula 3.12.12.

Kravas sastāvs		%
Audumi		4
Celtniecības materiāli		2
Dažādi		4
Degviela		13
Koka izstrādājumi		2
Koka kurināmais		2
Kokmateriāli		9
Mēbeles		2
Mehānismi		4
Metāla izstrādājumi		2
Nafta		2
Pārtika		9
Sadzīves tehnika		2
Tara		2
Tukšs		41

Caur Ezeres RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir pārsvarā tukšs (67%). Pārējo preču plūsma nav noteikta un visdrīzāk ir gadījuma rakstura, jo skaitīšanas gaitā tranzītā tika konstatētas tikai tukšas kravas un kravas ar mehānismiem.

Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot. Var vienīgi piebilsts, ka virzienā uz Latviju regulāri ved degvielu un citus naftas izstrādājumus no Mažeikū naftas termināla, bet virzienā uz Lietuvu no Saldus rajona ved šķeldu.

Caur Ezeres RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti abos virzienos. Virzienā no Latvijas caur Ezeres RKP diennaktī vidēji šķērso 2 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem neviens nav tranzītā un to maršruti visdrīzāk ir gadījuma rakstura.

Virzienā uz Latviju caur Ezeres RKP diennaktī vidēji šķērso 2 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem visi tukši un brauc tranzītā uz Ventspils ostu.

3.12.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem tranzīta satiksme virzienā uz Ezeres RKP nāk no Ventspils ostas, bet no vietējās satiksmes vislielākā kustība ir no Saldus rajona (tabula 3.12.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Ezeres RKP

Tabula 3.12.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P108, P105 (Ventspils - Ezere)	32	27
P105 (Saldus - Ezere)	31	27
A5, A9, P105 (Rīga - Saldus - Ezere)	26	22
A1, A4, A5, A9, P105 (Ainaži - Rīga - Saldus - Ezere)	5	4
P104, A9, P105 (Jaunpils - Saldus - Ezere)	5	4
A3, A2, A4, A6, A5, A9, P105 (Valka - Rīga - Saldus - Ezere)	3	3
A12, P84, P37, A6, A9, P105 (Terehova - Jēkabpils - Rīga - Saldus - Ezere)	2	2
P97, A9, P105 (Dobele - Saldus - Ezere)	12	11

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ezeres RKP galvenokārt ir no Ventspils ostas, Ainažu un Valkas RKP (skat. tabula 3.12.14. un zīmējums 3.12.17.).

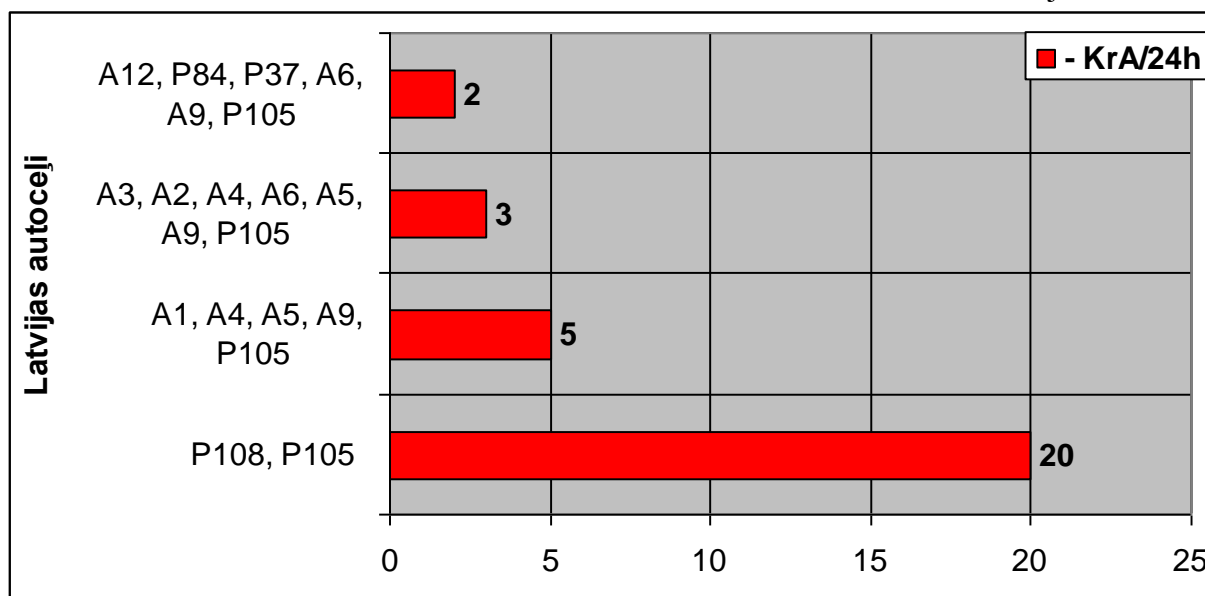
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ezeres RKP

Tabula 3.12.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P108, P105 (Ventspils - Ezere)	20	67
A1, A4, A5, A9, P105 (Ainaži - Rīga - Saldus - Ezere)	5	16
A3, A2, A4, A6, A5, A9, P105 (Valka - Rīga - Saldus - Ezere)	3	10
A12, P84, P37, A6, A9, P105 (Terehova - Jēkabpils - Rīga - Saldus - Ezere)	2	7

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.17.



Pēc satiksmes intervijas datiem arī virzienā no Ezeres RKP visvairāk kravas automobiļi brauc uz Rīgu, kā arī tranzīta satiksmē kravas automobiļi pārsvarā brauc uz Ventspils ostu (skat. tabula 3.12.15. un zīmējums 3.12.18.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ezeres RKP

Tabula 3.12.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P105, A9, A5 (Ezere - Saldus - Rīga)	29	32
P105, P108 (Ezere - Saldus - Ventspils)	17	26
P105, A9, A5, A6, A4, A1 (Ezere - Saldus - Rīga - Ainaži)	8	10
P105, A9 (Ezere - Saldus - Brocēni)	17	22
P105, A9, A5, A6, A12 (Ezere - Saldus - Rīga - Jēkabpils - Terehova)	2	2
P105, A9, A5, A7 (Ezere - Saldus - Rīga - Ķekava)	1	2
P105, A9, P104 (Ezere - Saldus - Tukums)	2	2
P105, A9, P97 (Ezere - Saldus - Dobeles)	2	2
P105, P108, P119 (Ezere - Saldus - Liepājas osta)	2	2

Arī virzienā no Ezeres RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Ventspils un Liepājas ostu, kā arī Ainažu un Terehovas RKP.

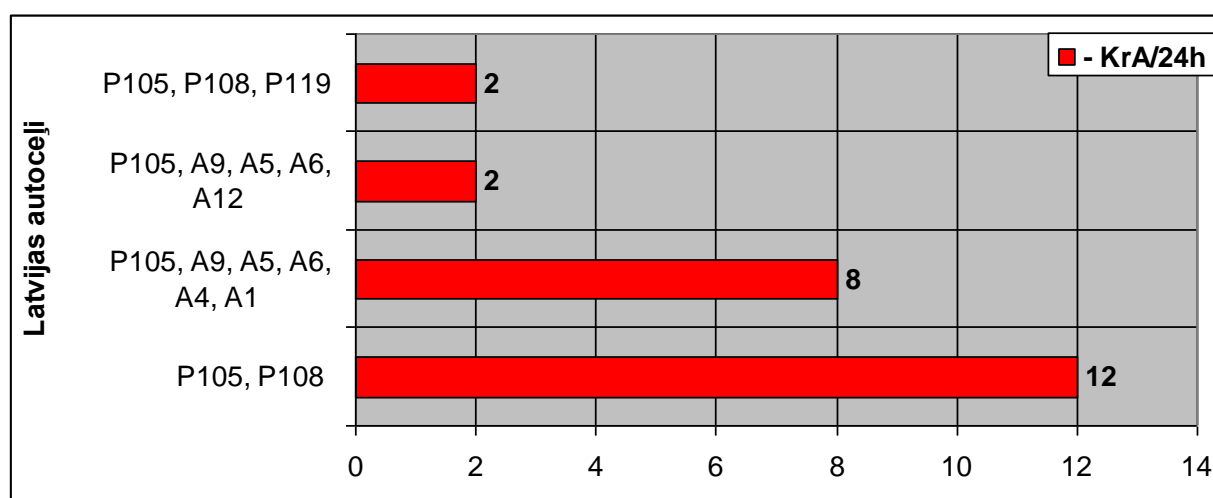
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ezeres RKP

Tabula 3.12.16.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P105, P108 (Ezere - Saldus – Ventspils osta)	12	50
P105, A9, A5, A6, A4, A1 (Ezere - Saldus - Rīga - Ainaži)	8	34
P105, A9, A5, A6, A12 (Ezere - Saldus - Rīga - Jēkabpils - Terehova)	2	8
P105, P108, P119 (Ezere - Saldus – Liepājas osta)	2	8

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ezeres RKP

Zīmējums 3.12.18.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.12.13. un tabulā 3.12.15. redzamie dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu satiksme caur Ezeres RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.13. Rucavas RKP

3.13. Rucavas RKP

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.13.1



Veicot satiksmes aptauju Rucavas RKP tika iegūti satiksmi raksturojoši dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts un iegūtie dati sistematizēti un izveidota karte ar kravu plūsmas virzieniem.

Rucavas RKP, atbilstoši iegūtajiem satiksmes aptaujas rezultātiem, tika aprēķināta gada diennakts vidējā intensitāte (GDVI) par pamatu ņemot pētījuma 3. punkta sākumā minēto intensitātes skaitīšanas datu korektūru (sīkāk skat. tabula 3.13.1.).

Rucavas RKP gada diennakts vidējās intensitātes aprēķina dati

Tabula 3.13.1.

Satiksmes intensitāte skaitīšanā (aut./8h)	Skaitīšanas apstākļi			Datu korektūras			GVDI (aut./24h)
	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Datums	Skaitīšanas laiks	Nedēļas diena	Mēnesis	
490	8.00 - 16.00	Otrdiena	10.06.08	0.503	0.98	1.18	842

Pēc satiksmes aptaujas datiem un veiktajiem aprēķiniem GVDI atšķiras no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sniegtajiem datiem. Tas varētu būt saistīts ar to, ka LVC skaitīšana tika veikta ~ 3,4km pirms Rucavas RKP (a/c A11 - 50km), līdz ar to tajā tiek iekļauta vietējā satiksme uz/no tuvējiem ciematiem šajā posmā, kā arī RKP strādājošais personāls.

Informācija par robežu šķērsošanu katrā robežsardzes reģionālajā pārvaldē nedaudz atšķiras pēc savas sistemātikas. No Galvenās robežsardzes pārvaldes izdevās iegūt informāciju par kopējo Rucavas RKP šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu, bet tikai par 2002. un 2003. gadu tomēr tabulā 3.13.2. ir redzams, ka no 2002-2007. gadam LVC sniegtā satiksmes intensitāte krietni atšķiras no Valsts robežsardzes datiem, kur Rucavas RKP vidēji gadā šķērso krietni mazāk automobiļu nekā tas ir pēc LVC datiem.

Rucavas RKP gada diennakts vidējās intensitātes salīdzinošie dati

Tabula 3.13.2.

Gads	LVC (GDVI)	LVC		RS (GDVI)	RS (GDVI) kravas		CP (GDVI)	CP kravas	
		KrA/24h							
2002	341	24%	82	342	30%	103			
2003	414	43%	178	372	39%	145			
2004	504	35%	176	-	-	-			
2005	554	32%	177	-	-	-			
2006	700	29%	203	-	-	-			
2007	841	30%	252	-	-	-			
2008	937	28%	262	-	-	-	842	24%	199

Paskaidrojumi:

LVC – gada diennakts vidējā intensitāte pēc VAS „Latvijas Valsts ceļu” datiem;

RS (vid. dienā) - vidējā diennakts intensitāte attiecīgajā mēnesī pēc LR Valsts robežsardzes datiem;

CP - gada diennakts vidējā intensitāte pēc a/s „Ceļuprojekts” satiksmes aptaujas rezultātiem un aprēķiniem;

GDVI - gada diennakts vidējā intensitāte pēc attiecīgā informācijas avota;

KrA/24h - gada diennakts vidējā intensitāte tikai kravas automobiļiem pēc attiecīgā informācijas avota.

Kā redzams tabulā 3.13.2., tad gada diennakts vidējā kravas automobiļu intensitāte Rucavas RKP 2008. gadā pēc a/s „Ceļuprojekts” aprēķina ir 199 kravas automobiļi, no kuriem 115 ir virzienā no Latvijas un 84 virzienā uz Latviju. Nākamajos apakšpunktos detalizētāk tiks apskatīti satiksmes aptaujā iegūtie dati, kuros kravas automobiļu kopējais skaits vai to skaits pa atsevišķām klasifikācijām var atšķirties, kas saistīts ar rezultātu noapaļošanu uz veseliem automobiļiem.

3.13.1. Brauciena galapunkts

Braucot caur Rucavas RKP virzienā no Latvijas, lielākajai daļai no kravas automobiļiem galamērķis bija Lietuva (tabula 3.13.3. un zīmējums 3.13.2.)

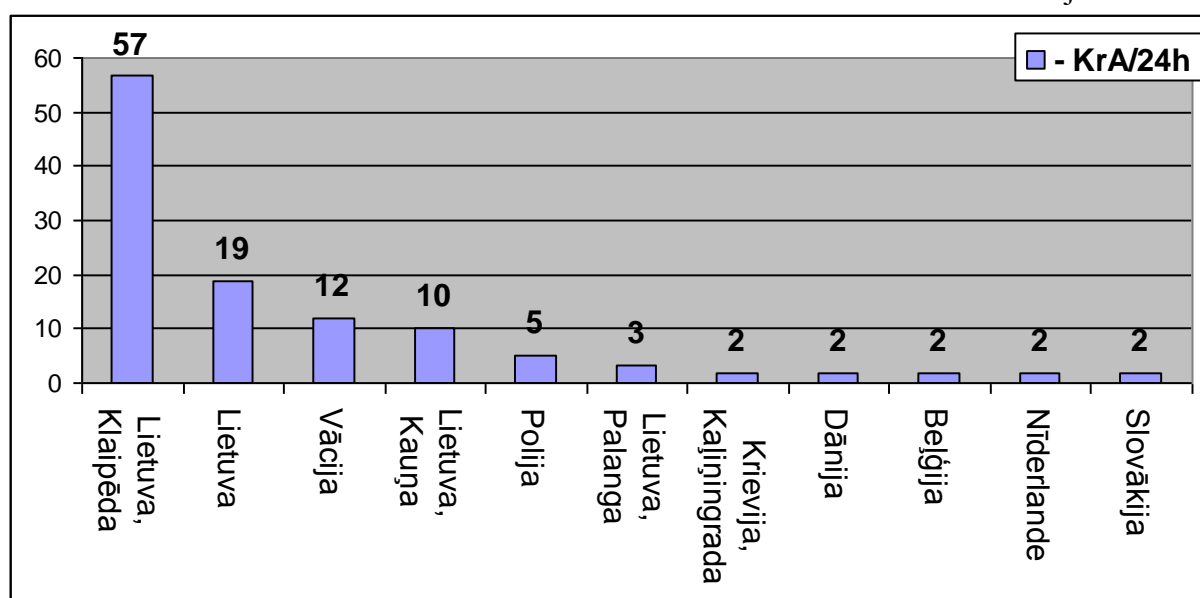
Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.3.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Lietuva, Klaipēda	57	49
Lietuva	19	16
Vācija	12	10
Lietuva, Kauņa	10	9
Polija	5	4
Lietuva, Palanga	3	3
Krievija, Kaļiņingrada	2	1
Dānija	2	1
Beļģija	2	1
Nīderlande	2	1
Slovākija	2	1

Brauciena galapunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.1.



Savukārt tiem kravas automobiļiem, kas caur Rucavas RKP iebruc Latvijā, visbiežāk galamērķis bija Liepāja vai kāda cita vieta Latvijā (tabula 3.13.4. un zīmējums 3.13.3.).

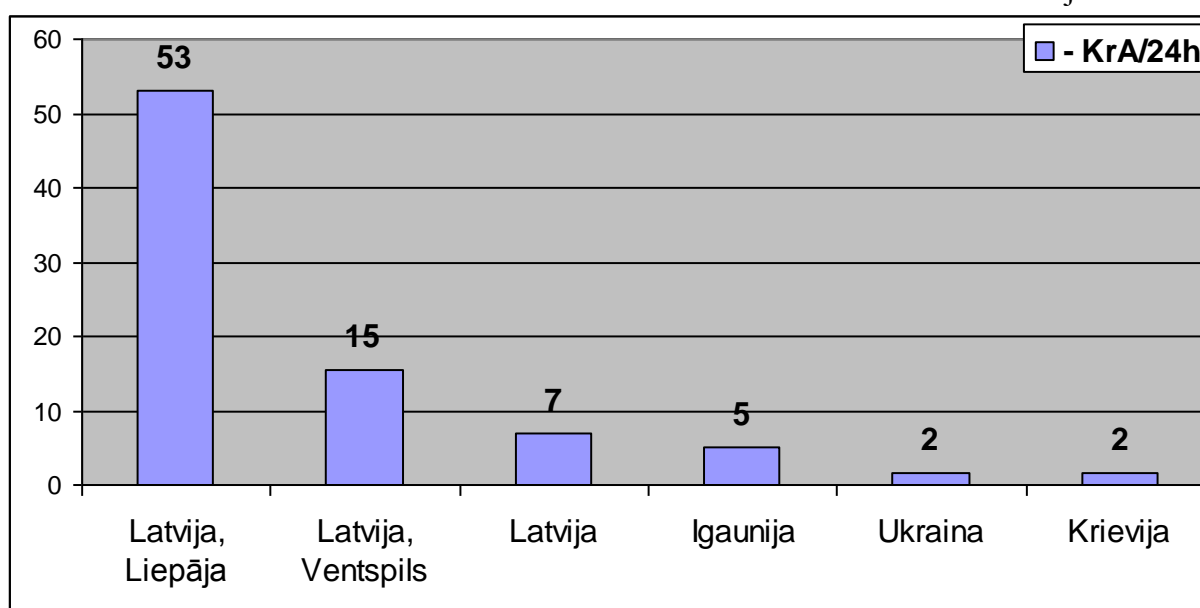
Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.4.

Valsts, pilsēta	KrA/24h	%
Latvija, Liepāja	53	63
Latvija, Ventspils	15	18
Latvija	7	8
Igaunija	5	6
Ukraina	2	2
Krievija	2	2

Brauciena galapunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.3.



3.13.2. Brauciena sākumpunkts

No visiem kravas automobiļiem, kas šķērsoja robežu caur Rucavas RKP izbraucot no Latvijas lielākajai daļai brauciena sākumpunkts ir Latvija, bet pārējie brauciena sākumpunkti ir Igaunijā (tabula 3.13.5. un zīmējums 3.13.4.).

Savukārt kravas automobiļiem, kas šķērsoja Rucavas RKP Latvijas virzienā dominē virziens no Lietuvas (tabula 3.13.6. un zīmējums 3.13.5.).

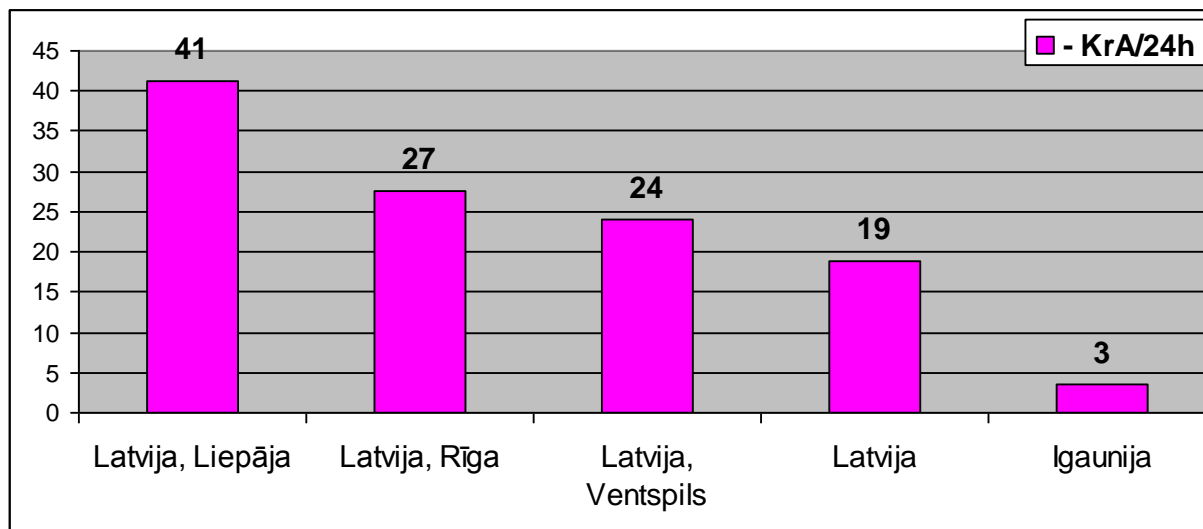
Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.5.

Valsts	KrA/24h	%
Latvija, Liepāja	41	36
Latvija, Rīga	27	24
Latvija, Ventspils	24	21
Latvija	19	16
Igaunija	3	3

Brauciena sākumpunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.4.



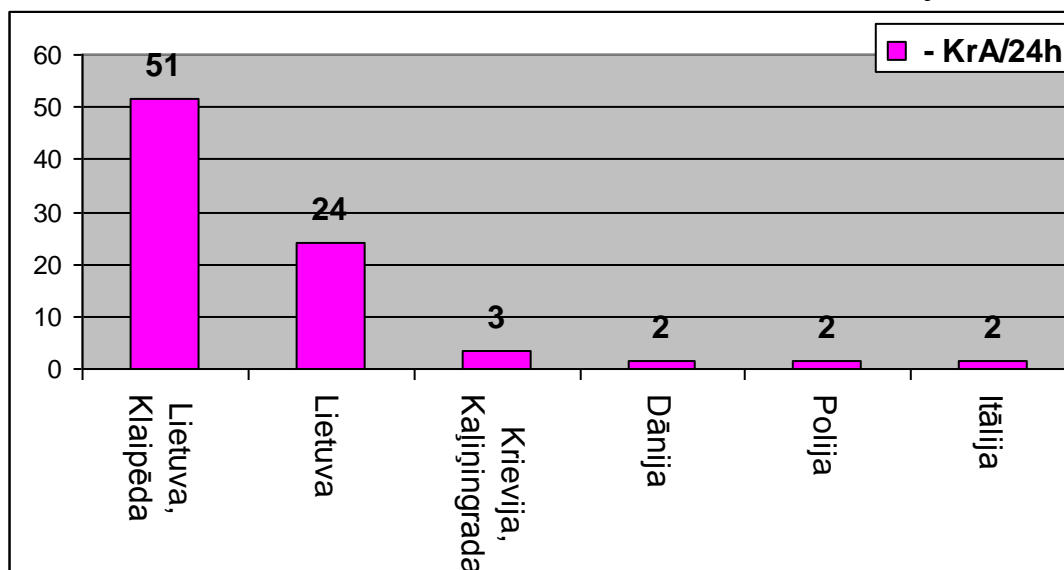
Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.6.

Valsts	KrA/24h	%
Lietuva, Klaipēda	51	61
Lietuva	24	29
Krievija, Kaļiņingrada	3	4
Dānija	2	2
Polija	2	2
Itālija	2	2

Brauciena sākumpunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.5.



3.13.3. Brauciena sākumpunkts-galapunkts

Virzienā no Latvijas, caur Rucavas RKP kravas satiksmes galvenie virzieni ir no Latvijas, un Igaunijas uz Lietuvu vai kādu citu Eiropas valsti (tabula 3.13.7. un zīmējums 3.13.6.).

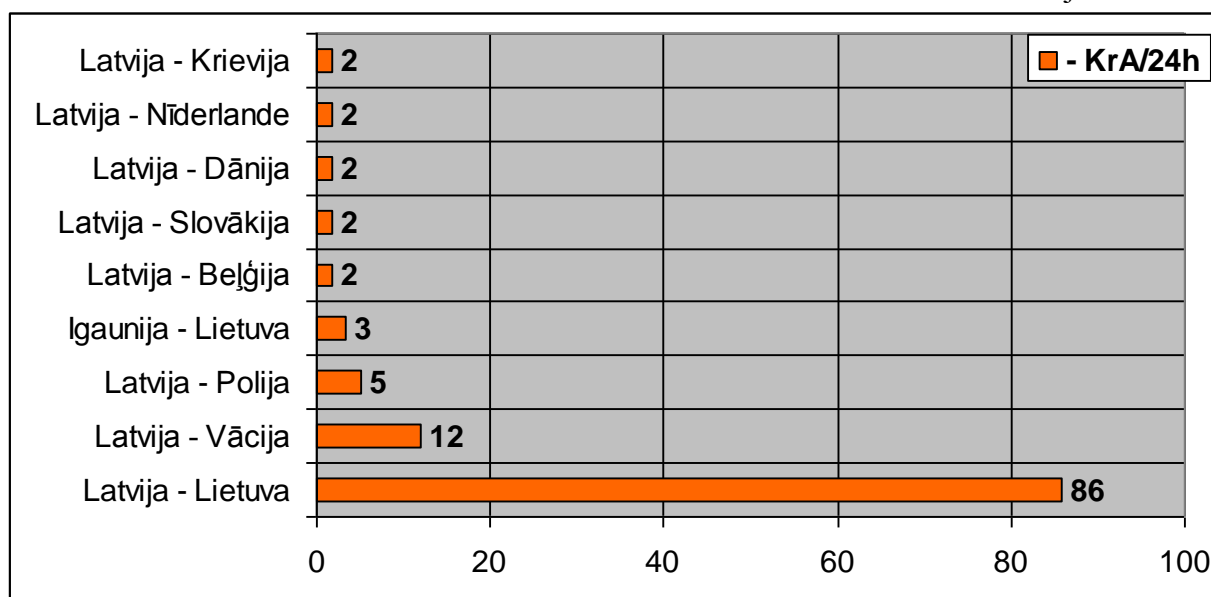
Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.7.

Valstis	KrA/24h	%
Latvija - Lietuva	86	75
Latvija - Vācija	12	10
Latvija - Polija	5	4
Igaunija - Lietuva	3	3
Latvija - Beļģija	2	1
Latvija - Slovākija	2	1
Latvija - Dānija	2	1
Latvija - Nīderlande	2	1
Latvija - Krievija	2	1

Brauciena sākumpunkts-galapunkts izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.6.



Savukārt, caur Rucavas RKP virzienā uz Latviju pārsvarā ir satiksme no Lietuvas vai kādas citas Eiropas valsts uz Latviju vai Igauniju (tabula 3.13.8. un zīmējums 3.13.7.).

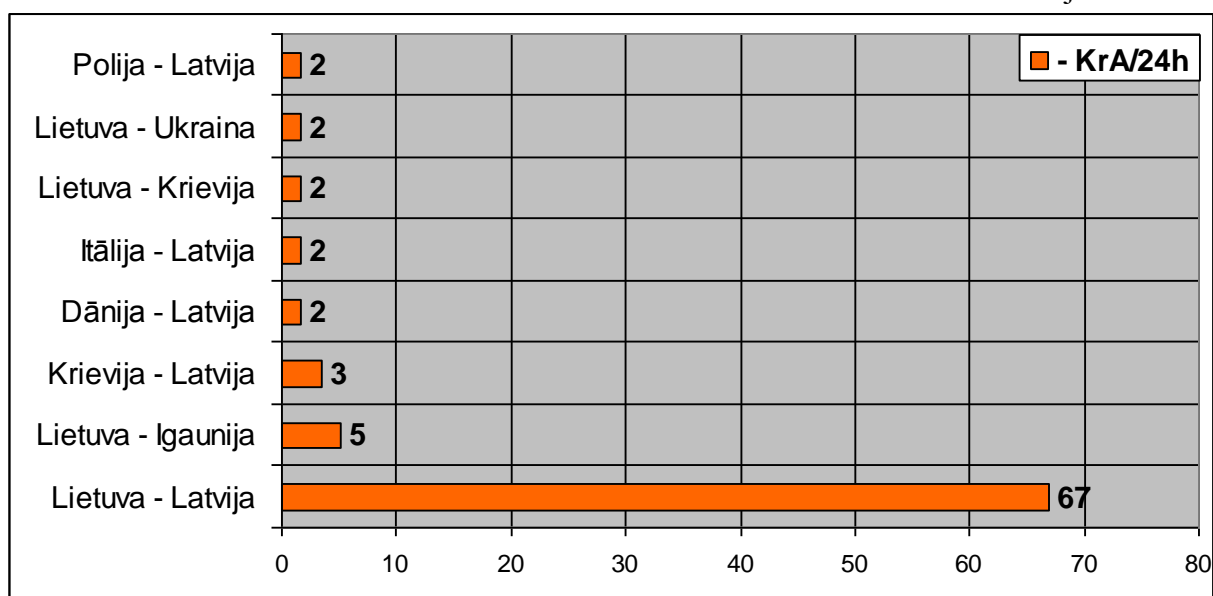
Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.8.

Valstis	KrA/24h	%
Lietuva - Latvija	67	80
Lietuva - Igaunija	5	6
Krievija - Latvija	3	4
Dānija - Latvija	2	2
Itālija - Latvija	2	2
Lietuva - Krievija	2	2
Lietuva - Ukraina	2	2
Polija - Latvija	2	2

Brauciena sākumpunkts-galapunkts iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.7.



3.13.4. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Tranzīta kravu pārvadājumu virzieni un apjomi netieši ir apskatāmi iepriekšējos apakšnodaļas punktos, tomēr, uzskatāmības dēļ, šajā punktā tie tiks izdalīti atsevišķi.

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Rucavas RKP abos virzienos ir 69 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 33 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 28% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes šajā virzienā. Tranzīta virzieni pārsvarā ir uz Lietuvu un Poliju, savukārt brauciena sākumpunkti pārsvarā ir Igaunija, Zviedrija un Vācija. (tabula 3.13.9.).

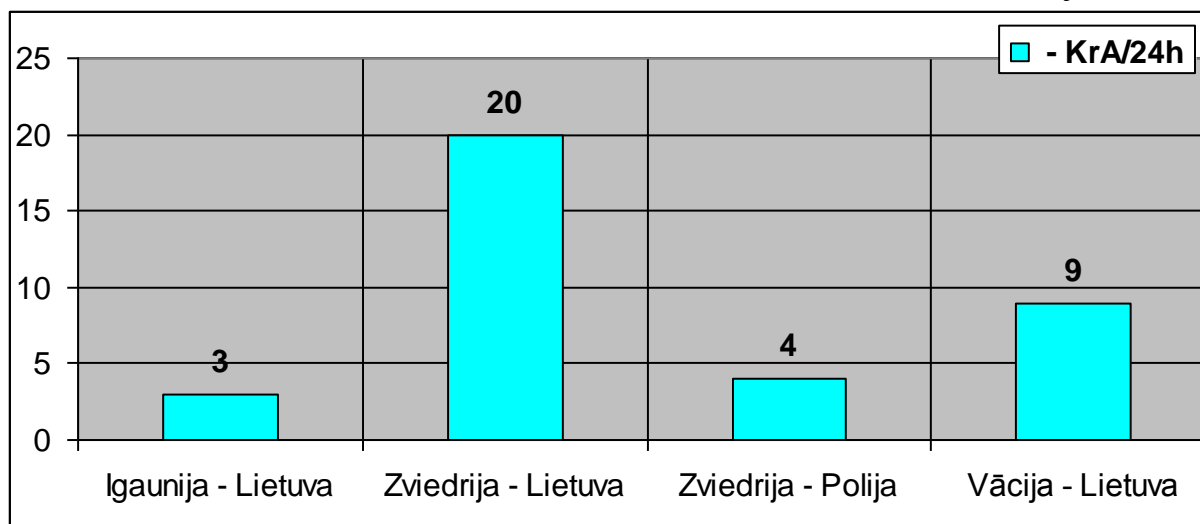
Brauciena sākumpunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.9.

Valsts	KrA/24h
Zviedrija	24
Vācija	9
Igaunija	3

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.8.



Virzienā uz Latviju caur Rucavas RKP gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 36 kravas automobiļi, kas ir aptuveni 43% no kopējās kravas automobiļu satiksmes intensitātes. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Lietuvas, Krievijas un Polijas (tabula 3.13.10 un zīmējums 3.13.9.).

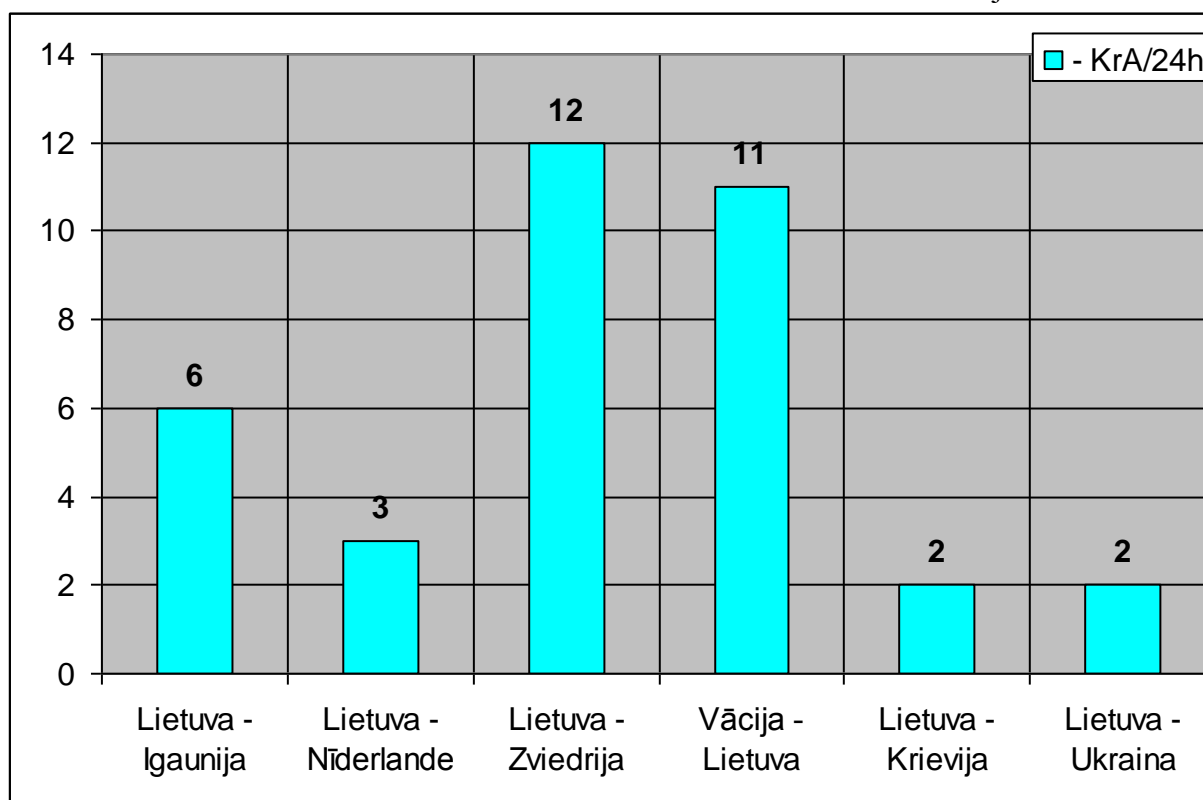
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Tabula 3.13.10.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Igaunija	6
Nīderlande	3
Zviedrija	23
Krievija	2
Ukraina	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.9.

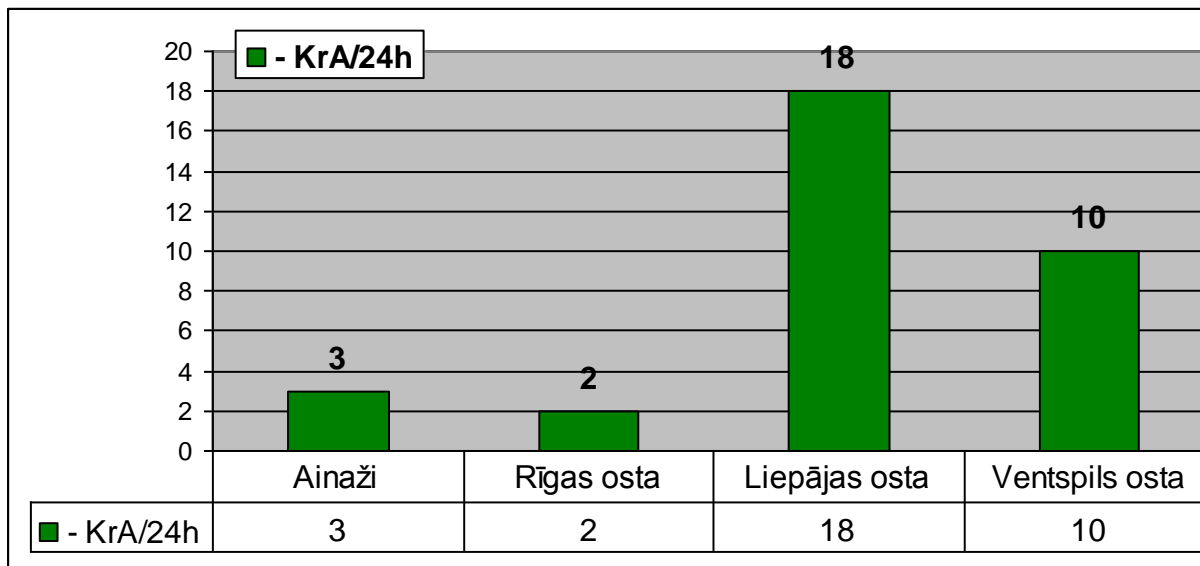


3.13.5. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Rucavas RKP iebrauca Latvijā caur Ainažiem vai Liepājas, Ventspils un Rīgas ostu (zīmējums 3.13.10.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Rucavas RKP

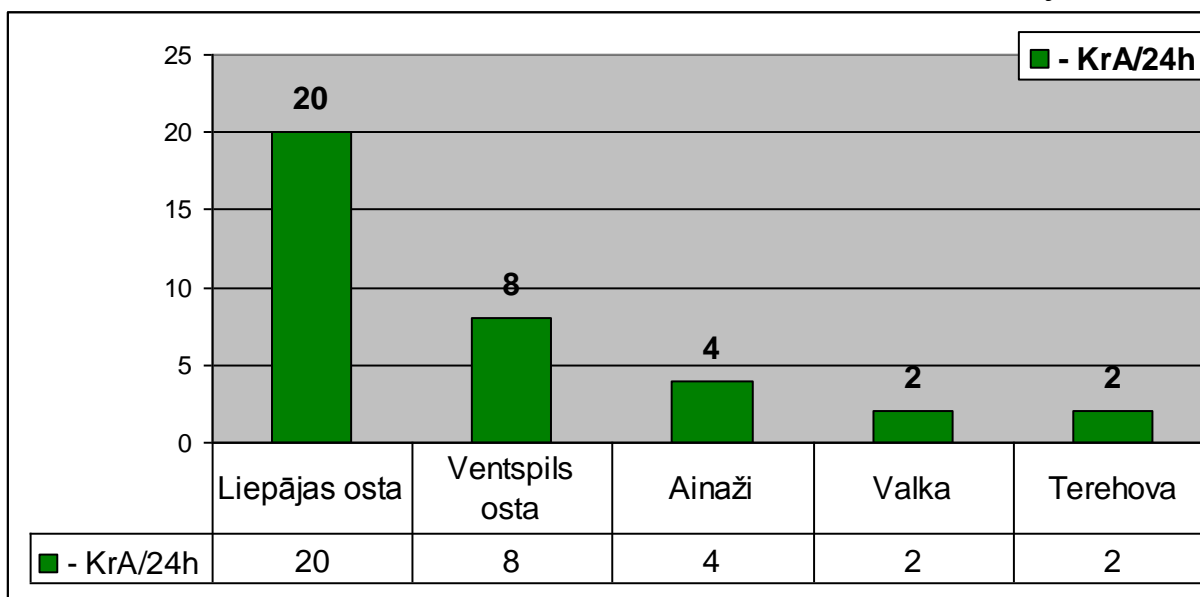
Zīmējums 3.13.10.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenais virziens iebraucot caur Rucavas RKP ir uz Liepājas ostu, Ventspils ostu, Ainažu, Valkas un Terehovas RKP (zīmējums 3.13.11.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.11.

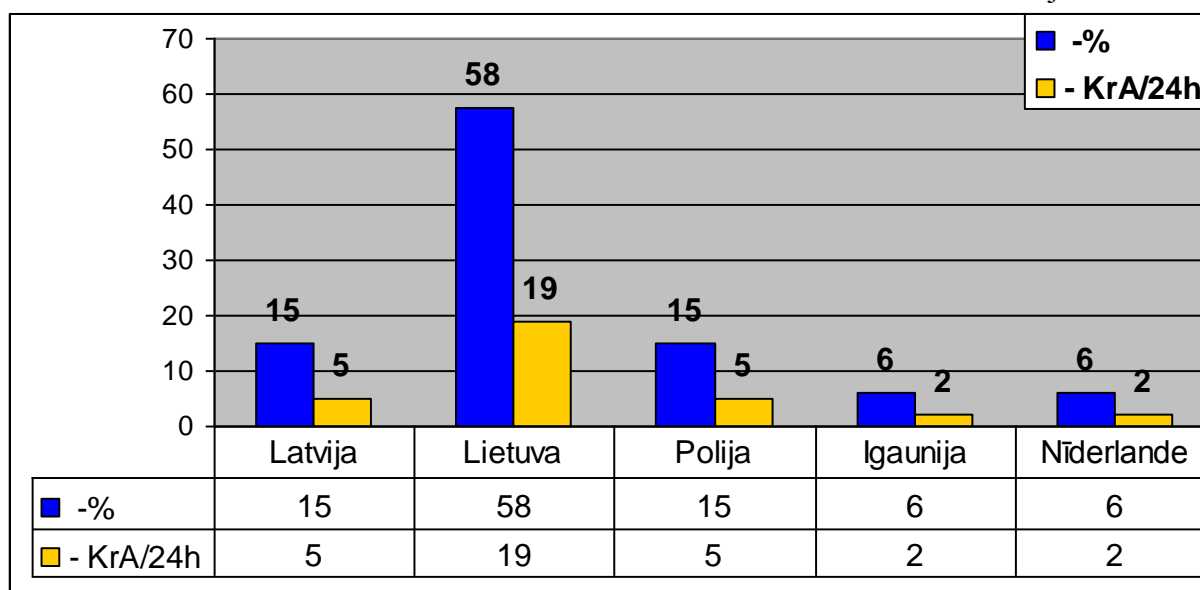


3.13.6. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos automobiļu reģistrācijas valstis ir līdzīgās proporcijās un galvenokārt dominē kravas automobiļi ar Latvijas, Lietuvas un Igaunijas valsts reģistrācijas numuriem, jo šīs valstis arī aktīvākās pārvadājumos caur Rucavas RKP.

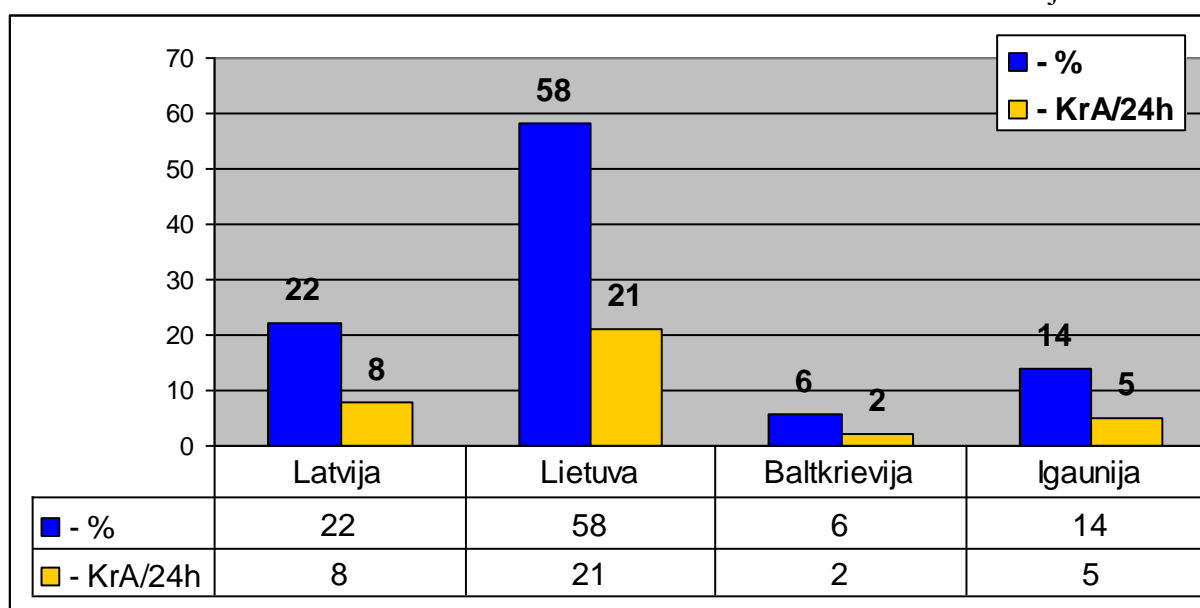
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Rucavas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.13.12.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Rucavas RKP pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.13.13.



3.13.7. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

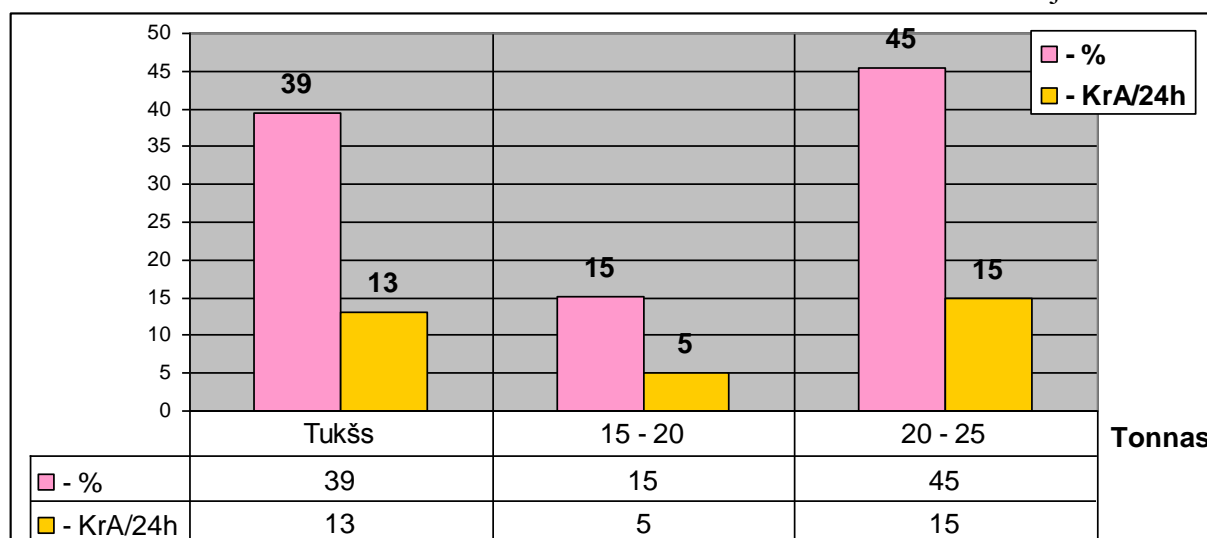
Ja raksturo caur Rucavas RKP iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad visi no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

3.13.8. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos ir līdzīgs, jo abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām, kā arī tukši, kas izskaidrojams ar to, ka lielākoties preces tiek vestas uz galamērķi vai arī pārvadātāji atgriežas no reisa bez kravas (zīmējums 3.13.14. un zīmējums 3.13.15.).

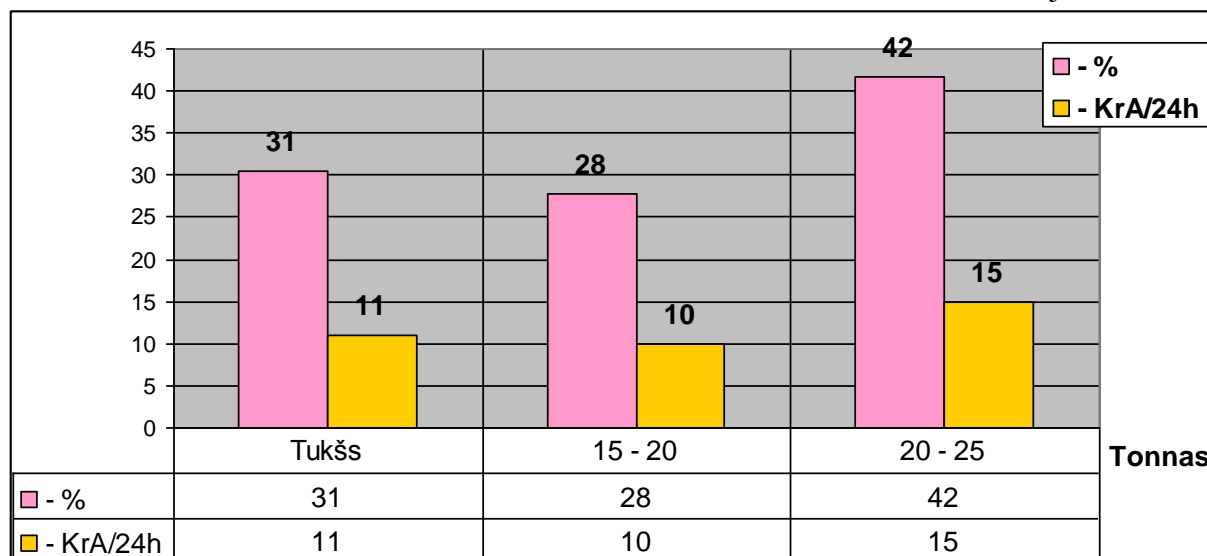
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.14.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.15.



3.13.9. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Kravas sastāvs caur Rucavas RKP no Latvijas izbraucošajiem kravas automobiļiem ir ļoti dažāds. Raksturīgākās preces ir mēbeles, koka kurināmie, metāla izstrādājumi u.c. (tabula 3.13.11.).

Caur Rucavas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

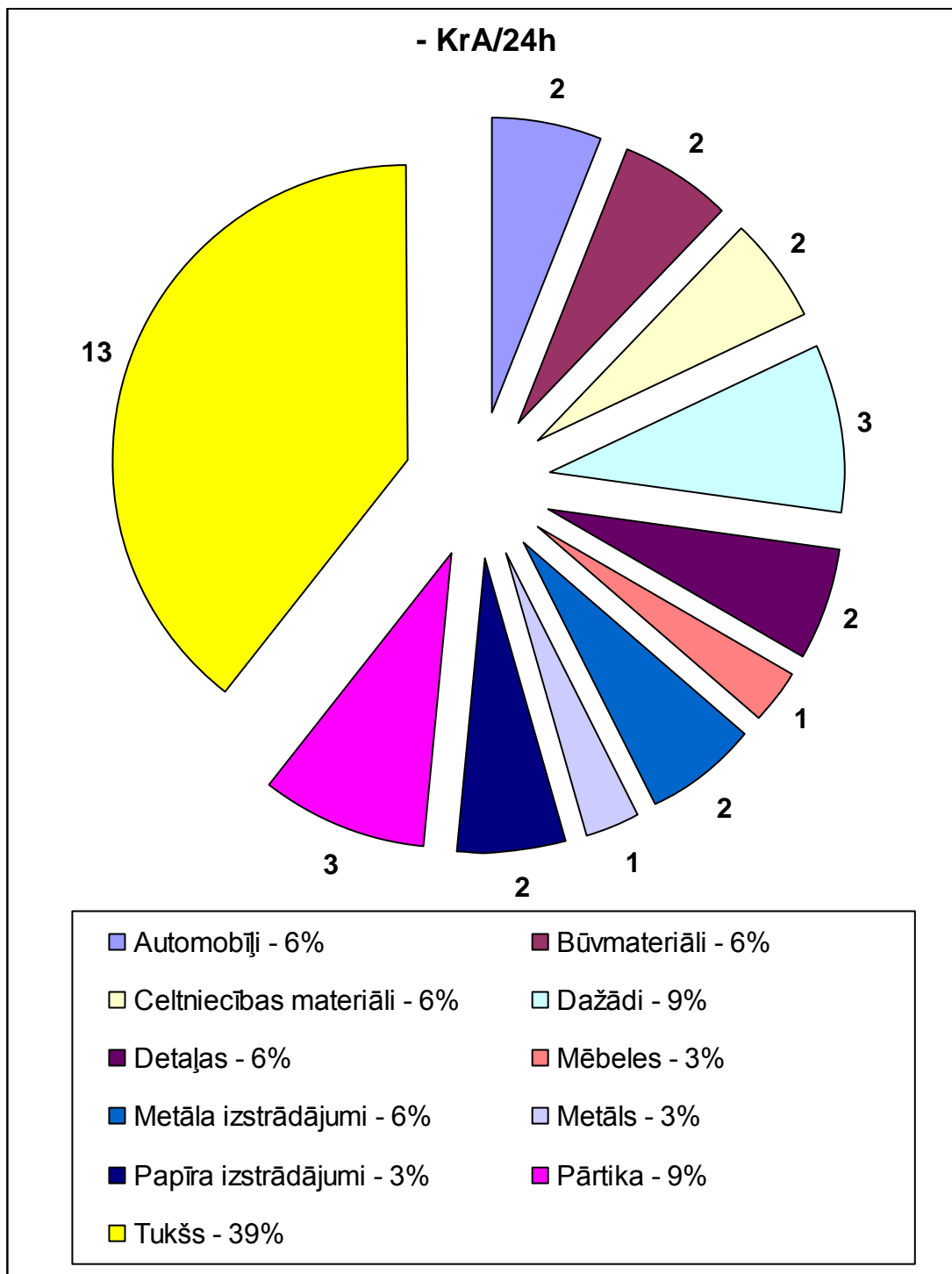
Tabula 3.13.11.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	3	3
Būvmateriāli	3	3
Celtniecības materiāli	5	4
Dažādi	5	4
Degviela	5	4
Daļas	3	3
Koka izstrādājumi	10	9
Koka kurināmie	10	9
Kokmateriāli	7	6
Ķīmijas produkti	2	1
Mēbeles	12	10
Metāla izstrādājumi	9	7
Metāls	2	1
Papīra izstrādājumi	3	3
Pārtika	5	4
Tukšs	29	25

Caur Rucavas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas pārsvarā ir tukšs, bet pārējās kravas ir dažādas (zīmējums 3.13.16.).

Caur Rucavas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.13.16.



Kravas sastāvs caur Rucavas RKP Latvijā iebraucošajiem kravas automobiļiem ir dažāds. Raksturīgākās preces ir mēbeles, mehānismi, pārtika, degviela u.c. (skat. tabula 3.13.12.).

Caur Rucavas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

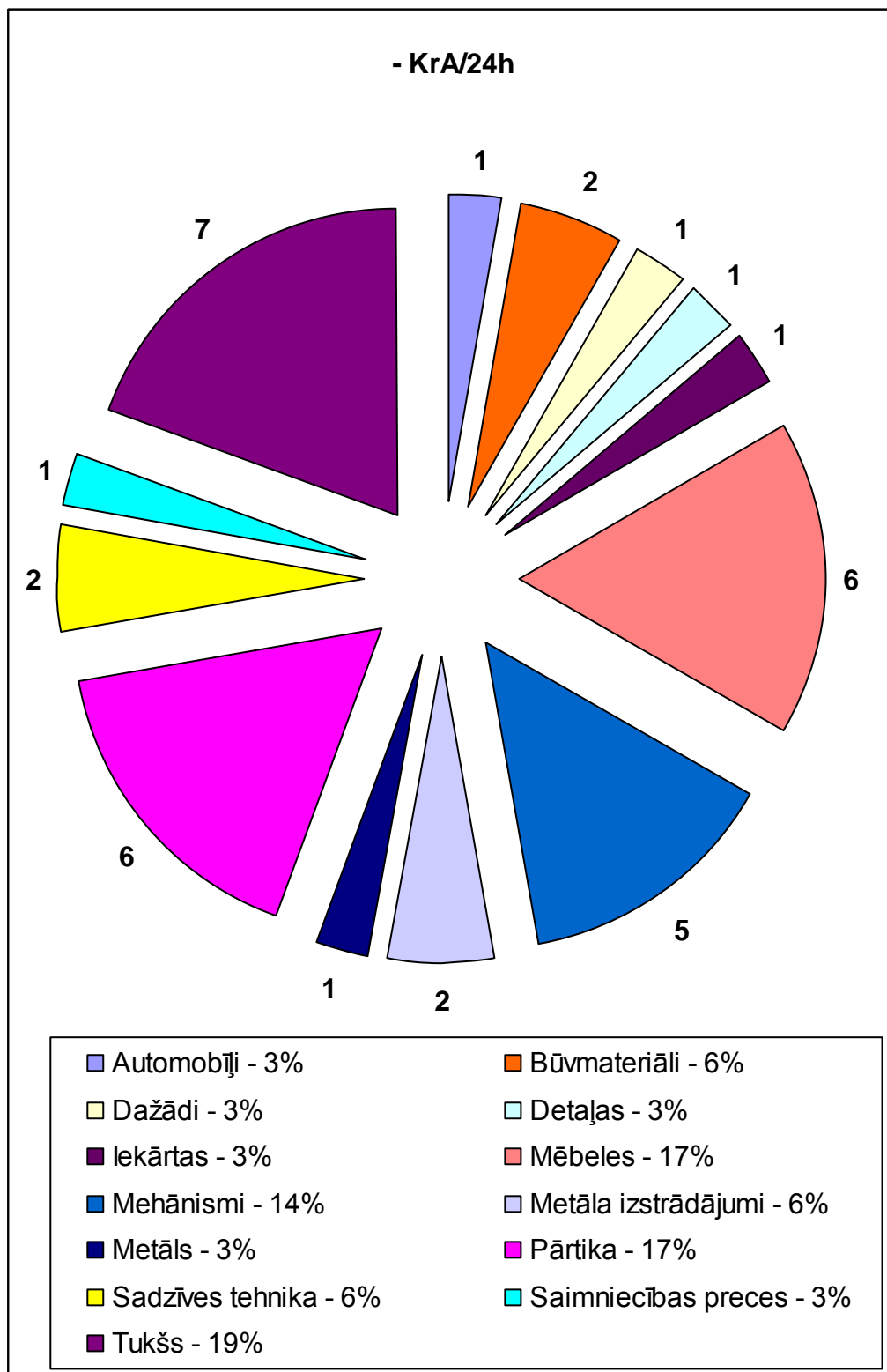
Tabula 3.13.12.

Kravas sastāvs	KrA/24h	%
Automobiļi	1	2
Būvmateriāli	1	4
Dažādi	1	2
Degviela	1	4
Daļas	1	2
Iekārtas	1	2
Kokmateriāli	1	2
Mēbeles	4	12
Mehānismi	4	10
Metāla izstrādājumi	1	4
Metāls	1	2
Nafta	1	2
Pārtika	4	12
Sadzīves tehnika	1	4
Saimniecības preces	1	2
Tukšs	12	33

Caur Rucavas RKP tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju ir aptuveni tāds pats kā kopējā plūsmā. (zīmējums 3.13.17.).

Caur Rucavas RKP braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.13.17.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Caur Rucavas RKP automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti abos virzienos.

Virzienā no Latvijas caur Rucavas RKP diennaktī vidēji šķērso 6 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem visi tranzītā. Caur Rucavas RKP virzienā no Latvijas tie brauc uz Lietuvu no Liepājas vai Ventspils ostas.

Virzienā uz Latvijas caur Rucavas RKP diennaktī vidēji šķērso 4 kravas automobiļi ar kravas konteineriem, no tiem visi tranzītā. Caur Rucavas RKP virzienā uz Latvijas tie brauc no uz Lietuvas uz Liepājas vai Ventspils ostu.

3.13.10. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem tranzīta satiksme virzienā uz Rucavas RKP nāk no Ventspils un Liepājas ostas un Ainažu RKP, bet dominējoša šajā RKP tomēr ir vietēja starpvalstu satiksme starp Latviju un Lietuvu (tabula 3.13.13.).

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Rucavas RKP

Tabula 3.13.13.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A5, A9, A11 (Rīga - Liepāja - Rucava)	79	68
P108, P111, P110, A11 (Ventspils - Liepāja - Rucava)	22	19
P120, P112, A9, A11 (Talsi - Liepāja - Rucava)	5	4
A1, A4, A5, A9, A11 (Ainaži - Rīga - Liepāja - Rucava)	3	3
A7, A5, A10, P111, A11 (Iecava - Rīga - Liepāja - Rucava)	2	2
A6, A5, A9, A11 (Daugavpils - Rīga - Liepāja - Rucava)	2	2
P108, P112, A9, A11 (Pāvilosta- Liepāja - Rucava)	2	2

Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Rucavas RKP galvenokārt ir no Liepājas un Ventspils ostas, Ainažu RKP (tabula 3.13.14. un zīmējums 3.13.18.).

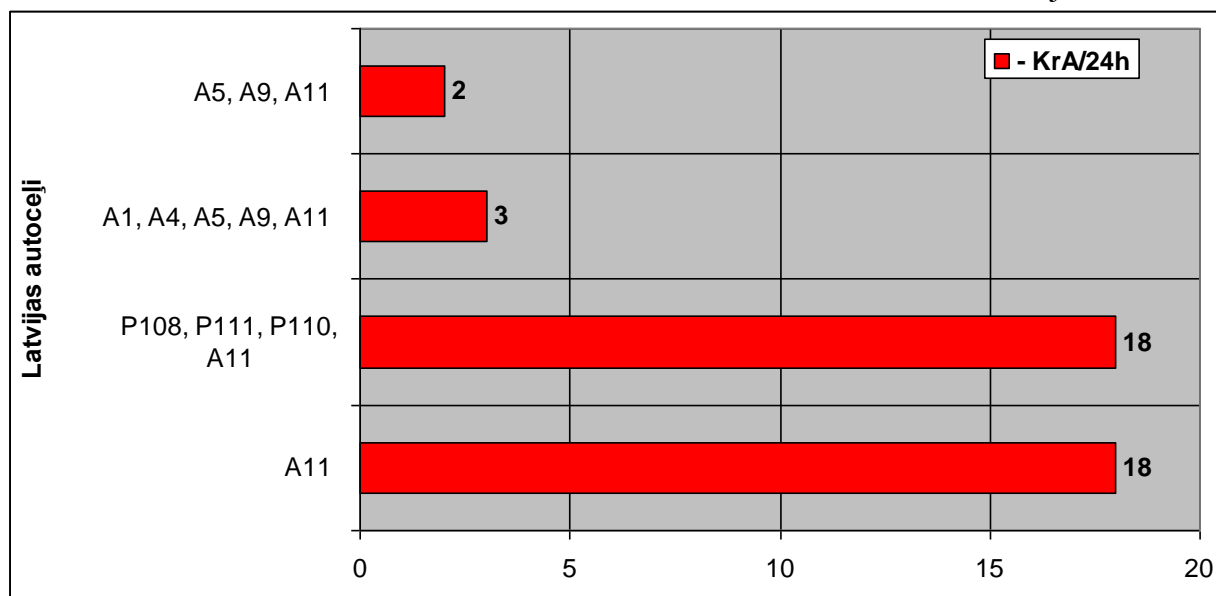
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Rucavas RKP

Tabula 3.13.14.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A11 (Liepājas osta - Rucava)	18	55
P108, P111, P110, A11 (Ventspils osta - Liepāja - Rucava)	18	30
A1, A4, A5, A9, A11 (Ainaži - Rīga - Liepāja - Rucava)	3	9
A5, A9, A11 (Rīgas osta- Liepāja - Rucava)	2	6

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.18.



Pēc satiksmes intervijas datiem arī virzienā no Rucavas RKP visvairāk kravas automobiļi brauc uz Liepāju, kā arī tranzīta satiksmē kravas automobiļi pārsvarā brauc uz Liepājas un Ventspils ostu. Jāatzīmē, ka satiksmes aptaujas gaitā bija grūtības nodalīt kravas automobiļus, kuri dodas uz Liepājas ostu un kuri uz Liepājas pilsētu (tabula 3.13.15.)

Kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Rucavas RKP

Tabula 3.13.15.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A11 (Rucava - Liepāja)	54	64
A11, P110, P111, P108 (Rucava - Liepāja - Ventspils)	8	10
A11, A9, A5, A4, A1 (Rucava - Liepāja - Rīga - Ainaži)	4	5
A11, A9, P112, P120 (Rucava - Liepāja - Talsi)	3	3
A11, A9, A5, A4, A2, A3 (Rucava - Liepāja - Rīga - Valka)	2	2
A11, A9, A5, A6 (Rucava - Liepāja - Rīga - Jēkabpils - Daugavpils)	1	2
A11, A9, A5, A6, A12 (Rucava - Liepāja - Rīga - Jēkabpils - Rēzekne - Tereheova)	2	2

Arī virzienā no Rucavas RKP tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Liepājas un Ventspils ostu.

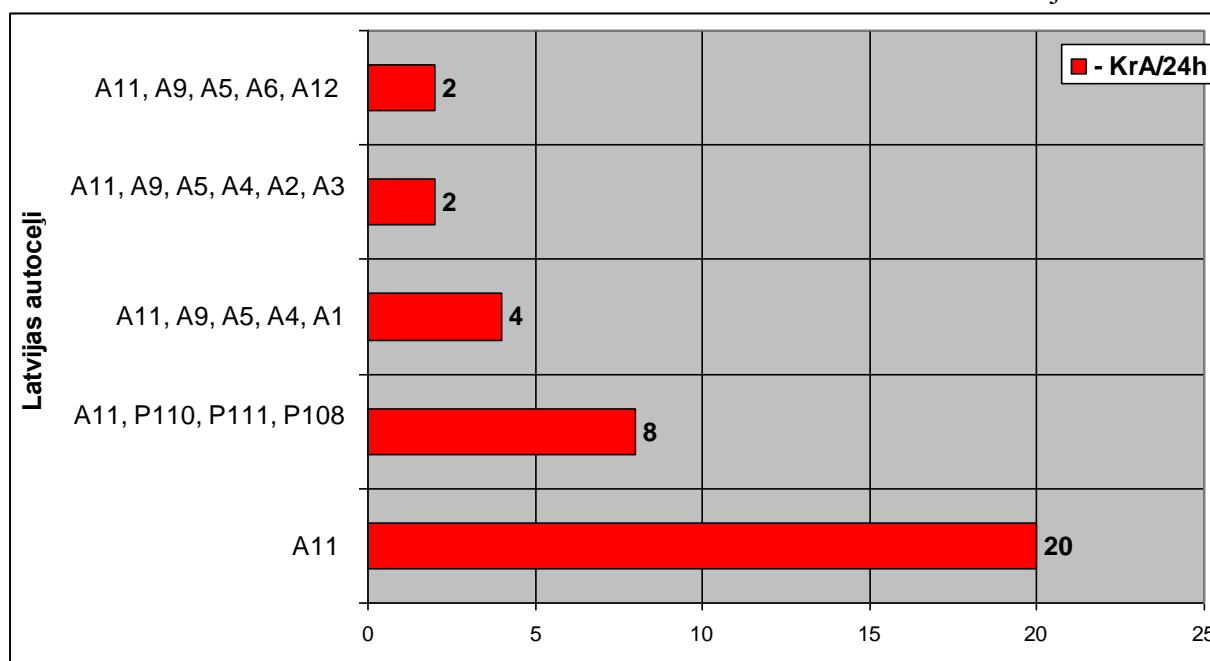
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Rucavas RKP

Tabula 3.13.16

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A11 (Rucava – Liepājas osta)	20	55
A11, P110, P111, P108 (Rucava - Liepāja – Ventspils osta)	8	22
A11, A9, A5, A4, A1 (Rucava - Liepāja - Rīga - Ainaži)	4	11
A11, A9, A5, A4, A2, A3 (Rucava - Liepāja - Rīga - Valka)	2	6
A11, A9, A5, A6, A12 (Rucava - Liepāja - Rīga - jēkabpils - Rēzekne - Tereheova)	2	6

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Rucavas RKP

Zīmējums 3.13.19.



Jāatzīmē, ka tabulā 3.13.13. un tabulā 3.13.15. redzamie dati var atšķirties no tranzīta satiksmi raksturojošajiem datiem, jo šajā tabulā atsevišķos maršrutos ir saskaitīta kopā gan vietējā, gan tranzīta satiksme.

Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu tranzīta satiksme caur Rucavas RKP

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.14. Liepājas osta

3.14. Liepājas osta

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.14.1



Satiksmes skaitīšana ar interviju tika veikta nozīmīgākajos sauszemes RKP. Skaitīšanas laikā tika apturēti visi abos virzienos braucošie kravas automobiļi un aptaujājot noskaidrots no kurienes un uz kurieni tie brauc, līdz ar to, zinot kravas automobiļa maršrutu, nav grūti noteikt vai kravas automobilis brauc tranzītā vai ne. Tranzīta satiksme no vai uz ostām, jebkurā gadījumā, atspoguļojās skaitīšanas rezultātos, jo, ja runa ir par tranzīta satiksmi, tad kravu automobiļiem, kas dodas uz vai no ostām ir jāšķērso kāds no sauszemes RKP. Sarunās ar ostu administrāciju izdevās noskaidrot, ka tā oficiāli nekādu kravas automobiļu uzskaiti neveic, bet privātās struktūras, aizbildinoties ar komercnoslēpumu, šādu informāciju nevēlas atklāt.

Tomēr pārrunās ar ostas administrāciju izdevās noskaidrot, ka gadā vidēji pa dienu ostā iebrauc un izbrauc ap 200 kravas automobiļi, no kuriem lielākā daļa ir vietējie, kas uz ostu ved graudus, metālu un tamlīdzīgas kravas. Detalizētāku informāciju par kravu sastāvu un maršrutiem iegūt nav iespējams, jo neviena no ostā strādājošām struktūrām neveic nekādu uzskaiti.

Satiksmes skaitīšanas ar interviju gaitā uz RKP tika konstatēti kravas automobiļi, kas tranzītā brauca uz vai no Liepājas ostu, tādēļ turpmākā analīze ir veikta balstoties uz intervijā iegūtajiem datiem.

3.14.1. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Liepājas ostā abos virzienos ir 52 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas caur Liepājas ostu gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 26 kravas automobiļi. Tranzīta virzieni pārsvarā ir no Lietuvas (22 KrA/24h), Igaunijas (4 KrA/24h) un, savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Vācija, Zviedrija un Nīderlande (skat. tabula 3.14.1.).

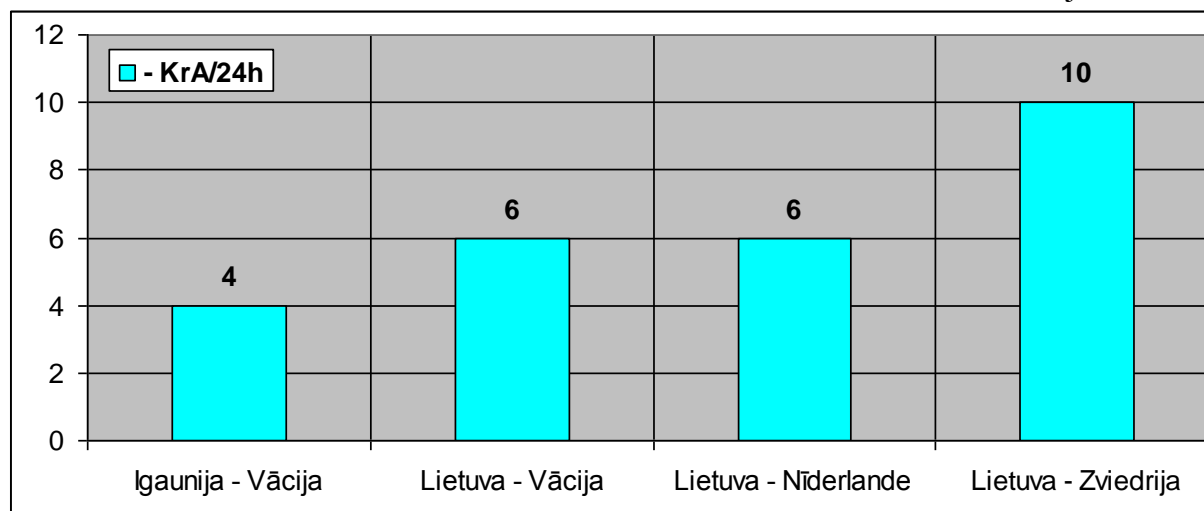
Brauciena galapunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Liepājas ostu

Tabula 3.14.1.

Valsts	KrA/24h
Zviedrija	10
Vācija	10
Nīderlande	6

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Liepājas ostu

Zīmējums 3.14.2.



Virzienā uz Latviju caur Liepājas ostu gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 26 kravas automobiļi. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Zviedrijas (14 KrA/24h), Vācijas (12 KrA/24h) un (skat. tabula 3.14.2. un zīmējums 3.14.3.).

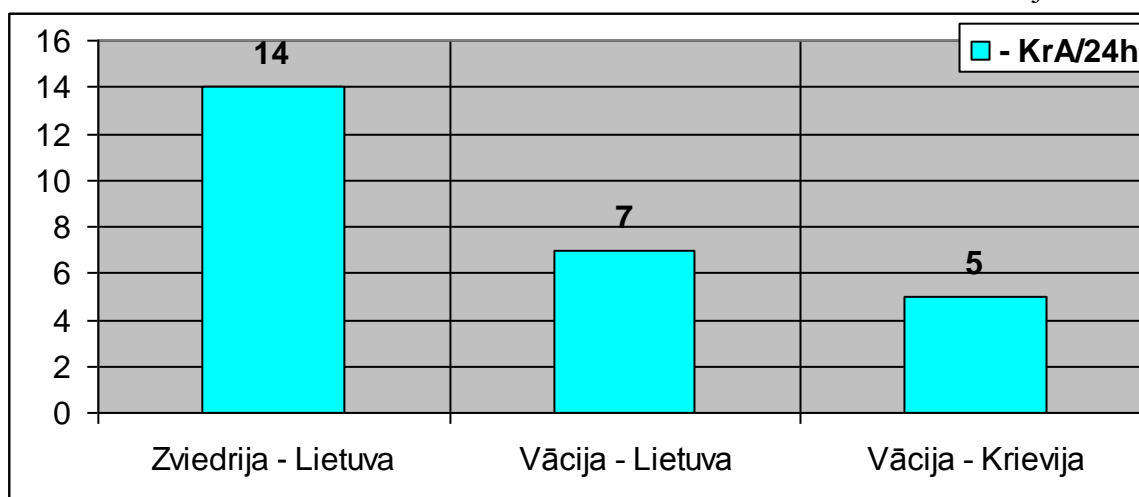
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebraucot Latvijā caur Liepājas ostu

Tabula 3.14.2.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	21
Krievija	5

Tranzīta satiksmes maršruti iebraucot Latvijā caur Liepājas ostu

Zīmējums 3.14.3.

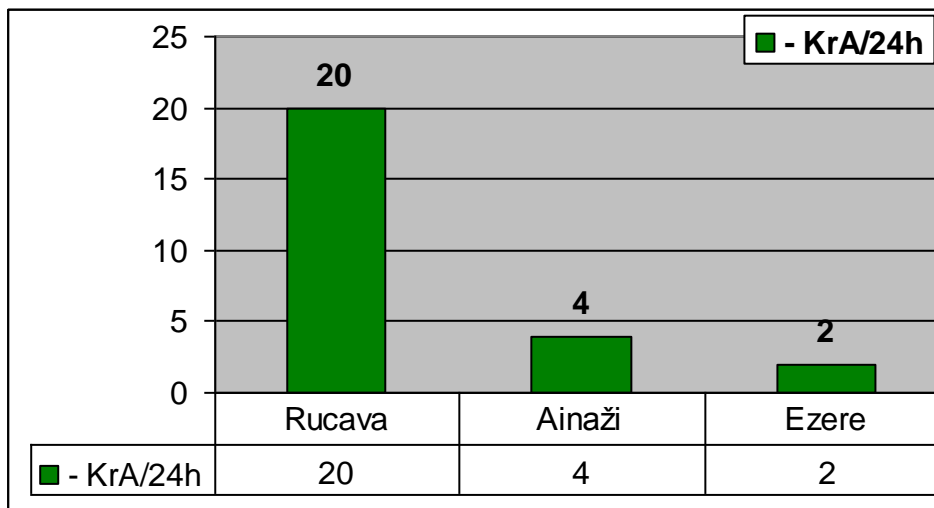


3.14.2. Robežkontroles punkti

Ievērojami lielākā daļa no tranzīta kravas automobiļiem virzienā uz Liepājas ostu iebrauca Latvijā caur Terehovas RKP. Pārējie kravas automobiļi iebrauca Latvijā caur Rucavas Ainažu un Ezeres RKP (skat. zīmējums 3.14.4.).

Robežkontroles punkti tranzītā iebraucot Latvijas teritorijā virzienā uz Liepājas ostu

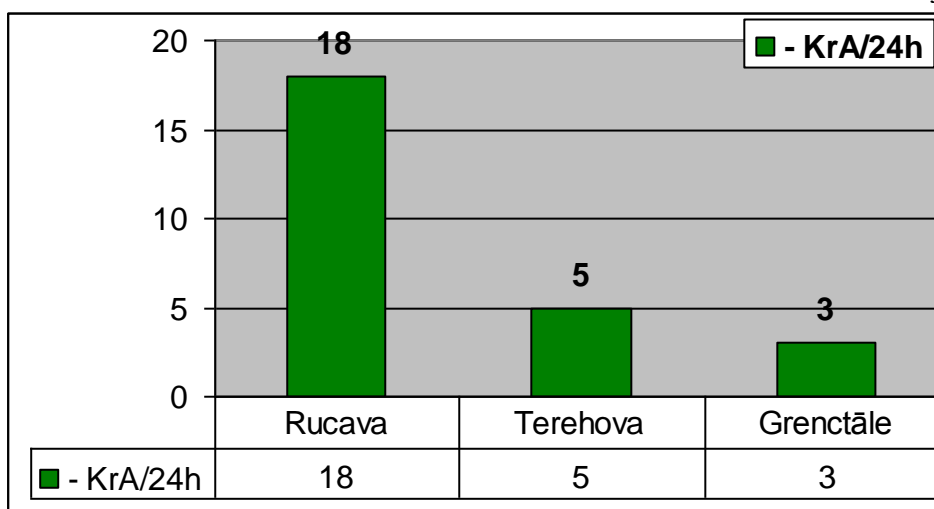
Zīmējums 3.14.4.



Kravas automobiļu tranzīta satiksmes galvenie virzieni no Liepājas ir pa Rucavas, Terehovas un Grenctāles RKP (skat. zīmējums 3.14.5.).

Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Liepājas ostas

Zīmējums 3.14.5.

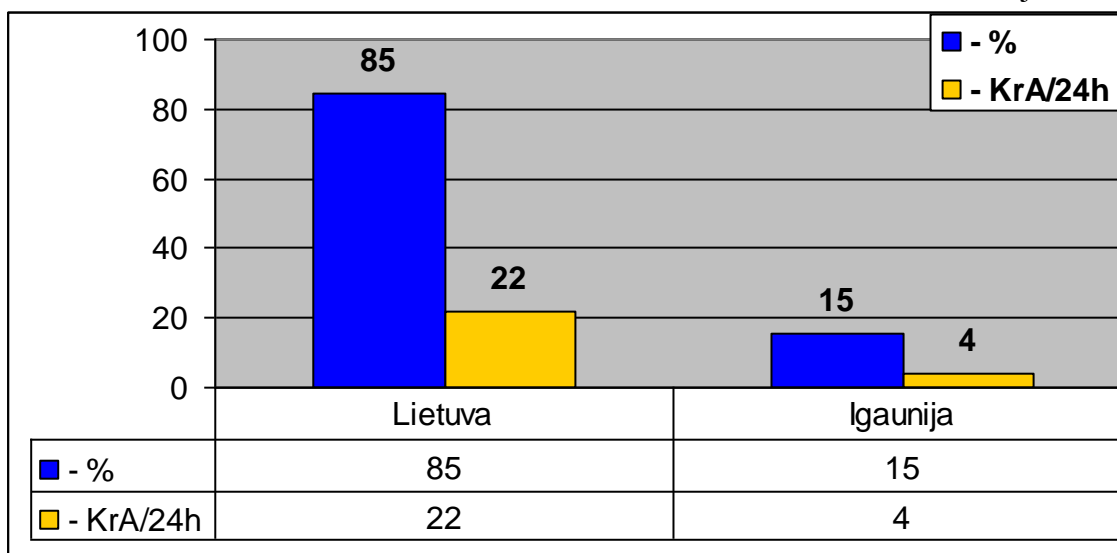


3.14.3. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā kravas automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos praktiski ir vienādi un lielākoties tie ir Lietuvas pārvadātāji.

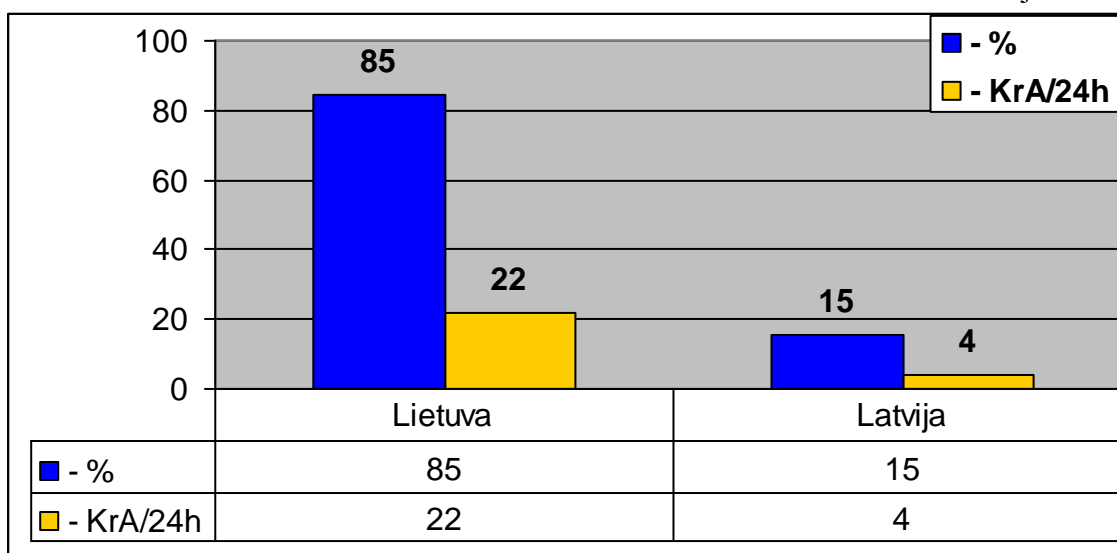
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Liepājas ostā pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.14.6.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Liepājas ostā pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.14.7.



3.14.4. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

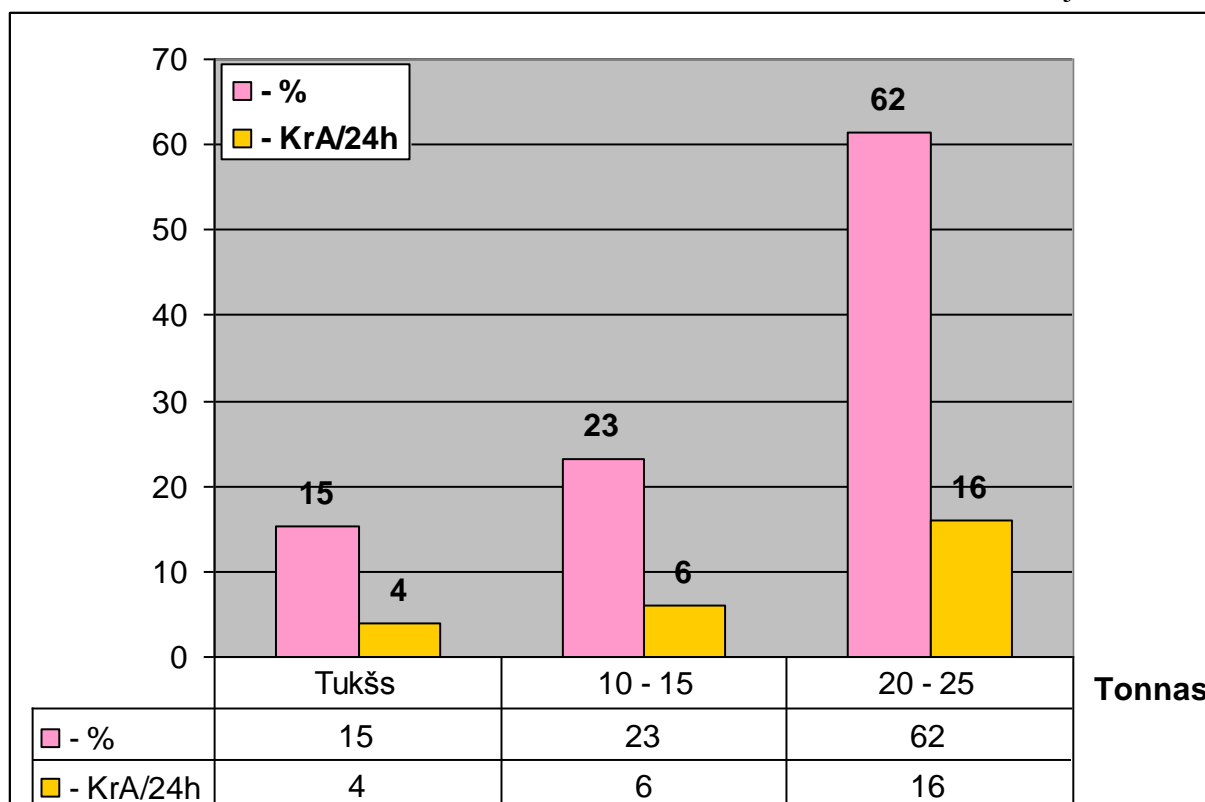
Ja raksturo caur Liepājas ostu tranzītā iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad visi no tiem bija ar 5 asīm.

3.14.5. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos nav ļoti atšķirīgs. Abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām (skat. zīmējums 3.14.8. un zīmējums 3.14.9.).

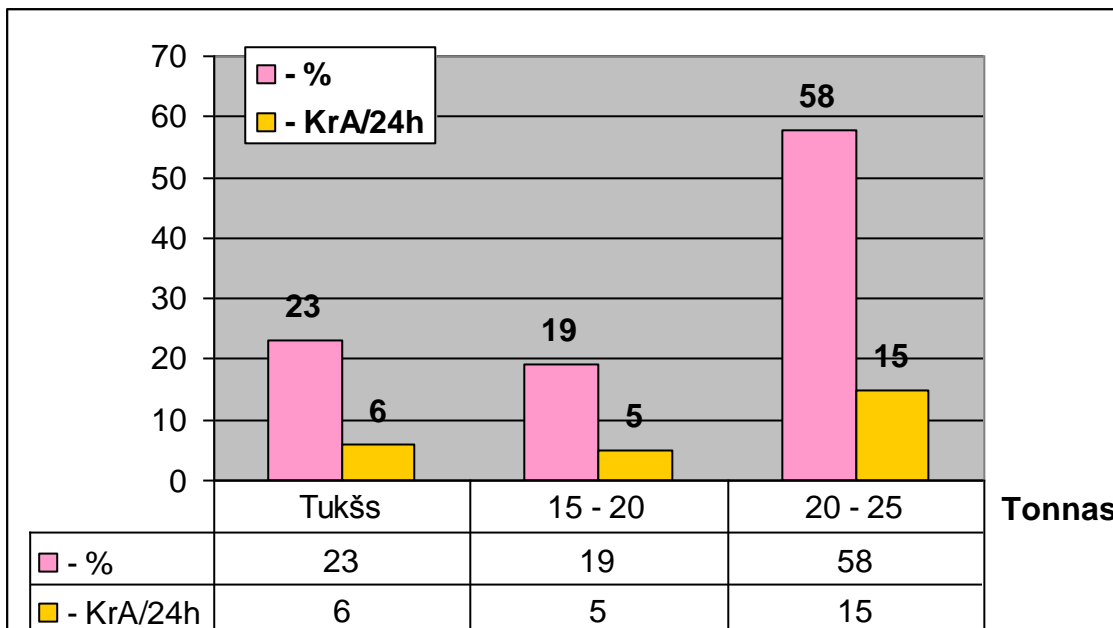
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Liepājas ostu

Zīmējums 3.14.8.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Liepājas ostu

Zīmējums 3.14.9.

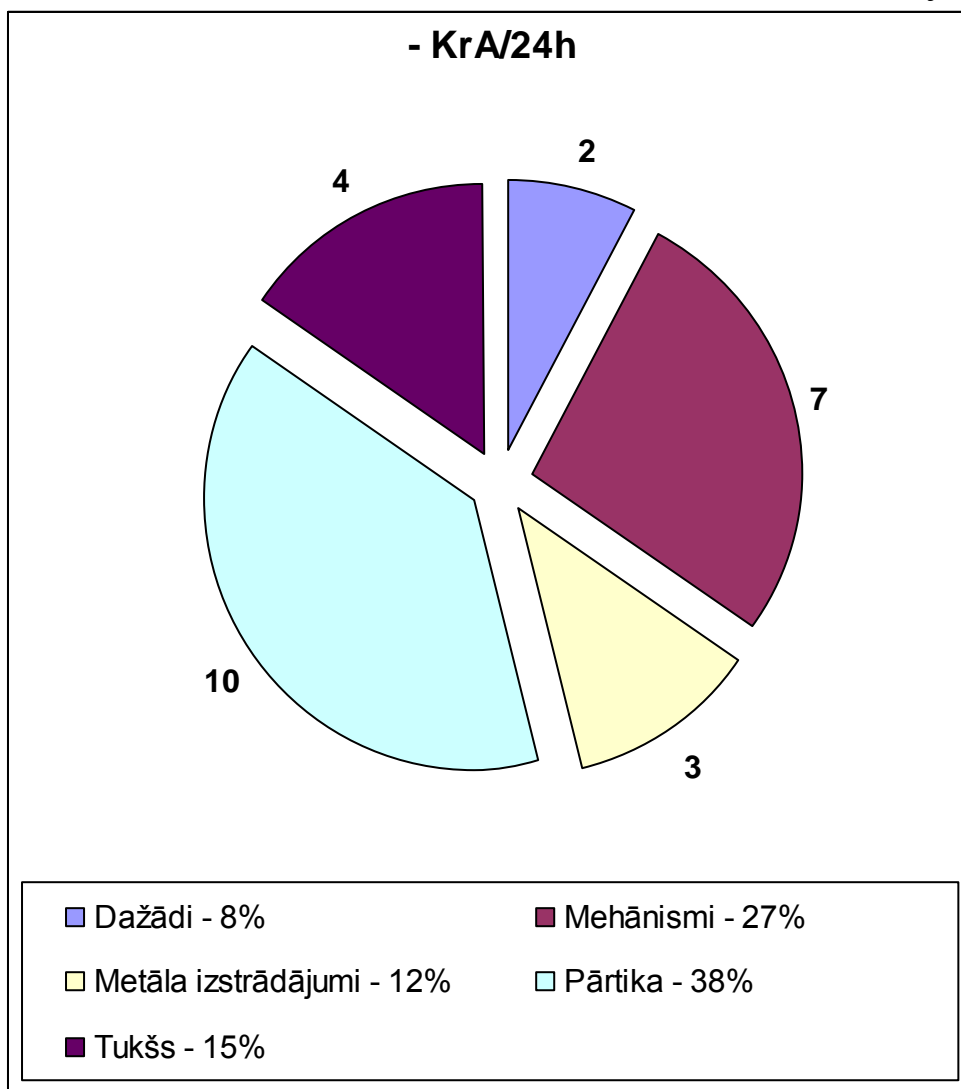


3.14.6. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Caur Liepājas ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir dažāds (skat. zīmējums 3.14.10.).

Caur Liepājas ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

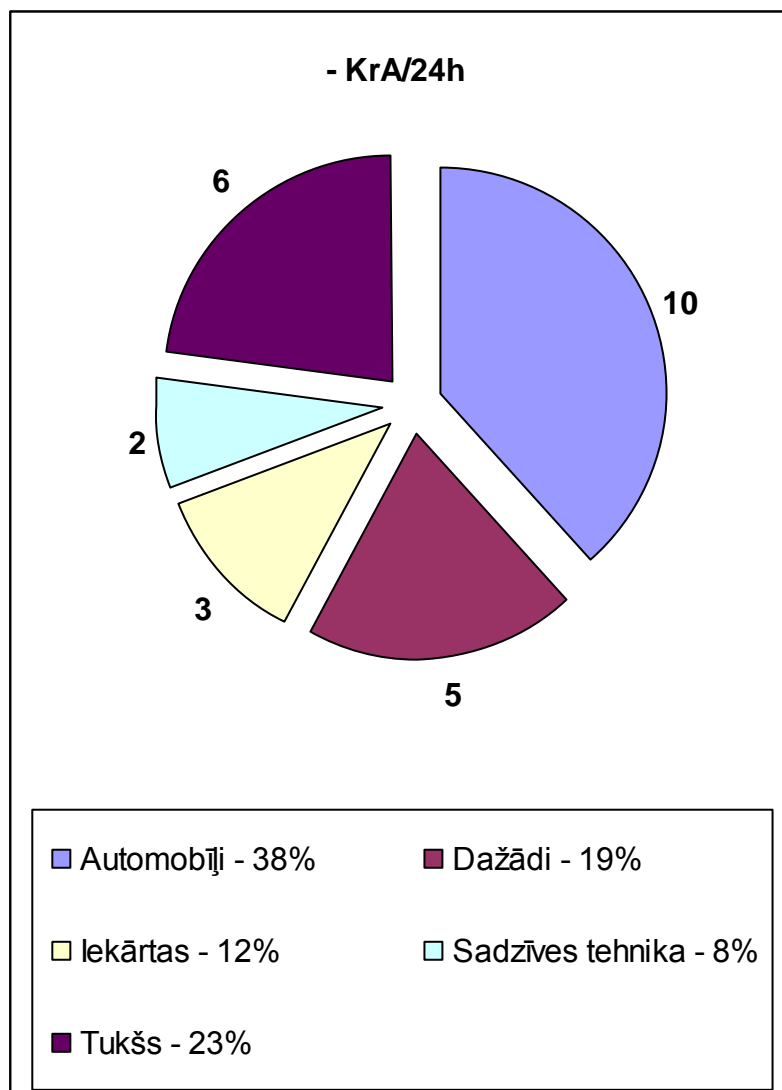
Zīmējums 3.14.10.



Caur Liepājas ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju arī ir dažāds, tikai šajā virzienā izteikta tranzīta krava ir automobiļi, kā arī tukšo kravu ir vairāk (skat. zīmējums 3.14.11.).

Caur Liepājas ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.14.11.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Uz Liepājas ostu automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti vienīgi virzienā no Latvijas.

Virzienā no Latvijas tranzītā caur Liepājas ostu diennaktī vidēji šķērso 2 kravas automobiļi ar kravas konteineriem un abi ir no Lietuvas.

3.14.7. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Liepājas ostu visvairāk kravas automobili nāk no Lietuvas caur Rucavas RKP (skat. tabula 3.14.3. un zīmējums 3.14.12.).

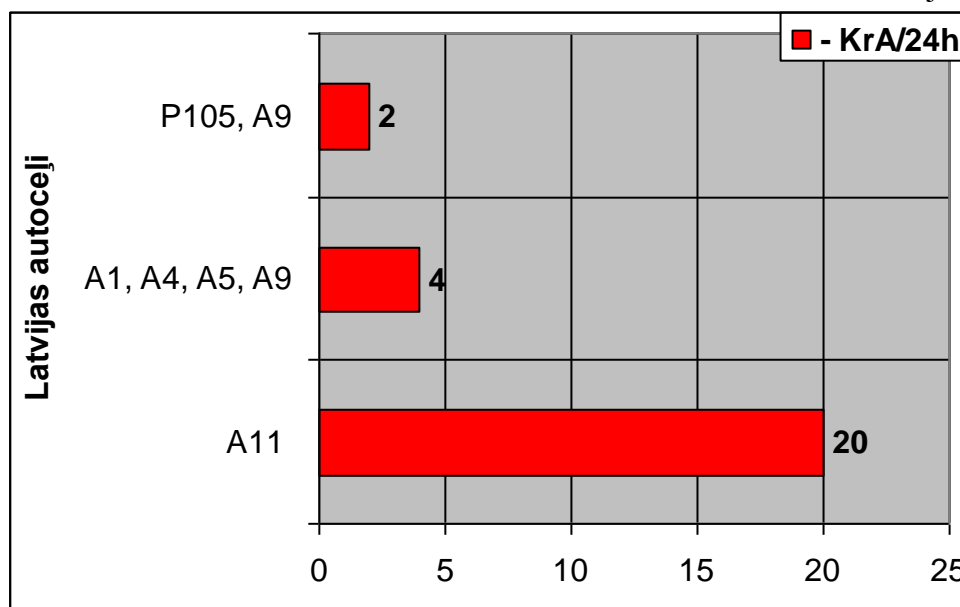
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Liepājas ostu

Tabula 3.14.3.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A11 (Rucava – Liepājas osta)	20	77
A1, A4, A5, A9 (Ainaži – Rīga – Liepājas osta)	4	15
P105, A9 (Ezere – Saldus – Liepājas osta)	2	8

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Liepājas ostu

Zīmējums 3.14.12.



Arī virzienā no Liepājas ostas tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Rucavas RKP un krietni mazāk caur Terehovas un Grenctāles RKP (tabula 3.14.4. un zīmējums 3.14.13.).

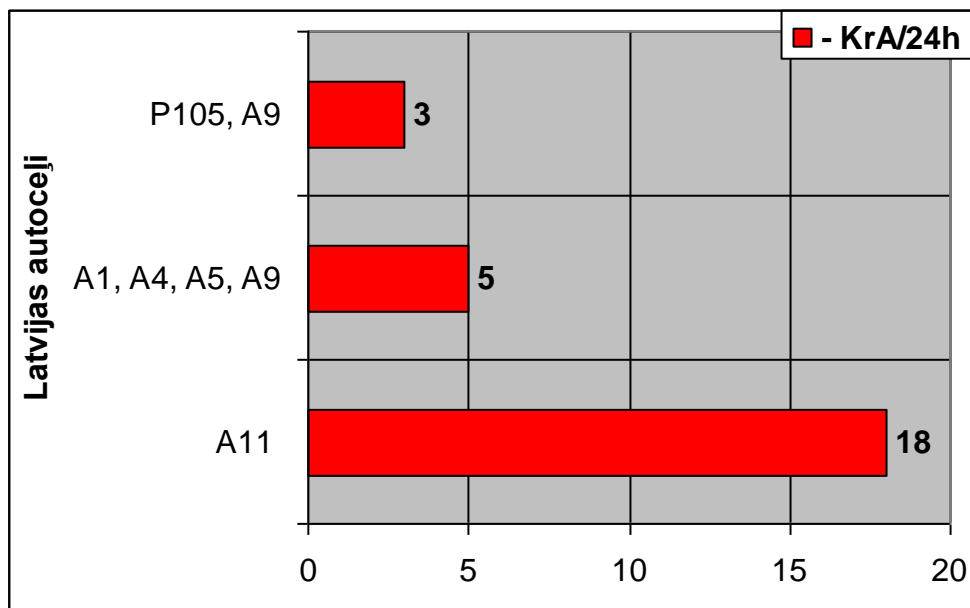
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Liepājas ostas

Tabula 3.14.4.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
A11 (Liepājas osta - Rucava)	18	69
A9, A5, A6, A15, A12 (Liepājas osta – Rīga – Jēkabpils – Terehova)	5	19
A9, P103, A7 (Liepājas osta – Dobeles – Bauska - Grenctāle)	3	12

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Liepājas ostas

Zīmējums 3.14.13.



Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu tranzīta satiksme caur Liepājas ostu

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

3.15. Ventspils osta

3.15. Ventspils osta

Satiksmes aptaujas vietas novietojuma shēma

Zīmējums 3.15.1



Satiksmes skaitīšana ar interviju tika veikta nozīmīgākajos sauszemes RKP. Skaitīšanas laikā tika apturēti visi abos virzienos braucošie kravas automobiļi un aptaujājot noskaidrots no kurienes un uz kurieni tie brauc, līdz ar to, zinot kravas automobiļa maršrutu, nav grūti noteikt vai kravas automobilis brauc tranzītā vai ne. Tranzīta satiksme no vai uz ostām, jebkurā gadījumā, atspoguļojās skaitīšanas rezultātos, jo, ja runa ir par tranzīta satiksmi, tad kravu automobiļiem, kas dodas uz vai no ostām ir jāšķērso kāds no sauszemes RKP. Sarunās ar ostu administrāciju izdevās noskaidrot, ka tā oficiāli nekādu kravas automobiļu uzskaiti neveic, bet privātās struktūras, aizbildinoties ar komercnoslēpumu, šādu informāciju nevēlas atklāt.

Tomēr pārrunās ar ostas administrāciju izdevās noskaidrot, ka gadā vidēji pa dienu ostā iebrauc un izbrauc ap 250 kravas automobiļi, no kuriem lielākā daļa ir vietējie, kas uz ostu ved graudus, metālu un tamlīdzīgas kravas. Detalizētāku informāciju par kravu sastāvu un maršrutiem iegūt nav iespējams, jo neviena no ostā strādājošām struktūrām neveic nekādu uzskaiti.

Satiksmes skaitīšanas ar interviju gaitā uz RKP tika konstatēti kravas automobiļi, kas tranzītā brauca uz vai no Ventspils ostu, tādēļ turpmākā analīze ir veikta balstoties uz intervijā iegūtajiem datiem.

3.15.1. Tranzīta kravu pārvadājumu maršruti

Kopējais tranzīta gada vidējais apjoms Ventspils ostā abos virzienos ir 84 kravas automobiļi diennaktī.

Virzienā no Latvijas caur Liepājas ostu gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 33 kravas automobiļi. Tranzīta virzieni ir no dažādām pusēm. No Lietuvas (23 KrA/24h), Igaunijas (6 KrA/24h) un Krievijas (4 KrA/24h), savukārt brauciena galapunkti pārsvarā ir Vācija, Zviedrija, Lielbritānija un Nīderlande (skat. tabula 3.15.1.).

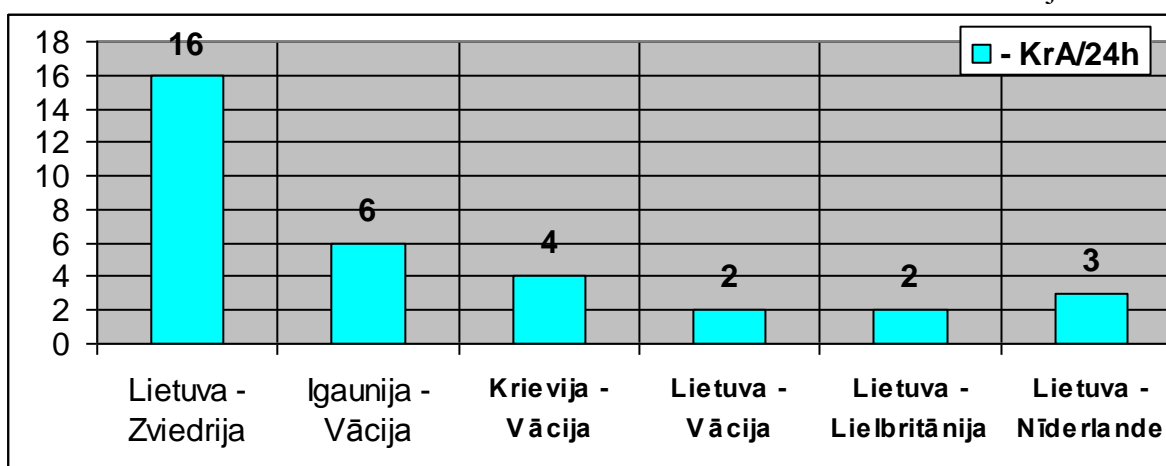
Brauciena galapunkts tranzīta kravas automobiļiem izbraucot no Latvijas caur Ventspils ostu

Tabula 3.15.1.

Valsts	KrA/24h
Zviedrija	16
Vācija	12
Nīderlande	3
Lielbritānija	2

Tranzīta satiksmes maršruti izbraucot no Latvijas caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.2.



Virzienā uz Latviju caur Ventspils ostu gada diennakts vidējā tranzīta intensitāte ir 51 kravas automobiļis. Tranzīta satiksme šajā virzienā pārsvarā ir no Zviedrijas (33 KrA/24h) un Vācijas (18 KrA/24h) un (skat. tabula 3.15.2. un zīmējums 3.15.3.).

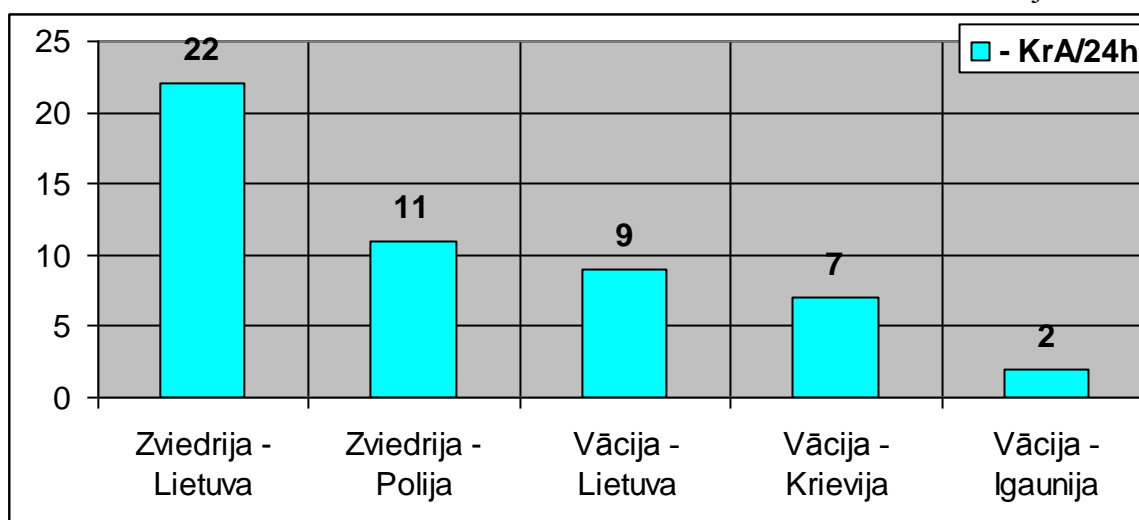
Brauciena galapunkti tranzīta kravas automobiļiem iebrūcot Latvijā caur Ventspils ostu

Tabula 3.15.2.

Valsts, pilsēta	KrA/24h
Lietuva	31
Polija	11
Krievija	7
Igaunija	2

Tranzīta satiksmes maršruti iebrūcot Latvijā caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.3.

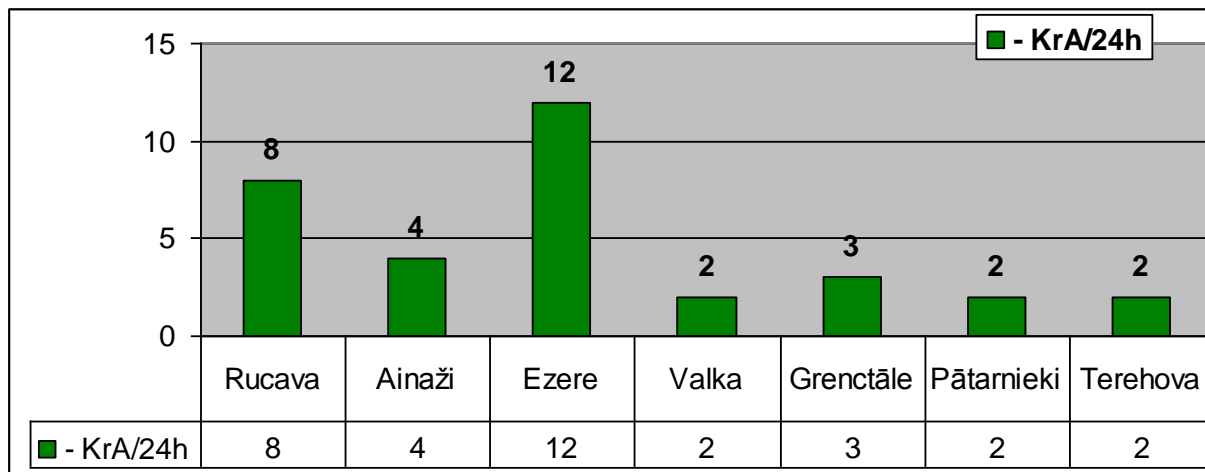


3.15.2. Robežkontroles punkti

Tranzīta kravas automobiļi virzienā uz Ventspils ostu iebruca Latvijā caur dažādiem RKP, turklāt abos virzienos šie RKP lielākoties ir vieni un tie paši (zīmējums 3.15.4. un zīmējums 3.15.5.).

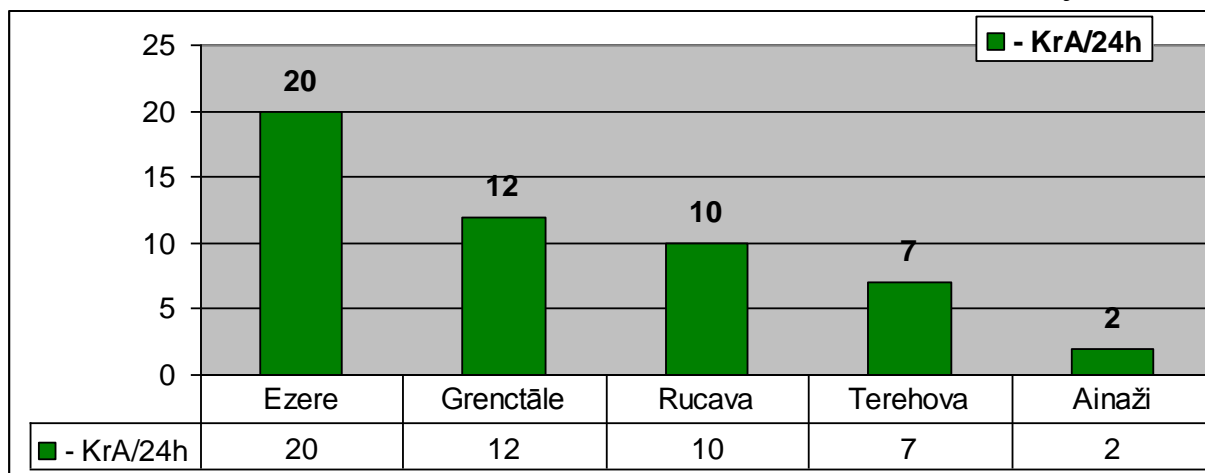
Robežkontroles punkti tranzītā iebrucaot Latvijas teritorijā virzienā uz Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.4.



Robežkontroles punkti tranzītā izbraucot no Latvijas teritorijas virzienā no Ventspils ostas

Zīmējums 3.15.5.

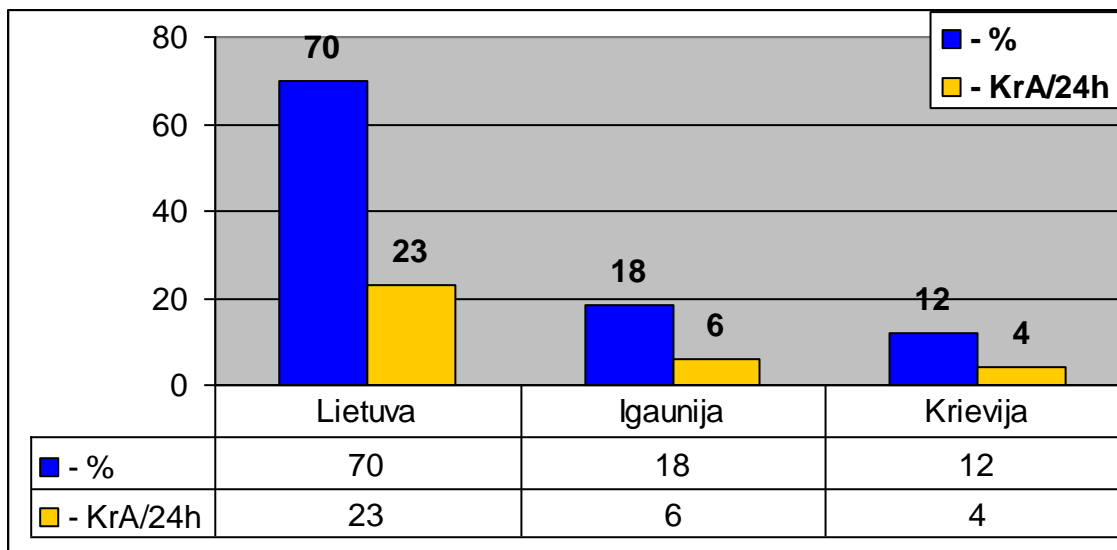


3.15.3. Kravas automobiļu reģistrācijas valsts

Ja ņem vērā kravas automobiļu reģistrācijas valsti, tad abos virzienos praktiski ir vienādi un lielākoties tie ir Lietuvas pārvadātāji. Tikai virzienā no Latvijas parādās pārvadātāji no Polijas.

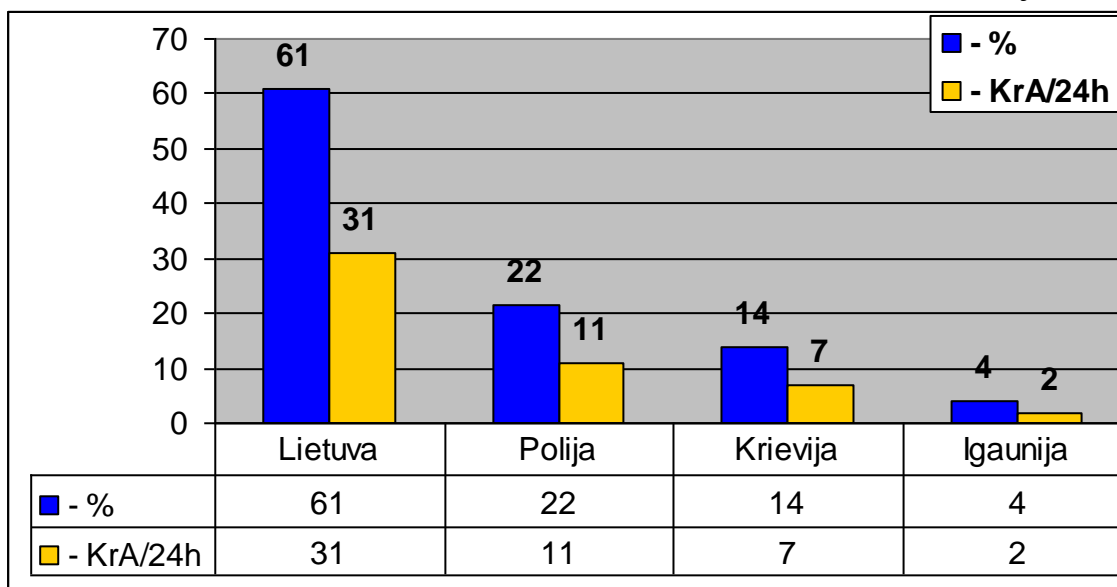
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ventspils ostā pēc to reģistrācijas valsts virzienā no Latvijas

Zīmējums 3.15.6.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums Ventspils ostā pēc to reģistrācijas valsts virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.15.7.

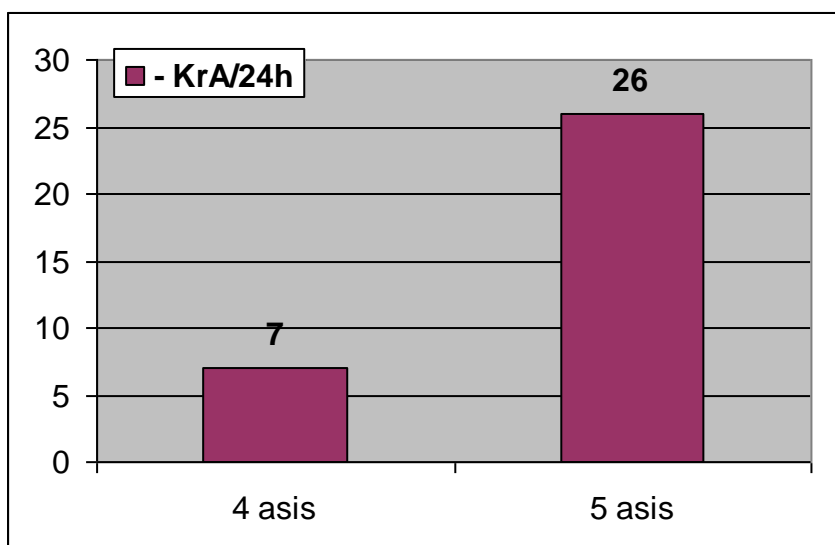


3.15.4. Kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita

Ja raksturo caur Ventspils ostu iebraucošos un izbraucošos kravas automobiļu tehniskos parametrus, tad lielāka daļa no tiem ir ar piecām asīm, no kurām 3 ir kravas nodalījumam jeb puspiekabei. Šādi kravas automobiļi ir visizplatītākie tranzīta satiksmē, kā arī kravu pārvadājumos vispār.

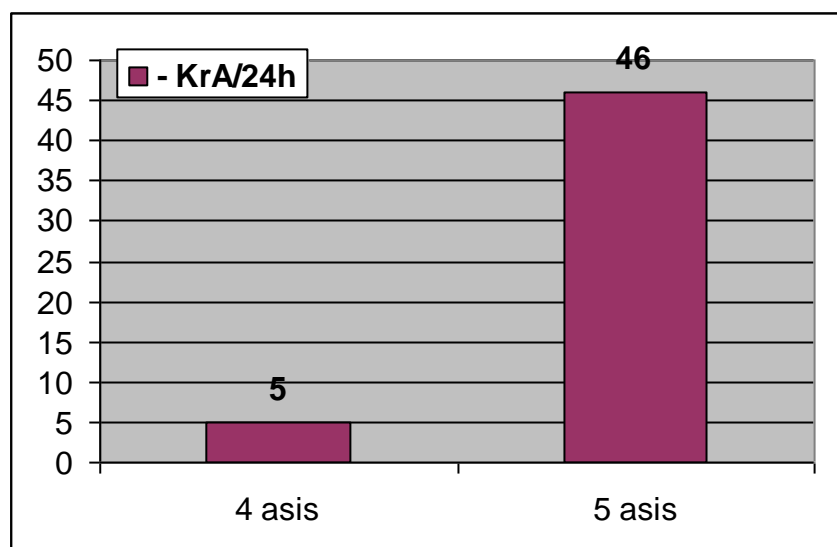
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita izbraucot no Latvijas caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.8.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc asu skaita iebraucot Latvijā caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.9.

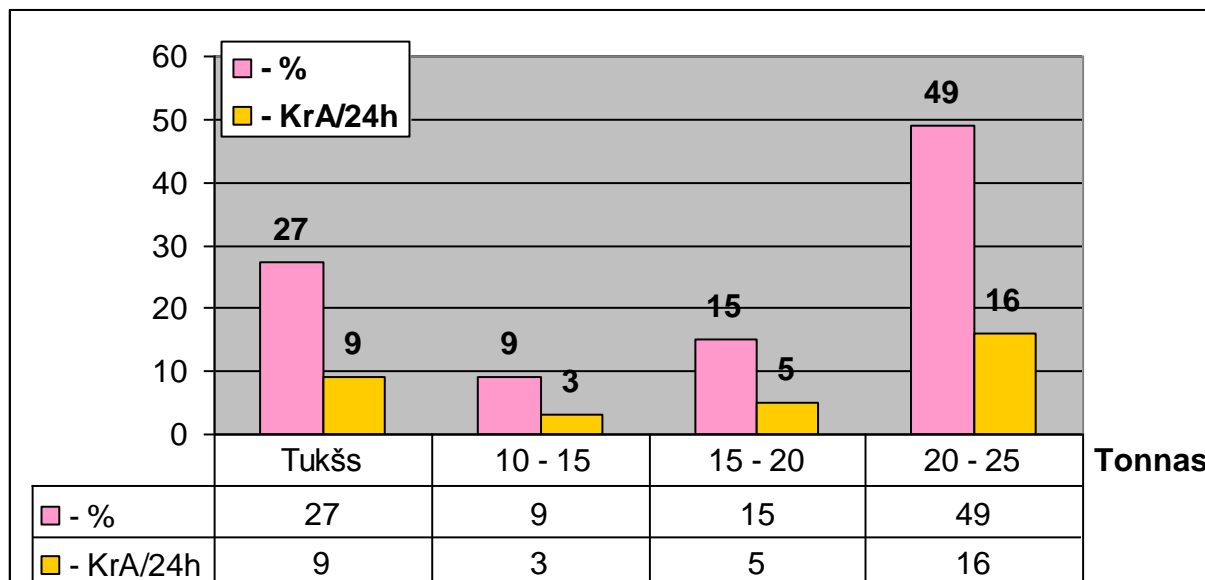


3.15.5. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara

Kravu sadalījums pēc svara abos virzienos nav ļoti atšķirīgs. Abos virzienos visbiežāk kravas svars ir no 20 līdz 25 tonnām (skat. zīmējums 3.15.10. un zīmējums 3.15.11.).

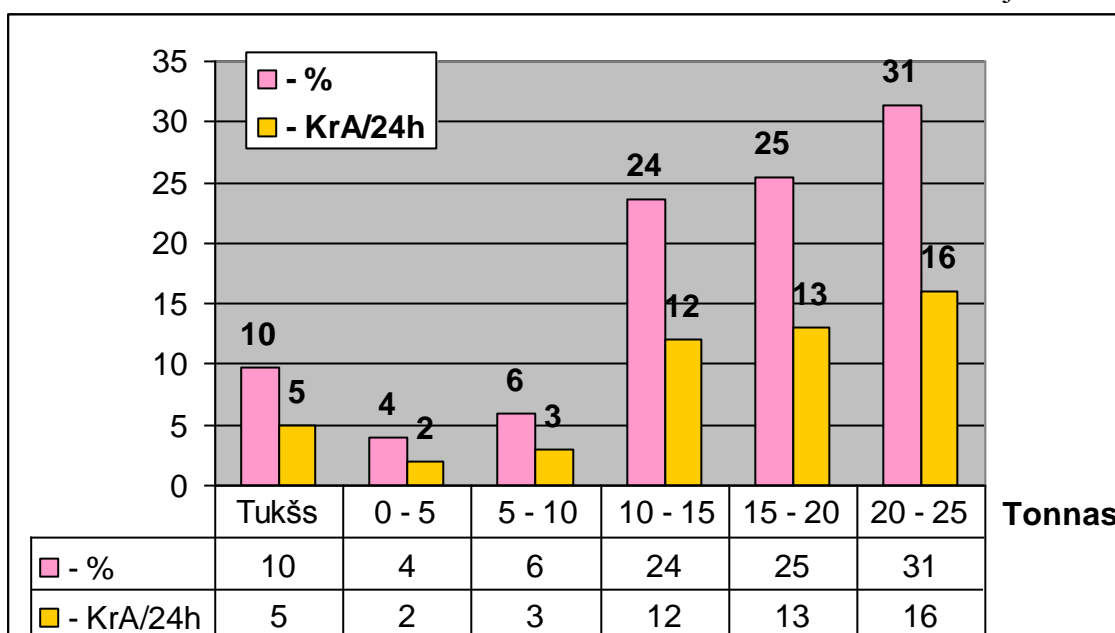
Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara izbraucot no Latvijas caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.10.



Tranzīta kravas automobiļu sadalījums pēc kravas svara iebraucot Latvijā caur Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.11.

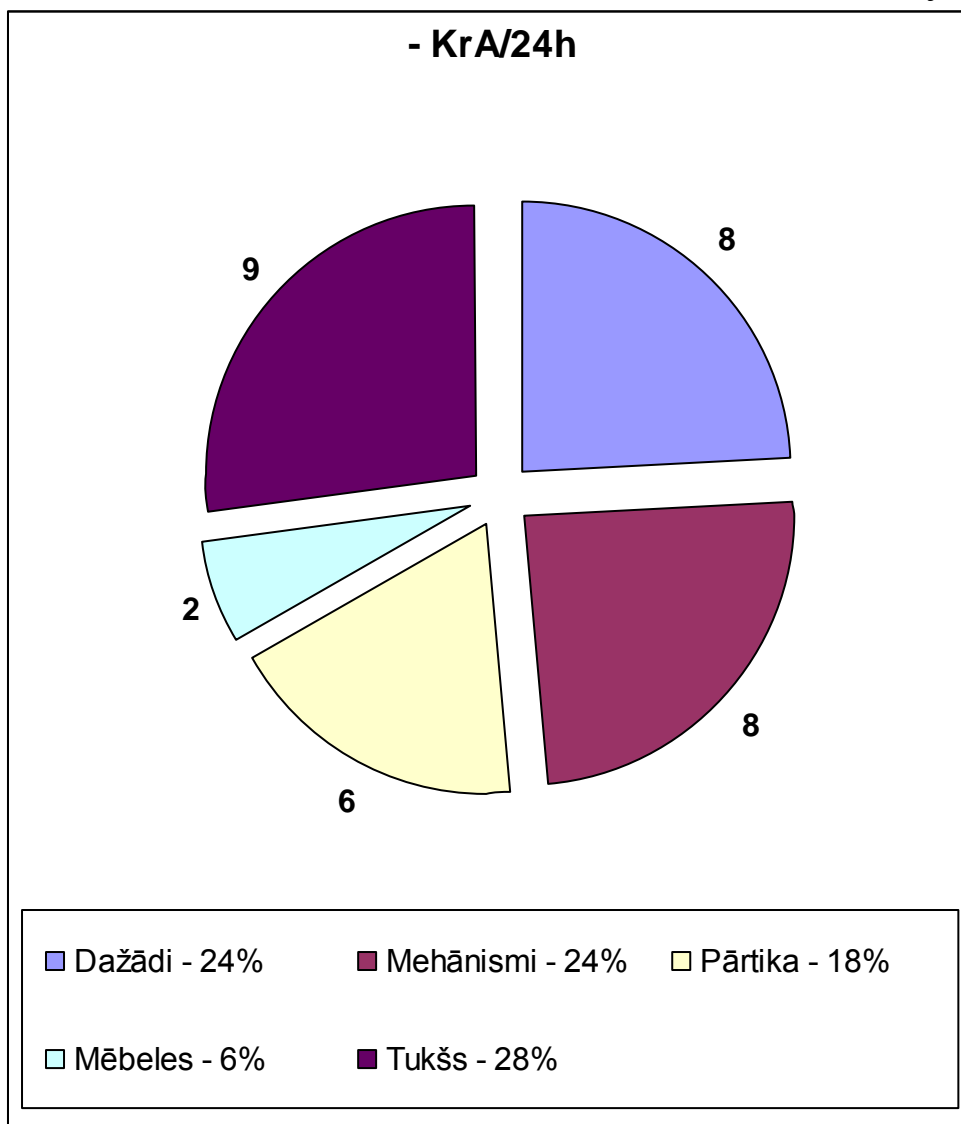


3.15.6. Kravas automobiļu sadalījums pēc kravas sastāva

Caur Ventspils ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas ir dažāds, bet salīdzinājumā ar pretējo virzienu ir lielāks tukšo kravu īpatsvars (zīmējums 3.15.12.).

Caur Ventspils ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā no Latvijas

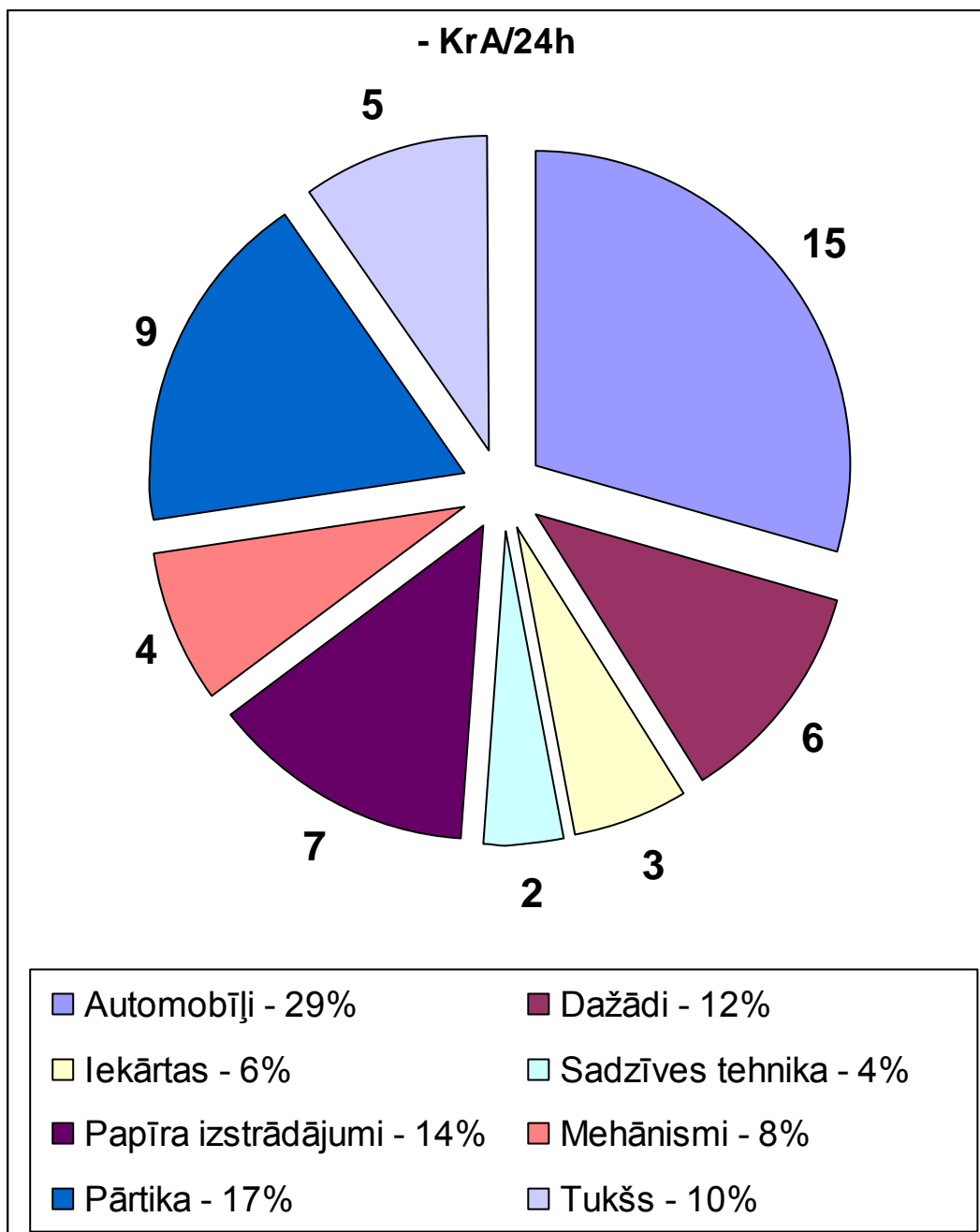
Zīmējums 3.15.12.



Caur Ventspils ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju arī ir dažāds, tikai šajā virzienā izteikta tranzīta krava ir automobiļi. (zīmējums 3.15.13.).

Caur Ventspils ostu tranzītā braucošo kravas automobiļu sastāvs virzienā uz Latviju

Zīmējums 3.15.13.



Preces no preču grupām lielākoties atbilst tās nosaukumam un sīkākam atšifrējumam nav lielas nozīmes vai arī aptaujas gaitā to nebija iespējams noskaidrot.

Virzienos uz vai no Ventspils ostas automobiļi ar kravas konteineriem tika konstatēti abos virzienos.

Virzienā no Latvijas tranzītā caur Ventspils ostu diennaktī vidēji šķērso 7 kravas automobiļi ar kravas konteineriem un visi ir no Lietuvas. No Liepājas ostas tālāk tie tiks transportēti uz Nīderlandi, Vāciju vai Zviedriju.

Virzienā uz Latvijas tranzītā caur Ventspils ostu diennaktī vidēji šķērso 6 kravas automobiļi ar kravas konteineriem. To brauciena sākumpunkti ir Vācija un Zviedrija.. No Liepājas ostas tālāk tie pārsvarā uz Lietuvu..

3.15.7. Kravas automobiļu maršruti pa Latviju

Pēc satiksmes intervijas datiem virzienā uz Ventspils ostu visvairāk kravas automobiļi nāk no Lietuvas caur Ezeres RKP (skat. tabula 3.15.3. un zīmējums 3.15.14.).

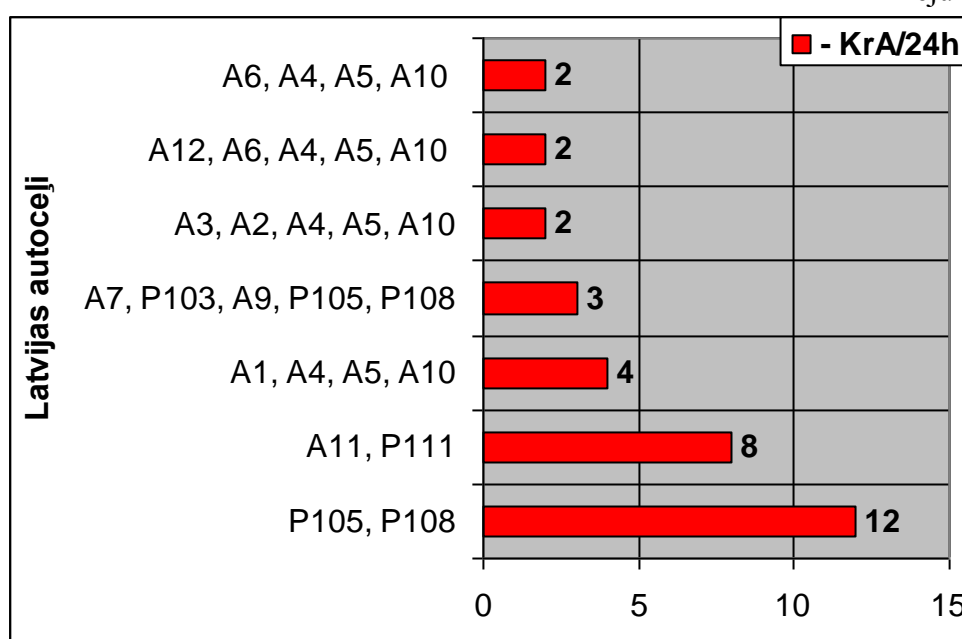
Tranzīta kravas automobiļu maršruti caur Latviju virzienā uz Ventspils ostu

Tabula 3.15.3.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P105, P108 (Ezere – Saldus – Ventspils osta)	12	37
A11, P111 (Rucava – Ventspils osta)	8	24
A1, A4, A5, A10 (Ainaži – Rīga – Ventspils osta)	4	12
A7, P103, A9, P105, P108 (Grenctāle – Saldus – Ventspils osta)	3	9
A3, A2, A4, A5, A10 (Valka – Rīga – Ventspils osta)	2	6
A12, A6, A4, A5, A10 (Terehova – Rīga – Ventspils osta)	2	6
A6, A4, A5, A10 (Pātarnieki – Rīga – Ventspils osta)	2	6

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā uz Ventspils ostu

Zīmējums 3.15.14.



Virzienā no Ventspils ostas tranzīta satiksme galvenokārt ir caur Ezeres RKP, kā arī no citiem RKP pa visu Latviju. (tabula 3.15.4. un zīmējums 3.15.15.).

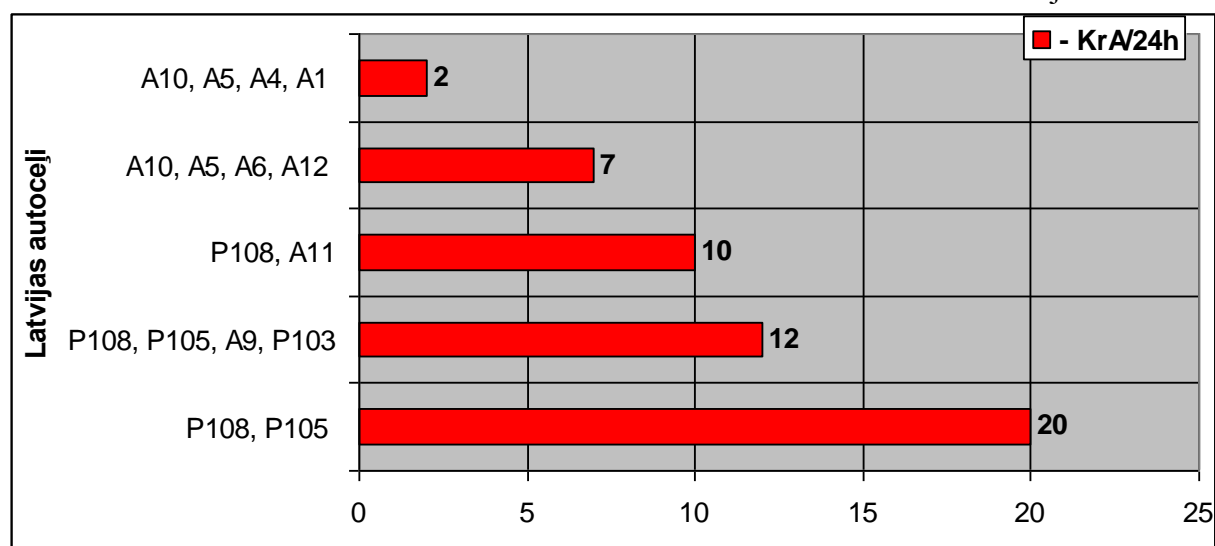
Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ventspils ostas

Tabula 3.15.4.

Maršruts pa Latviju	KrA/24h	%
P108, P105 (Ventspils osta – Ezere)	20	40
P108, P105, A9, P103 (Ventspils osta – Saldus - Grenctāle)	12	24
P108, A11 (Ventspils osta - Rucava)	10	19
A10, A5, A6, A12 (Ventspils osta – Rīga - Terehova)	7	13
A10, A5, A4, A1 (Ventspils osta – Rīga - Ainaži)	2	4

Tranzīta kravas automobiļu maršruti pa Latviju virzienā no Ventspils ostas

Zīmējums 3.15.15.



Rasējuma daļā var aplūkot kravas automobiļu plūsmu raksturojošas shēmas, kuras ir attēlotas kartē ar galvenajiem satiksmes plūsmas virzieniem attiecīgajā RKP un virzienā.

Kravas automobiļu tranzīta satiksme caur Ventspils ostu

Satiksmes plūsmu raksturojošās kartes

4. Tranzītraspporta plūsmu raksturojošā karte

4. Tranzītraspota plūsmu raksturojošā karte

Satiksmes aptaujas gaitā ir iegūti dati par Latvijas teritorijā iebraucošajiem un izbraucošajiem kravas automobiļiem. Katrs virziens tika atsevišķi analizēts, iegūtie dati sistematizēti un izveidotas kartes ar kravu plūsmas virzieniem, tai skaitā tranzīta. Satiksmes aptauja ir veikta valsts galvenajos robežas šķērsošanas punktos, un iegūta apjomīga informācija par kravas transporta plūsmām un visiem valsts nozīmes autoceļiem un tranzīta koridoriem.

Lai informācija par tranzītu Latvijas teritorijā būtu uzskatāmāka, visas atsevišķās kartes tika apkopotas vienā kopējā tranzīta satiksmes plūsmu raksturojošā kartē. Ņemot vērā to, ka katrā skaitīšanas punktā tranzīta satiksmes plūsma ir aprēķināta kā gada diennakts vidējā kravas automobiļu plūsma, tad var pieņemt, ka tās apvienojot, veidojas visu tranzīta satiksmes plūsmu raksturojošā karte.

Apvienojot katru skaitīšanas punktu raksturojošās kartes, daudzi virzieni savā starpā pārklājas, tādēļ atsevišķos maršrutos satiksmes plūsma tika reducēta uz vidējo intensitāti, lai rezultāti pēc iespējas vairāk atbilstu reālajai situācijai.

5. Perspektīvā tranzītransporta plūsmu raksturojošā karte

5. Perspektīvā tranzītraspporta plūsmu raksturojošā karte

Kravu plūsmu, jo īpaši tranzīta, ir ļoti grūti prognozēt, jo tā ir atkarīga no dažādiem ekonomiskajiem un politiskajiem faktoriem. Šos faktorus ne vienmēr var paredzēt, tādēļ jebkuras prognozes ir ņemamas vērā kā zināmu nosacījumu piepildīšanās vai nepiepildīšanās scenārijs.

Tranzīta kravu un kravu transporta plūsmu intensitāte kopumā stabilos politiskajos apstākļos ir cieši saistīta ar ekonomiskajām norisēm attiecīgajā valstī. Ja runa ir par tranzīta kravu plūsmām, tad tās vistiešāk ietekmē ekonomiskās norises mūsu tuvākajās kaimiņvalstīs – Igaunijā, Somijā, Krievijā, Baltkrievijā, Polijā un Eiropas Savienībā kopumā, jo tieši šo valstu savstarpējās tirdzniecības saites veido tranzītu caur Latviju. Pēc satiksmes aptaujas datiem, vislielākā tranzīta satiksmes plūsma ir posmā no Grenctāles RKP līdz Ainažu RKP un posmā starp Terehovas (Grebņevas) RKP un Medumu (Subates) RKP. Abiem šiem virzieniem ir atšķirīga ekonomiskā specifika, jo Ainažu - Grenctāles virziens pārsvarā ir Igaunijas vai Somijas tirdzniecības ceļš ar ES dalībvalstīm, bet starp Terehovas (Grebņevas) RKP un Medumu (Subates) RKP pārsvarā ir ES dalībvalstu tirdzniecības ceļš uz Krieviju, tādēļ prognozējot perspektīvo tranzīta plūsmu caur Latviju, par pamatu tiks ņemti 3 ekonomiskās izaugsmes koeficienti:

1. Grenctāles – Ainažu virzienam par pamatu tiks ņemts vidējais ekonomikas pieaugums Igaunijā, Somijā, Lietuvā, Polijā un ES valstīs kopumā, jo šajā maršrutā tranzīta satiksmi galvenokārt veido tieši šīs valstis;
2. Terehovas (Grebņevas) - Medumu (Subates) virzienam par pamatu tiks ņemts vidējais ekonomikas pieaugums Krievijā, Lietuvā, Polijā un ES valstīs kopumā, jo šajā maršrutā tranzīta satiksmi galvenokārt veido tieši šīs valstis;
3. Tranzīta satiksmes pieaugums maršrutos, kuri neietilpst galvenajos tranzīta koridoros, tiks pieņemts šo koridoru vidējais pieaugums, jo mazāk noslogotie maršruti no ekonomiskā viedokļa veido neviennozīmīgu satiksmes tīklu visos virzienos gandrīz pa visu valsti.

Par pamatu iespējamam ekonomiskās izaugsmes pieaugumam attiecīgajā valstī, un līdz ar to arī tranzīta satiksmes intensitātes pieaugumam caur Latviju, tiks ņemtas vērā Starptautiskā Valūtas Fonda iekšzemes kopprodukta pieauguma (IKP) prognozes (skat. tabula 5.1.).

Starptautiskā Valūtas Fonda IKP pieauguma prognozes procentos 2008. - 2013. gadam

Tabula 5.1.

	Gads						Pieauguma koeficients uz 2013. gadu	Vidējie pieauguma koeficienti uz 2013. gadu		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		1.189	1.227	1.208
Igaunija	-1.521	0.464	5.364	5.977	5.242	5.177	1.242			
Somija	2.495	1.623	2.2	2.5	2.5	2.3	1.116			
Lietuva	3.876	0.659	2.583	6	5.5	5.5	1.218			
Polija	5.242	3.759	4.844	4.857	5.048	5.072	1.259			
ES kopumā	1.65	0.554	1.878	2.552	2.701	2.762	1.109			
Krievija	7	5.5	6	6	5.7	5.5	1.322			

IKP pieaugums ir balstīts uz Starptautiskā Valūtas fonda prognozēm, jo šī ir viena no kompetentākajām finanšu iestādēm pasaulē, turklāt, ņemot vērā globālo ekonomisko krīzi, reti kura valsts vai finanšu iestāde apņemas prognozēt IKP pieaugumu periodam, kurš ilgāks par 2 gadiem, un arī tad prognozes tiek mainītas gandrīz katru mēnesi. Tabulā 5.1. aplūkojamās prognozes ir veiktas novembrī, tādēļ nav nekur izslēgts, ka tās tuvāko mēnešu laikā varētu arī mainīties. Tomēr, ja aplūko Eiropas Komisijas izdoto informatīvo materiālu - „EUROPEAN ENERGY AND TRANSPORT TRENDS TO 2030 – UPDATE 2007”, tad vidējais ES kravu transporta pieaugums periodam 2000. - 2010. gadam tiek prognozēts 2.45% katru gadu, bet periodam 2010. - 2030. gadam – 1.48% katru gadu. Pēc Eiropas Komisijas informatīvā materiāla, kravu transporta pieaugums ir pieņemts kā vidējais visā ES, tādēļ šajā pētījumā izmantoto pieauguma scenāriju var uzskatīt par optimistisko scenāriju, kurš ir maksimāli pielāgots tranzītam caur Latviju.

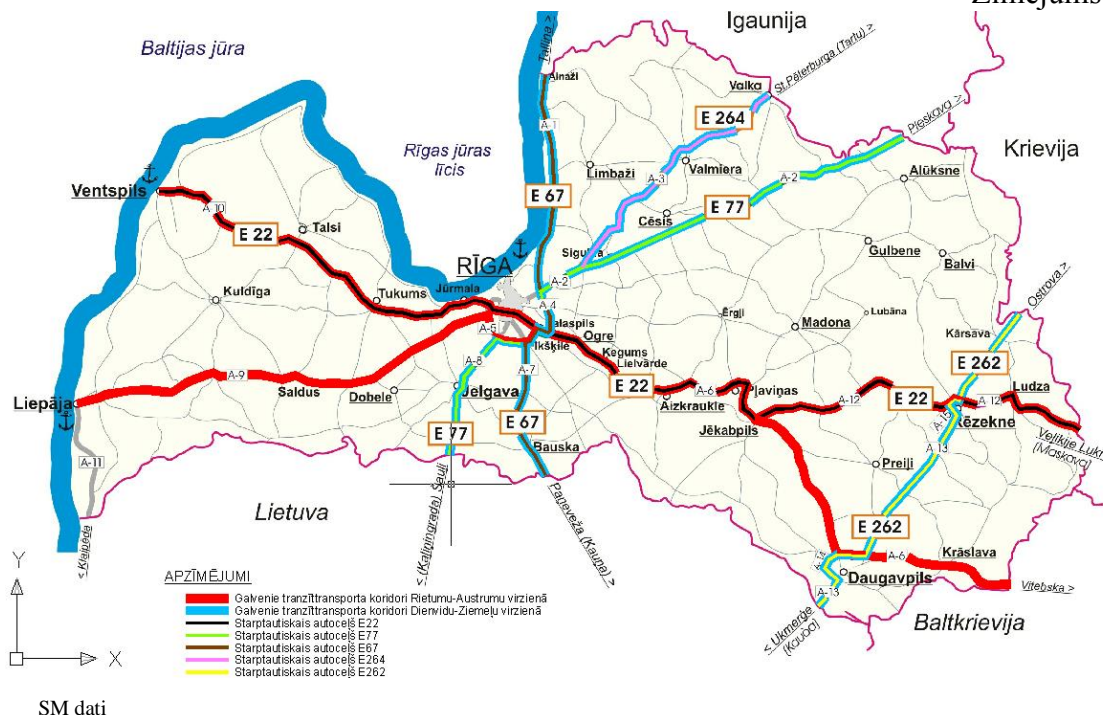
6. Latvijas autoceļi Eiropas kopējā satiksmes tīklā

6. Latvijas autoceļi Eiropas kopējā satiksmes tīklā

Uz 2008. gada 1. janvāri Latvijas kopējais valsts autoceļu garums ir 20 180,049 km, no tiem galvenie (A) šķiras ceļi 1 647,468 km. Vairāki no šiem autoceļiem ir iekļauti arī ES kopējā satiksmes tīklā kā E ceļi.

Starptautisko koridoru autoceļu tīkls.

Zīmējums 6.1.



Latvijas galveno autoceļu tīklu var iedalīt arī divos koridoros- Ziemeļu-Dienvidu un Rietumu-Austrumu. Šajos koridoros lielākoties koncentrējās vietējais un tranzīta kravu autotransports. Pie Ziemeļu-Dienvidu koridora var pieskaitīt valsts galvenos ceļus A1(E67), A2(E77), A3(E264), A4(E77), A5(E77), A7(E67), A8(E77), A13(E262), kur galvenie virzieni ir Tallina, Tartu, Pleskava, St. Pēterburga, Kaļiņingrada, Kauņa un Varšava. Savukārt, Rietumu-Austrumu koridors savieno Ventspils un Liepājas ostas ar austrumu robežu, un kā galvenais maršruts šajā virzienā ir Eiropas mēroga ceļš E22, kas Latvijas teritorijā sākās Ventspilī un pa autoceļiem A10, A5, A6, A12 turpinās līdz Terehovas robežpunktam Maskavas virzienā. Pātarnieku robežpunkts Vitebskas (Baltkrievija) virzienā nav tik populārs virziens kā Terehova, tomēr tam ir zināma stratēģiska un perspektīva nozīme.

Apjomīgāku izpēti par Latvijas autoceļu un tranzītsatiksmes attīstības perspektīvām nākotnē, attiecībā uz alternatīvajiem tranzītceļiem, loģistikas centriem un multimodālajiem savienojumiem, varēs sniegt pētījuma otrās daļas ietvaros, ko paredzēts veikt cita līguma ietvaros.

7. Secinājumi

7. Secinājumi

Pētījumā ir veikta tranzīta kravas autotransporta plūsmas analīze pamatojoties uz publiski pieejamās statistikas un satiksmes skaitīšanas ar interviju datiem. Balstoties uz šiem datiem, var apgalvot, ka tranzīta kravu maršrutu tīkls ir pa visiem Latvijas galvenajiem autoceļiem, bet galvenie ir 2 maršruti - no Grenctāles RKP līdz Ainažu RKP un posmā starp Terehovas (Grebņevas) RKP un Medumu (Subates) RKP. Kā jau minēts iepriekš, abiem šiem virzieniem ir atšķirīga ekonomiskā specifika, jo Ainažu - Grenctāles virziens pārsvarā ir Igaunijas vai Somijas tirdzniecības ceļš ar ES dalībvalstīm, bet starp Terehovas (Grebņevas) RKP un Medumu (Subates) RKP pārsvarā ir ES dalībvalstu tirdzniecības ceļš uz Krieviju.

Ja aplūko tranzīta maršruta attīstības perspektīvas Ainažu – Grenctāles virzienam jeb VIA Baltica maršrutam, ir paredzama nosacīti stabila attīstības perspektīva, jo šajā maršrutā pārsvarā ir savstarpējie kravu pārvadājumi starp Igauniju vai Somiju un ES dalībvalstīm. Ņemot vērā to, ka šajā maršrutā lielākā daļa no valstīm ir ES dalībvalstis, nākotnē nav paredzama kāda pēkšņa politiska vai ekonomiska savstarpējās tirdzniecības pārtraukšana, tādēļ tranzīta plūsma šajā maršrutā vairāk ir atkarīga no globālām ekonomiskām izmaiņu tendencēm, kā, piemēram, naftas cenu izmaiņām un tml.

Otrs galvenais tranzīta plūsmas maršruts starp Krievijas robežu (Terehovas, Grebņevas RKP) un Lietuvas robežu (Medumu, Subates RKP) ir daudz grūtāk prognozējams. Ja aplūko satiksmes intensitāti uz autoceļa A12, tad kopš 2000. gada tā ir samērā svārstīga, bet tomēr ar tendenci pieaugt. Tas varētu būt saistīts ar vispārējo ekonomisko izaugsmi Krievijā un Eiropā, kas sekmē savstarpējo tirdzniecības apjomu pieaugšanu, tomēr šajā tranzīta maršrutā ir ļoti daudz neprognozējamu politisko faktoru. Neformālās sarunās ar robežsardzes pārstāvjiem un automobiļu vadītājiem tika noskaidrots, ka kravas automobiļu rindas un plūsma uz robežas ir atkarīga no Krievijas robežkontroles punkta caurlaides spējas. Viss kravu pārvadājumu apjoma potenciāls nav izsmelts, bet rindu dēļ pārvadātājiem ir lieli zaudējumi no dīkstāves, un tas krietni sadārdzina transporta izdevumus, kas nesekmē starpvalstu tirdzniecības attīstību.

Līdz ar Latvijas iestāšanos ES, Terehovas un Grebņevas RKP virknei dalībvalstu ir kļuvuši par tuvāko ES ārējo robežu virzienā uz Maskavu, tiesa ar nosacījumu, ka tie izvairās braukt tranzītā caur Baltkrieviju. Pētījumā jau ir minēts, ka daudzi kravu pārvadātāji labāk izvēlas stāvēt rindā pirms Terehovas un Grebņevas RKP, nekā braukt tranzītā caur Baltkrieviju, tas nozīmē, ka šī maršruta turpmākā nākotne ir ļoti atkarīga no politiskajām un ekonomiskajām norisēm Baltkrievijā.

Attiecībā uz Baltkrievijas tranzīta attīstības plāniem, biznesa informācijas resursā „nozare.lv” A/S „Dominante loģistikas sistēma” attīstības daļas vadītājs S. Krivošejevs norāda ka: „Krievija un Baltkrievija veic intensīvas pārrunas, lai kopīgi radītu robežšķērsošanas punktu ar Poliju. Drīzumā īstenojoties šai iecerei, iebraucot Baltkrievijā, uzreiz varēs tikt uz Krieviju bez kādas papildu pārbaudes. Ceļš no Vācijas uz Maskavu samazināsies par 300-500 kilometriem un izdevīgāk būs braukt caur Baltkrieviju, nevis caur Latviju. Kā skaidro S. Krivošejevs, Krievijai un Baltkrievijai ir izdevīgi īstenot šos plānus - paši sevi apkalpo un paši sev ved. Turklāt Baltkrievija ir paziņojusi par lielas loģistikas noliktavas būvēšanas uzsākšanu, lai radītu pārkraušanas un uzglabāšanas zonas. Tas tiks veikts sadarbībā ar Krievijas uzņēmumiem. Viens no baltkrievu mērķiem ir pārņemt loģistikas pakalpojumu tirgu.”

Ņemot vērā augstāk minēto, tranzīta koridora attīstība virzienā uz Krieviju ir atkarīga no daudziem ekonomiskajiem un politiskajiem faktoriem. Tas ir atkarīgs arī no Latvijas atbildīgo amatpersonu rīcības, lai veicinātu robežas šķērsošanas ātruma palielināšanu uz Krievijas robežas, infrastruktūras uzlabošanu, kā arī nodokļu piemērošanu vai nepiemērošanu tranzīta kravu pārvadājumiem.

Dažādos mēdijos nereti Latviju norāda kā tranzītvalsti saistībā ar mūsu ostām, tomēr satiksmes aptaujas gaitā, salīdzinoši maz tika konstatēti tranzīta kravu pārvadājumi uz vai no Latvijas lielajām ostām. Arī konteineru pārvadājumi ar autotransportu kopējā satiksmes īpatsvarā ir ļoti maz, tādēļ šo ekonomiski izdevīgo pārvadājumu attīstībā vēl ir jāiegulda daudz darba, lai Latvija un tās ostas kļūtu par starptautiska līmeņa konteineru pārvadājumu tranzīta valsti.

8. Pētījumā izmantoto datu avotu saraksts

8. Pētījumā izmantoto datu avotu saraksts

1. Statistikas dati no:
 - a) Eurostat, epp.eurostat.ec.europa.eu;
 - b) Latvijas Republikas Centrālā Statistikas pārvalde, www.csb.gov.lv;
 - c) Valsts Ieņēmumu dienests, www.vid.gov.lv;
2. Latvijas nacionālā kravu ekspeditoru asociācija LAFF, www.laff.lv;
3. Latvijas Dzelzceļš, www.ldz.lv;
4. VAS Latvijas Valsts ceļi, www.lvceli.lv
5. Rīgas Ostas pārvalde, www.rigasbrivosta.lv;
6. Auto pārvadātāju asociācija „Latvijas auto”, www.lauto.lv;
7. LR Satiksmes Ministrija, www.sam.gov.lv
8. Autotransporta direkcija, www.atd.lv;
9. Valsts robežsardze, www.rs.gov.lv;
10. Starptautiskā lidosta Rīga, www.riga-airport.com;
11. Rīgas Brīvostas pārvalde, www.rop.lv;
12. Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas pārvalde, www.liepaja-sez.lv;
13. Ventspils Tirdzniecības osta, www.portofventspils.lv;
14. Eiropas komisija, ec.europa.eu;
15. UAB Transtira, www.transitra.lv.