

Telpiskās struktūras un transporta sistēmas izpēte Tallinas–Rīgas–Kauņas transporta koridorā

Aktivitāte: Darba paka 3 “Svārstmigrācijas izaugsmes koridori”, Aktivitāte 3.3

Versija: fināla

Datums: 2017. gada oktobris

Izstrādāts: Rīgas plānošanas reģions un SIA “STS Consulting”





Saturs

1	Izpildes kopsavilkums	Error! Bookmark not defined.
2	Pētījuma metodoloģija.....	3
3	Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu identificēšana un kategorizēšana	4
4	To dokumentu analīze, kas attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora attīstību, priekšlikumu sagatavošana vienotai sapratnei par transporta koridora galvenajiem transporta mezglu punktiem un savienojumiem.....	4
5	Anketas izstrāde	12
6	Ieinteresēto pušu viedokļu noteikšana	13
7	Informācijas apstrāde, kas iegūta ieinteresēto pušu aptaujas rezultātā.....	13
8	Informācijas apkopojums un analīze par esošajām satiksmes plūsmām, svārstmigrāciju un pasažieru pārvadājumu intensitātes tendencēm.....	16
9	Vispārīgais kopsavilkums	17



1. Izpildes kopsavilkums.

Pētījuma mērķis ir ziņojuma *Telpiskās struktūras un transporta sistēmas izpēte Tallinas–Rīgas–Kauņas transporta koridorā* sagatavošana.

Ziņojumā ir norādīti priekšlikumi vienotai sapratnei par Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora Tallinas–Rīgas–Kauņas posma galvenajiem transporta mezglu punktiem un savienojumiem, fokusējoties galvenokārt uz pasažieru pārvadājumiem, kā arī ņemot vērā nozīmīgākās kravu plūsmas. Priekšlikumi izstrādāti, pamatojoties uz starptautiska, nacionāla un reģionāla mēroga attīstības plānošanas un transporta politikas dokumentiem, kas attiecas uz daudzlīmeņu starpvaldību (*Multilevel Transgovernance*) modeļiem, kā arī projekta iesnieguma formām un darba pakešu kārtējiem rezultātiem.

Pētījuma laikā tika noskaidrotas ieinteresētās puses no Igaunijas, Latvijas un Lietuvas, izstrādāta anketa un veikta aptauja, kurā piedalījās 42 pārstāvji no visām trim Baltijas valstīm. Aptaujas rezultāti tika apstrādāti un pievienoti atskaitei gan ieinteresēto pušu kopīgā viedokļa formā, gan Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pārstāvju vairākos jautājumos atšķirīgu viedokļu formā. Izstrādājot priekšlikumus, tika ņemti vērā ieinteresēto pušu viedokļi.

Dokumentā sniegta arī informācija par pašreizējo transporta pasažieru plūsmu maršrutā Tallina–Rīga–Kauņa, kā arī tās attīstības tendencēm.

2. Pētījuma metodoloģija.

Lai sagatavotu ziņojumu “Telpiskās struktūras un transporta sistēmas izpēte Tallinas–Rīgas–Kauņas transporta koridorā”, notika pētījums, veicot šādas darbības:

- Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu identificēšana un kategorizēšana;
- to dokumentu analīze, kas attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora attīstību, priekšlikumu izstrāde vienotai sapratnei par Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora Tallinas–Rīgas–Kauņas posma galvenajiem transporta mezglu punktiem un savienojumiem;
- anketas izstrādāšana;
- aptaujas veikšana, izmantojot intermodālo formu, ar mērķi noskaidrot ieinteresēto pušu viedokli (Identification of stakeholders’ opinions via intermodal surveys);
- tās informācijas apstrāde, kas iegūta ieinteresēto pušu aptaujas rezultātā;
- transporta plūsmu, pasažieru mobilitātes, tendenču un pasažieru plūsmu intensitātes datu apkopošana un analīze (maršrutā Tallina–Rīga–Kauņa);
- secinājumu sagatavošana.



3. Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu identificēšana un kategorizēšana.

Lai veiktu pētījumu un sagatavotu ziņojumu, tika izstrādāts to Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu saraksts, kas jau sākotnēji bija identificētas kā projekta partneri, projekta asociētie partneri u.c. Citu ieinteresēto pušu kategorizācija tika veikta, ņemot vērā šādas organizācijas:

- starptautiskās organizācijas;
- nacionālās valsts institūcijas;
- reģionālās valsts institūcijas;
- vietējās valsts institūcijas;
- citas (asociācijas, mācību iestādes, eksperti, kompānijas u.c.).

Ieinteresēto pušu sarakstā ir iekļautas 127 personas.

4. To dokumentu analīze, kas attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora attīstību, priekšlikumu sagatavošana vienotai sapratnei par transporta koridora galvenajiem transporta mezglu punktiem un savienojumiem.

To dokumentu analīze, kas attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora attīstību, tika veikta, izmantojot šādas metodes: tradicionāla dokumentu analīze (desk research), loģiskās struktūranalīzes metode un SVID (SWOT).

Analīzes procesā tika izskatīti šādi tālāk norādītie dokumenti, kas attiecas uz dažādiem daudzlīmeņu starpvaldību modeļiem: no Eiropas Savienības līdz nacionālajam līmenim (Igaunija, Latvija, Lietuva), kā arī reģionālā un lokālā līmenī, turklāt tika ņemti vērā Baltijas jūras reģiona transporta sistēmas iepriekšējo pētījumu rezultāti, šī projekta iesnieguma forma un tā darba pakešu kārtējie rezultāti.

(1) Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionā (*European Union Strategy for the Baltic Sea Region*)

<https://www.balticsea-region-strategy.eu/action-plan>

(2) VASAB ilgtermiņa perspektīvas Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai līdz 2030. gadam

(*VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region till 2030*)

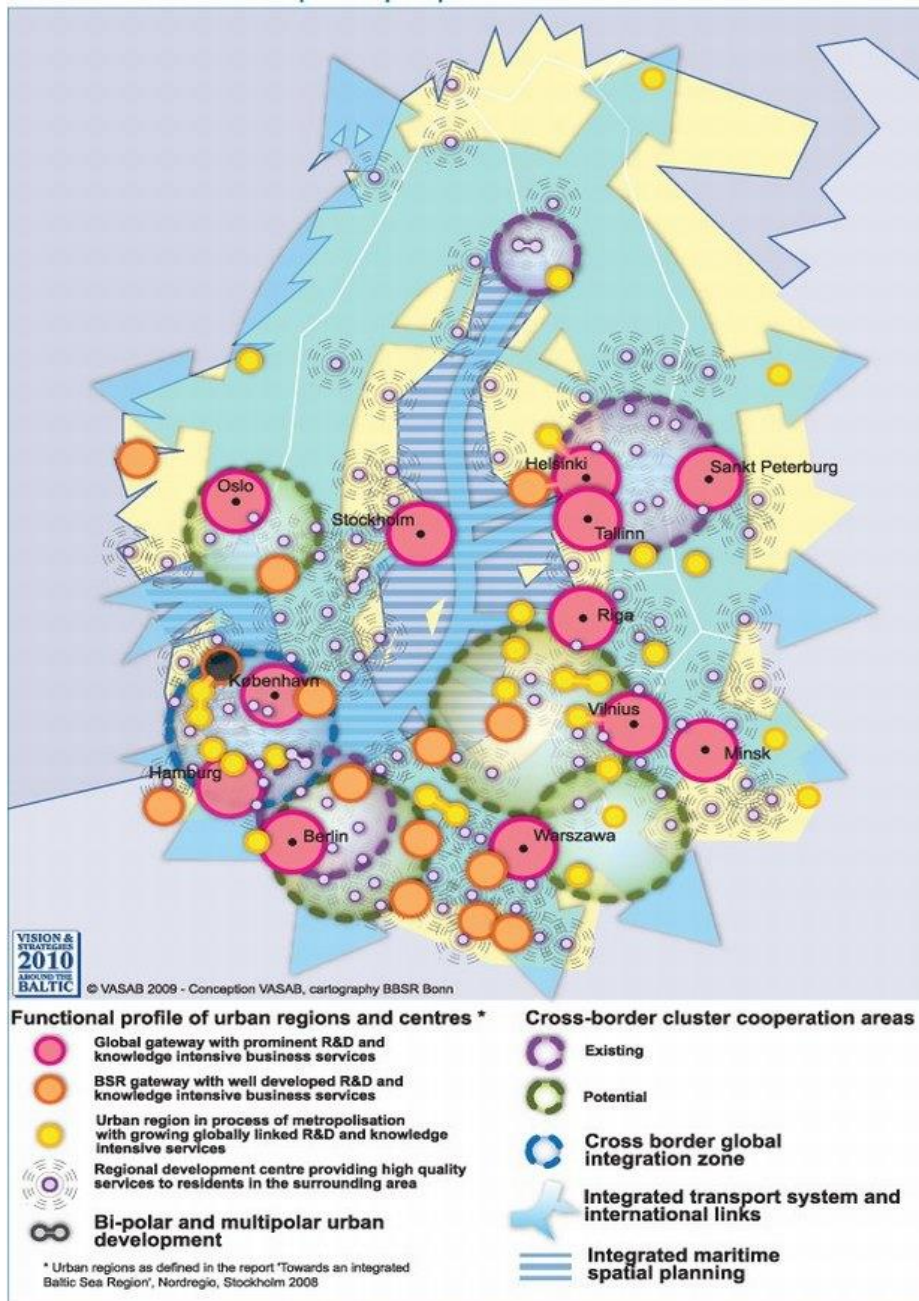
<http://www.vasab.org/index.php/long-term-perspective>

Ilgtermiņa perspektīvas nosaka visnozīmīgākos līdzekļus, attīstības tendences un problēmas, kam ir ietekme uz Baltijas jūras reģiona ilgtermiņa attīstību.

Šis dokuments paralēli ne vien tiek pozicionēts Eiropas Savienības stratēģijas ieviešanai Baltijas jūras reģionā, bet tajā pašā laikā ļauj saskatīt arī šaurāku tematisko mērogu.

Dokuments uzsver pašreizējās teritoriālās attīstības tendences un izaicinājumus, kā arī sniedz ilgtermiņa perspektīvu Baltijas jūras reģionam, koncentrējoties uz pilsētu tīklu veidošanu un pilsētu un lauku attiecībām, Baltijas jūras pieejamību un pārvaldību. Tajā ir arī darbību saraksts teritoriālās attīstības potenciāla veicināšanai un esošo problēmu pārvarēšanai. Teritorijas attīstības perspektīva ir parādīta 4.1. attēlā.

2030: Territorial development perspective



. Source: VASAB CSD/BSR

4.1. attēls. Teritorijas attīstības perspektīva.

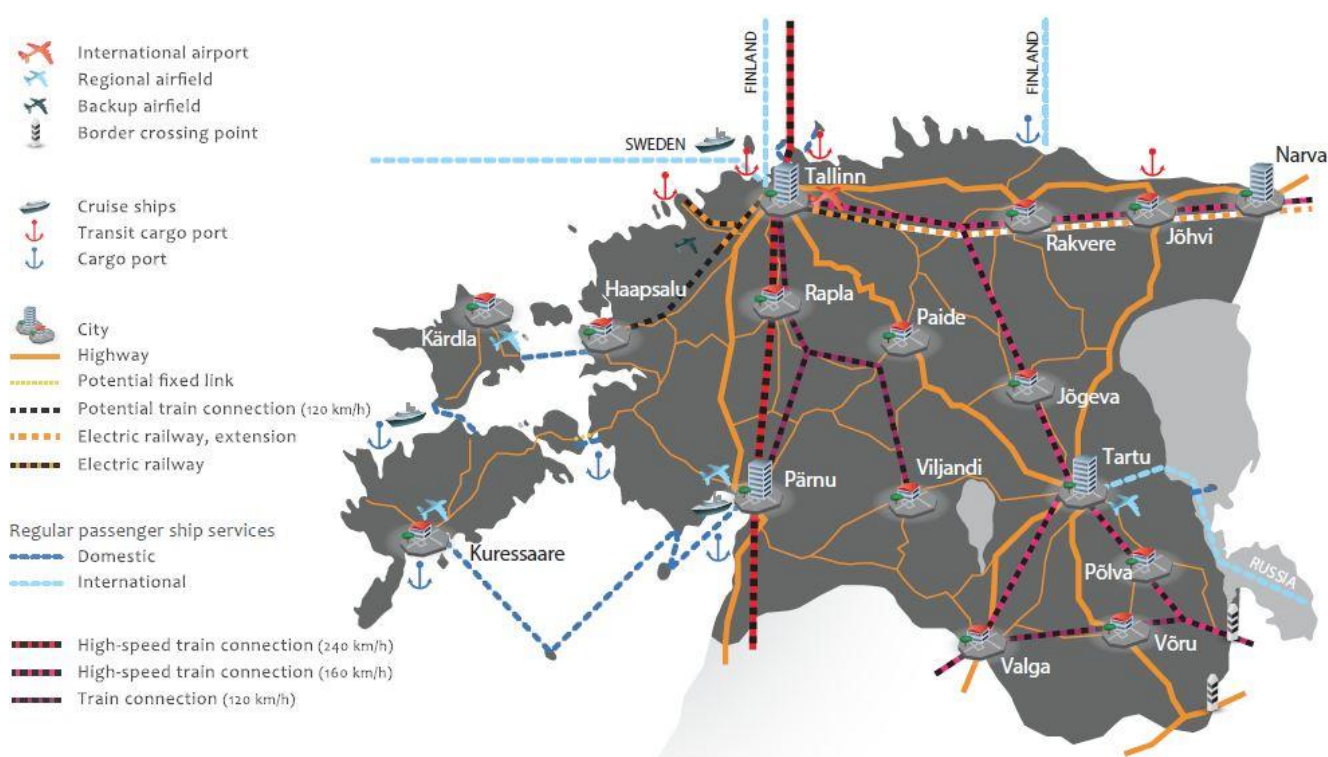
Igaunija. Pētījuma laikā tika izskatīti šādi dokumenti:

(3) Nacionālais teritorijas plānojums Igaunija 2030+

Dokumets nosaka nacionālā transporta tīkla kā ES transporta politikas elementa principus un attīstības virzienus, kas pirmām kārtām veicina cilvēku un preču brīvu pārvietošanu, tā nodrošinot vienota iekšējā tirgus funkcionēšanu.

Dokumentā ir uzsvērtā sakaru nozīmība starp Igauniju un galvenajiem ES reģioniem, tai skaitā *Rail Baltica* celtniecība, kā arī ostu termināļiem un loģistikas centriem, kas ļauj apstrādāt pieaugošās kravu plūsmas no Āzijas un Eiropas.

Igaunijas transporta tīkla bāzes struktūra 2030. gadā ir parādīta 4.2. attēlā.



4.2. attēls. Igaunijas transporta tīkla bāzes struktūra 2030. gadā.

- (4) Harju apgabala visaptverošais plāns 2030. gadam
- (5) Pärnavas apgabala attīstības stratēģija 2020. gadam
- (6) *Rail Baltica* koridora atrašanās vieta / Pärnavas pašvaldības plāns
- (7) Tallinas attīstības plāns 2014.–2020. gadam
- (8) Igaunijas transporta politika. Nacionālais transporta attīstības plāns 2014.–2020. gadam



(9) Plānošanas un NSB koridors Igaunijā. Igaunijas Republika, Finanšu ministrija, Tavo Kikas

LATVIJA. Pētījuma laikā tika izskatīti šādi dokumenti:

(10) Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

Viens no dokumentā definētajiem Latvijas attīstības virzieniem ir Telpiskās attīstības perspektīva (6. virziens).

Virziena mērķis ir šāds:

- radīt vienlīdzīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem neatkarīgi no dzīvesvietas, veicinot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot transporta un komunikāciju infrastruktūru un sabiedriskos pakalpojumus;
- nostiprināt Latvijas un tās reģionu starptautisko konkurētspēju, palielinot Rīgas kā Ziemeļeiropas metropoles un citu lielāko valsts pilsētu starptautiskās lomas nozīmi;
- saglabāt Latvijas oriģinalitāti – daudzveidīgo dabas un kultūras mantojumu, tipiskas un unikālas ainavas.

Stratēģijas pieejamības sadaļa ir saistīta ar projekta tematu.

Šajā sadaļā aprakstītas tendences un izaicinājumi, kā arī piedāvātas akcijas, lai uzlabotu ārējo un iekšējo pieejamību. Attīstības virzieni un risinājumi ir pārstāvēti šādās jomās: transporta infrastruktūras plānošana, integrētas transporta sistēmas izveide, autoceļu tīkla attīstīšana, dzelzceļa un gaisa transports, kā arī ostas.

Šajā sadaļā tiek minēta arī dzelzceļa transporta attīstības prioritāte nākotnē kā visredzamākais starptautiskais transporta projekts *Rail Baltica* (Polija, Latvija, Lietuva, Igaunija).

Stratēģija satur kartogrāfisko materiālu (4.3. attēls), kurā aprakstīta Latvijas nākotnes telpiskā struktūra, kur apzinātas Eiropas līmeņa metropoles, Baltijas jūras reģiona līmeņa attīstības centri, nacionālā līmeņa attīstības centri, kā arī starptautisko un nacionālo līmeņu transporta koridori un starptautiskā dzelzceļa projekta *Rail Baltica* nozīme un iespējamās alternatīvas, ostas, lidosta *Rīga* un valsts nozīmes lidostas.

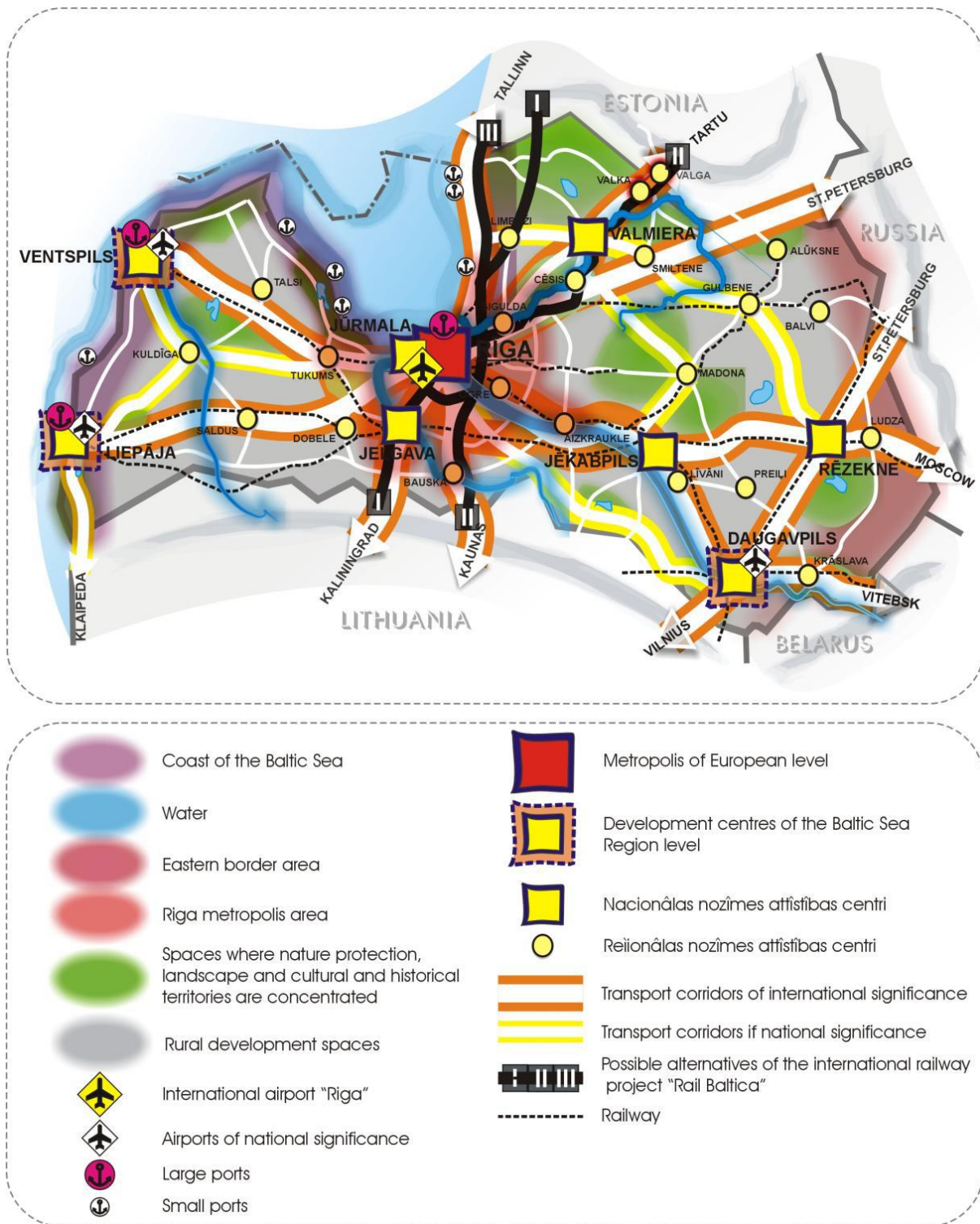
(11) Latvijas nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam

(12) Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014–2030

(13) Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.–2030. gadam

(14) Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam un Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam / KOPSAVILKUMS

(15) Transporta politikas pamatnostādnes 2014.–2020. gadam / Latvija



4.3. attēls. Latvijas nākotnes telpiskā struktūra.



LIETUVA. Pētījuma laikā tika izskatīti šādi dokumenti:

(16) Lietuvas Republikas teritorijas visaptverošais plāns

Dokuments norāda, ka Lietuvas telpiskajai teritorijai jāklūst par Eiropas telpiskās struktūras daļu, kas ir pilnībā un organiski integrēta kopējā kontinentālajā sociālajā, ekonomiskajā un ekoloģiskajā attiecību sistēmā.

Plāns definē transporta un komunikāciju kompleksa attīstības mērķus:

- integrēt Lietuvas transporta sistēmu Eiropas transporta tīkla un pakalpojumu tirgū, kā arī Baltijas jūras baseina valstu transporta sistēmā;
- veidot vienotu Lietuvas komunikācijas sistēmu, kas ļauj rast sarežģīto reģionālo un nacionālo transporta vajadzību risinājumu;
- līdzsvarot valsts transporta sistēmas attīstību, maksimāli izmantojot dažādu transporta veidu esošo infrastruktūru un samazinot transporta ietekmi uz vidi;
- meklēt savlaicīgu Klaipēdas jūras ostas modernizāciju kā *IXB* starptautiskā transporta koridora neatņemamu sastāvdaļu un nostiprināt ostas konkurētspēju.

Vispārējais plāns norāda uz Lietuvas transporta infrastruktūras attīstību līdz 2020. gadam. Autotransporta attīstība plānā ir noteikta kā galvenā prioritāte. Valsts transporta infrastruktūras attīstības prioritātes ir šādas:

- esošo ceļu modernizācija un braukšanas apstākļu uzlabošana cauri pilsētām;
- dzelzceļa transporta paātrināšana, to modernizējot vai attīstot otrās sliekšņos.

Tehniskās infrastruktūras attīstības plāns ir parādīts 4.4. attēlā.

- (17) Lietuvas progresu stratēģija 2030+
- (18) Kauņas pilsētas pašvaldības stratēģiskais attīstības plāns līdz 2022. gadam
- (19) Lietuvas transporta sistēmas 2025 ilgtermiņa attīstības stratēģija

Papildus tika izskatīti šādi šī projekta materiāli:

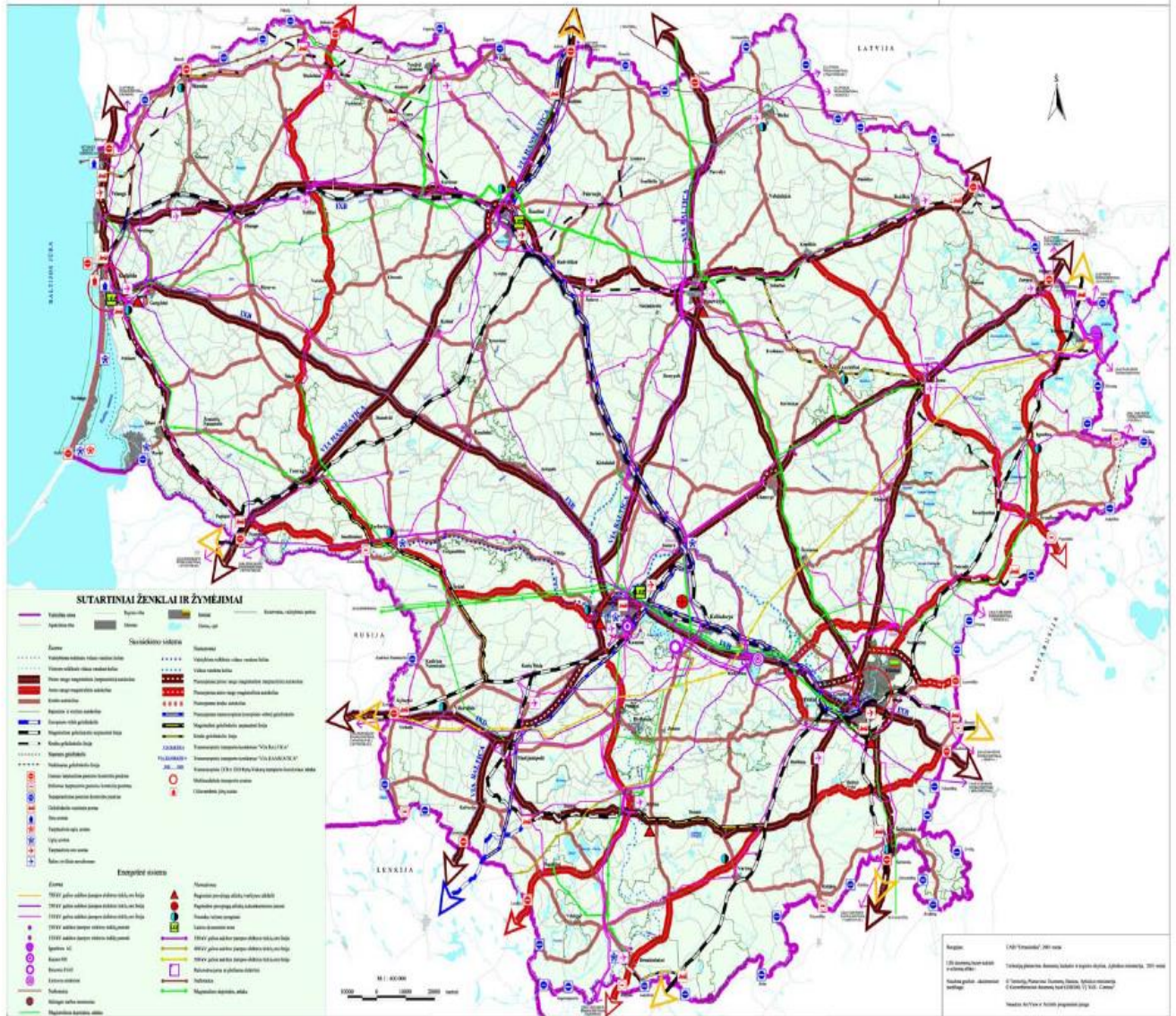
- (20) Ziemeļjūra–Baltijas jūra. Eiropas koordinators Catherine Trautmann darba plāns, 2015. gada maijs.
- (21) Ziemeļjūra–Baltijas jūra. Eiropas koordinators Catherine Trautmann otrais darba plāns, 2016. gada decembris.
- (22) Projekts “Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridors kā reģionu savienotājs” / Pieteikuma forma

LIETUVOS RESPUBLIKOS TERITORIJOS BENDRASIS PLANAS

TECHNINĖ INFRASTRUKTŪRA

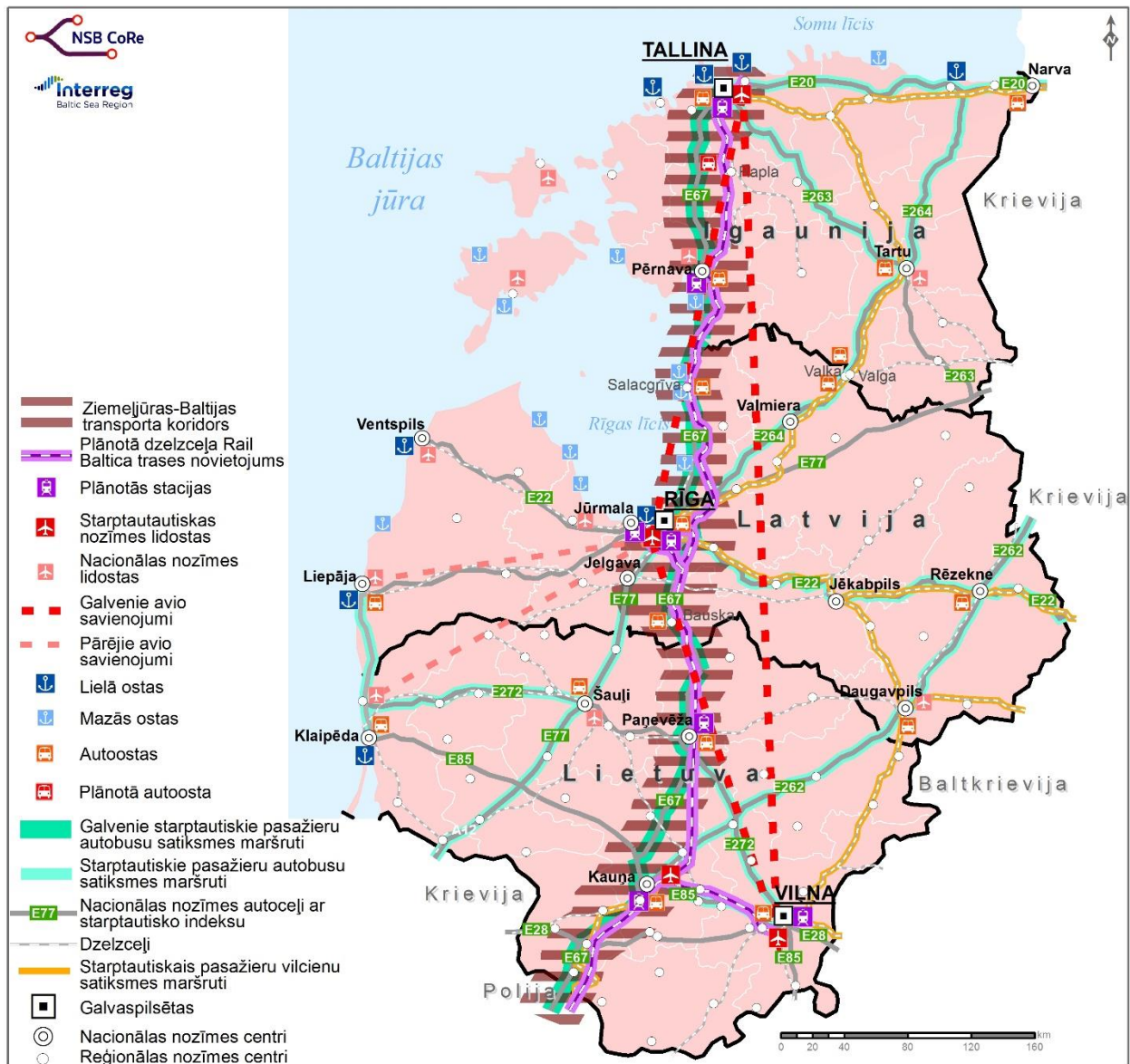
LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA

7



4.4. attēls.. Tehniskās infrastruktūras attīstības plāns Lietuvā.

Priekšlikumi vienotai sapratnei par Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora galvenajiem transporta mezglu punktiem un savienojumiem (4.5. attēls).



4.5. attēls.. Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora galvenie transporta mezglu punkti un savienojumi.

5. Anketas izstrāde.

Projekta “Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridors kā reģionu savienotājs” ieviešanas ietvaros tika veikta Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu aptauja. Aptaujas mērķis bija biznesa vajadzību un transporta mobilitātes izpēte gar Tallinas–Rīgas–Kauņas transporta koridoru. Aptaujas jautājumi tika formulēti tādā veidā, lai iegūtu kopīgu ieinteresēto pušu izpratni par Baltijas reģiona galvenajiem mezglpunktiem un savienojumiem, ņemot vērā visus transporta veidus



(autoceļu, dzelzceļu, gaisu, ūdeni), kā arī biznesa ceļotāju un piepilsētu iedzīvotāju ikdienas transporta vajadzības.

Anketā ir iekļauta informācija par aptaujas dalībniekiem (valsts, organizācijas tips, tās nosaukums, persona un personas kontaktinformācija) un šādi standarta un daļēji strukturēti jautājumi. Tiem jautājumiem, kas atzīmēti ar “*”, ir sniegti atbilžu varianti, kas jāizvērtē skalā no “vāji” līdz “ļoti nozīmīgi”.

- 1) Lūdzu, novērtējiet potenciālos ieguvumus jūsu valstij / reģionam attiecībā uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora attīstības mērķiem.*
- 2) Lūdzu, norādiet, kā jūs raksturotu Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora (Baltijas sadaļa) pamattīklu un tā ietvertu papildu reģionu zonu (izvēlieties vienu vispiemērotāko paziņojumu vai nosakiet jaunu).
- 3) Lūdzu, norādiet savas valsts / reģiona pasažieru transporta sistēmas pašreizējo stāvokli, izmantojot transporta veidus pa Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridoru.*
- 4) Lūdzu, definējiet pasažieru transporta veidus, kas nodrošina ātru un ērtu PĀRROBEŽU UN STARPTAUTISKO SAVIENĀJUMU gar Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridoru no jūsu valsts / reģiona viedokļa.*
Lūdzu, definējiet pasažieru transporta veidus, kas nodrošina ātru un ērtu INTERREĢIONĀLO SAVIENĪBU (jūsu valstī) gar Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridoru no jūsu valsts / reģiona viedokļa.*
- 5) Lūdzu, norādiet svarīgākos esošos un perspektīvos mezglu punktus biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīklā Igaunijā, Latvijā, Lietuvā (izvēlieties vairākas atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citas atbildes).
- 6) Lūdzu, norādiet svarīgākos esošos un perspektīvos mezglu punktus biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora un tā ietvertu papildu reģionu zonu Igaunijā, Latvijā, Lietuvā (izvēlieties vairākas atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citas atbildes).
- 7) Lūdzu, raksturojiet Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora attīstības nozīmi dzīves kvalitātes uzlabošanā savā valstī / reģionā (izvēlieties 5 svarīgākās atbildes).
- 8) Lūdzu, norādiet galveno esošo funkcionalitāti starp Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīkla galveno pilsētu Igaunijā (Tallina) / Latvijā (Rīga) / Lietuvā (Kauņa un Viļņa) un 2. līmeņa mazglpunktiem, kas atrodas tās apkārtnē (izvēlieties vienu visatbilstošāko atbildi katram mezglam).
- 9) Lūdzu, aprakstiet autoceļa un dzelzceļa savienojumu piemērus savā valstī / reģionā, ja pašreizējais stāvoklis rada transporta tīkla integrācijas problēmas koridorā no makroreģionālās perspektīvas Ziemeļjūrā–Baltijas jūras pamattīkla un tā ietvertu papildu reģionu zonu (atklāts jautājums).
- 10) Lūdzu, norādiet savas valsts / reģiona vajadzības kravas transporta infrastruktūras attīstībai.*
- 11) Lūdzu, novērtējiet jaunas iespējas multimodālas loģistikas attīstībai jūsu valstī / reģionā (izvēlieties 3 vissvarīgākās atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citu atbildi).
- 12) Kā jūs raksturotu aspektus, kas veicina pasažieru mobilitāti biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām.
- 13) Lūdzu, izvēlieties vissvarīgākos transporta risinājumus pasažieru plūsmas attīstībai attiecībā uz biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām (izvēlieties 3 svarīgākās atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citu atbildi).
- 14) Lūdzu, izsakiet savu viedokli, kā *Rail Baltica* projekts veicinās ekonomikas attīstību valstī / reģionā.*
- 15) Lūdzu, novērtējiet *Rail Baltica* projekta stimulējošo ietekmi uz ilgtspējīgu ekonomisko attīstību (izvēlieties 3 svarīgākās atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citu atbildi).

- 16) Lūdzu, novērtējiet nodarbinātības un izglītības iespējas, ko veicina *Rail Baltica* projekta izstrāde (izvēlieties 3 svarīgākās atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citu atbildi).
- 17) Lūdzu, novērtējiet galvenos *Rail Baltica* projekta īstenošanas sociālos ieguvumus.*
- 18) Lūdzu, norādiet, kas iegūs no *Rail Baltica* projekta īstenošanas (izvēlieties 3 svarīgākās atbildes; ja nepieciešams, pievienojiet citu atbildi).
- 19) Lūdzu, novērtējiet, kā Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora vispārējā attīstība ietekmēs drošības un veiktspējas uzlabošanu.*
- 20) Vai jums ir jautājumi vai komentāri par NSB projektu vai par šo aptauju? (atklāts jautājums)

Anketa tika izstrādāta kā intermodālās aptaujas veidlapa, kas ir kopīga visām ieinteresētajām pusēm.

6. Ieinteresēto pušu viedokļu noteikšana.

Telpiskās analīzes aptauja notika 2017. gada jūnijā un jūlijā, lai apzinātu Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto personu viedokli par Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora attīstību. Šī anketa tika izplatīta valsts, reģionālā un vietējā līmeņa ieinteresētajām personām un Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ekspertiem, kas saistīti ar Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora attīstības jautājumiem.

Atbilžu līmenis uz uzaicinājumu piedalīties intervijā sasniedza 33%, un to var uzskatīt par vidēju. Atbilžu izlase ir pietiekama datu apstrādei.

Aptaujas plānošanas laikā kā mērķauditorija tika noteiktas 127 ieinteresētās personas Igaunijā, Latvijā un Lietuvā. Apsekojuma dati atspoguļoti 1. tabulā.

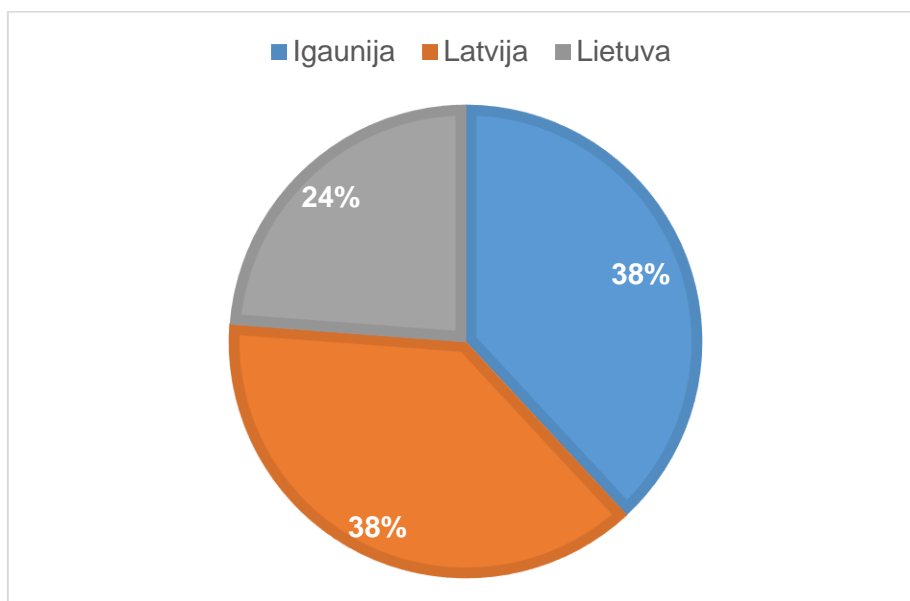
1. tabula. Apsekojuma dati / Igaunija, Latvija, Lietuva.

Valsts	Ieinteresēto personu skaits	Mērķis, skaits	Atbildes, skaits	Starpība, %	Atbilžu līmenis, %
Igaunija	41	10	16	+ 60	39,0
Latvija	42	10	16	+ 60	38,1
Lietuva	44	10	10	-	22,7
Kopā	127	30	42	+ 40	33,1

7. Informācijas apstrāde, kas iegūta ieinteresēto pušu aptaujas rezultātā

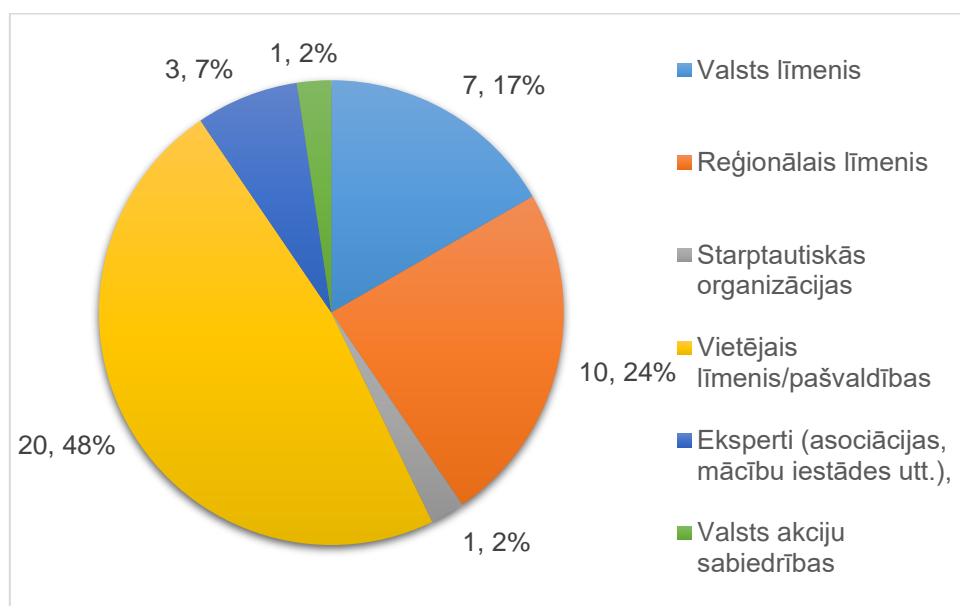
Aptaujas rezultāti tika apstrādāti ar statistiskās analīzes metodi. Sagatavotajā atskaitē par vairākiem anketas jautājumiem sniegts gan aptaujas dalībnieku kopējais, gan Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pārstāvju atsevišķais viedoklis. Dažādu kategoriju intervējamo viedoklis tika aprakstīts vēl sīkāk.

Igaunijas, Latvijas un Lietuvas aptaujas pārstāvju sadalījums ir atspoguļots [1. diagrammā](#).



1. diagramma. Baltijas valstu pārstāvju sadalījums (%).

Kopējais respondentu sadalījums pa organizāciju veidiem ir atspoguļots tālāk 2. diagrammā.



2. diagramma. Respondentu sadalījums pa kategorijām (pārstāvju skaits, %).

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem visaktīvākie ir bijuši vietējā līmeņa/pašvaldību pārstāvji; viņu atbilžu daļa veido 48% no kopējā skaita. Šo rādītāju sekmēja ieinteresēto personu kategorija no Igaunijas – tie bija gandrīz 75% no kopējā atbilžu skaita. Datu no Latvijas bija daudz mazāk – attiecīgi 31,2% un 30%.

Reģionālā līmeņa pārstāvju daļa Latvijā saglabājās tajā pašā līmenī – 31,2%, tajā pašā laikā Igaunijā un Lietuvā tā bija būtiski zemāka (19% un 20%). Valsts līmenis tika plaši pārstāvēts Lietuvā – 40% no kopējā atbilžu skaita, Latvijā – 12,5%, bet Igaunijā – tikai 6. Trīs eksperti izteica savu viedokli par transporta koridora attīstību – divi bija no Latvijas un viens no Lietuvas.

Bāzes atskaitē angļu valodā ir iekļauta sīkāka to datu analīze, kas iegūti ieinteresēto pušu aptaujas rezultātā. Šajā kopsavilkumā ir pieejama informācija par atsevišķiem anketas jautājumiem.

2. jautājums. Lūdzu, norādiet, kā jūs raksturotu Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora (Baltijas sadaļa) pamattīklu un tā ietverto papildu reģionu zonu.

Dalībnieku atbildes uz šo anketas jautājumu ir atspoguļotas 2. tabulā. Respondenti no Latvijas pievienoja trīs atbilžu variantus.

2. tabula. Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora (Baltijas sadaļa) pamattīkla un tā ietverto papildu reģionu zonu apraksts.

Nr.	Atbilžu varianti	Atbilžu skaits	%
1.	Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīkls – tā ir Baltijas valstu teritorija, papildu reģionu zona – tās ir kaimiņvalstis	10	23,8
2.	Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīkls – tie ir galvenie transporta savienojumi katrā no Baltijas valstīm, bet papildu reģionu zona – tās ir perifērās teritorijas austrumu un rietumu virzienā no koridora	15	35,7
3.	Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīkls – tie ir Tallinas–Rīgas–Kauņas savienojumi (ar paplašinājumu līdz Viļņai), papildu reģionu zona – tā ir teritorija gar galveno koridora asi	14	33,3

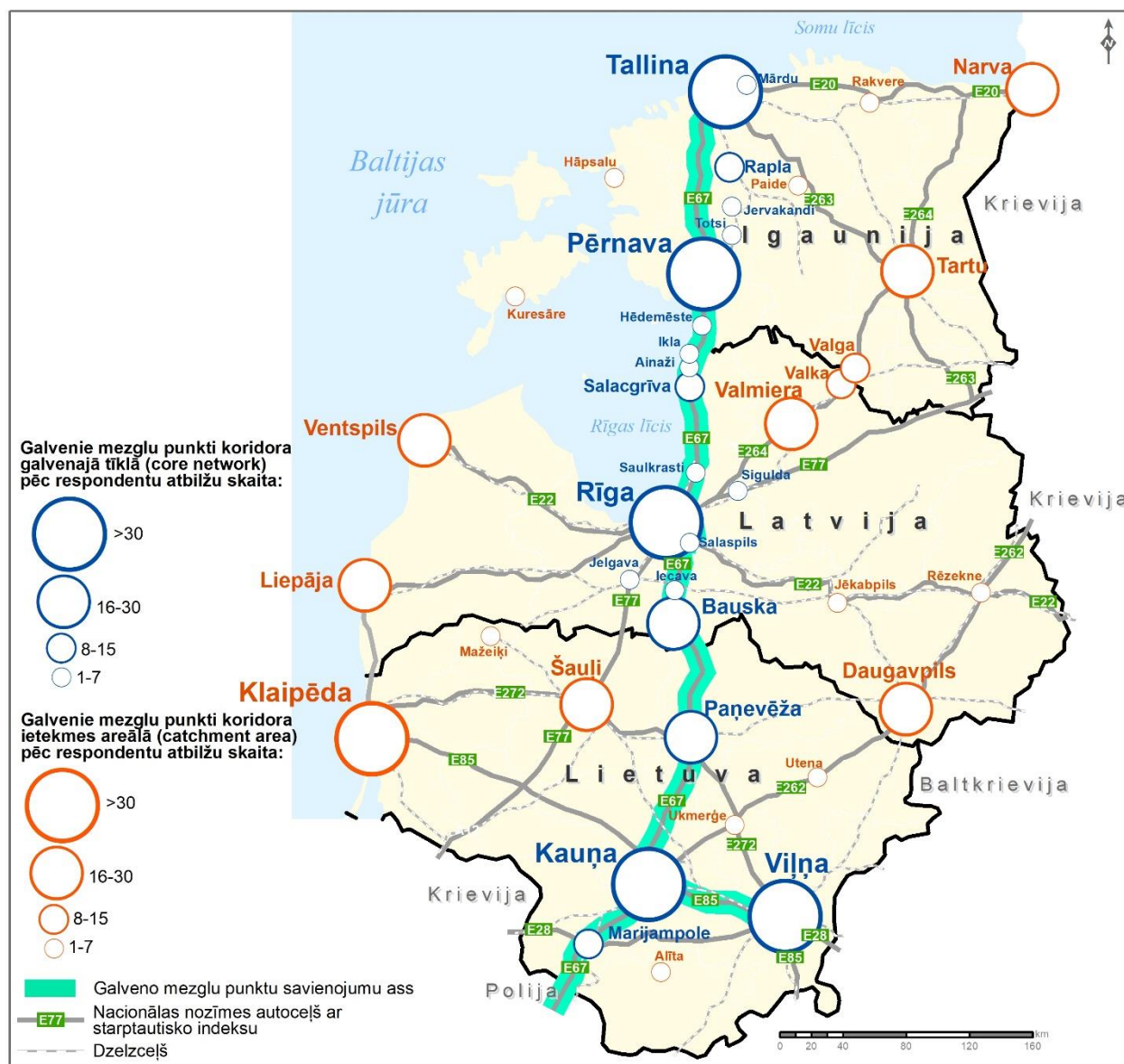
Jautājums 3. Lūdzu, norādiet savas valsts / reģiona pasažieru transporta sistēmas pašreizējo stāvokli, izmantojot transporta veidus pa Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridoru. Šajā tabulā sniegtās atbildes uz jautājumiem ir skalā no “ļoti vāji” līdz “ļoti labi”.

3. tabula. Pasažieru transporta sistēmas aktuālā stāvokļa vērtējums respondenta valstī/reģionā atbilstoši transporta veidiem.

Transporta veids	Ļoti labi	Labi	Vidēji	Vāji	Ļoti vāji	Nav viedokļa
Automobiļu transports	4	21	14	2	1	
Dzelzceļa transports	1	2	4	24	8	3
Jūras transports	4	4	11	10	9	4
Gaisa transports	7	14	11	5	4	1

5. un 6. jautājumā tika piedāvāts noteikt svarīgākos esošos un perspektīvos mezglu punktus biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīklā un tā ietverto papildu reģionu zonā Igaunijā, Latvijā, Lietuvā.

Ņemot vērā trīs Baltijas valstu aptaujas dalībnieku viedokļus, tika izstrādāta karte, kas atspoguļota 7.1. attēlā.

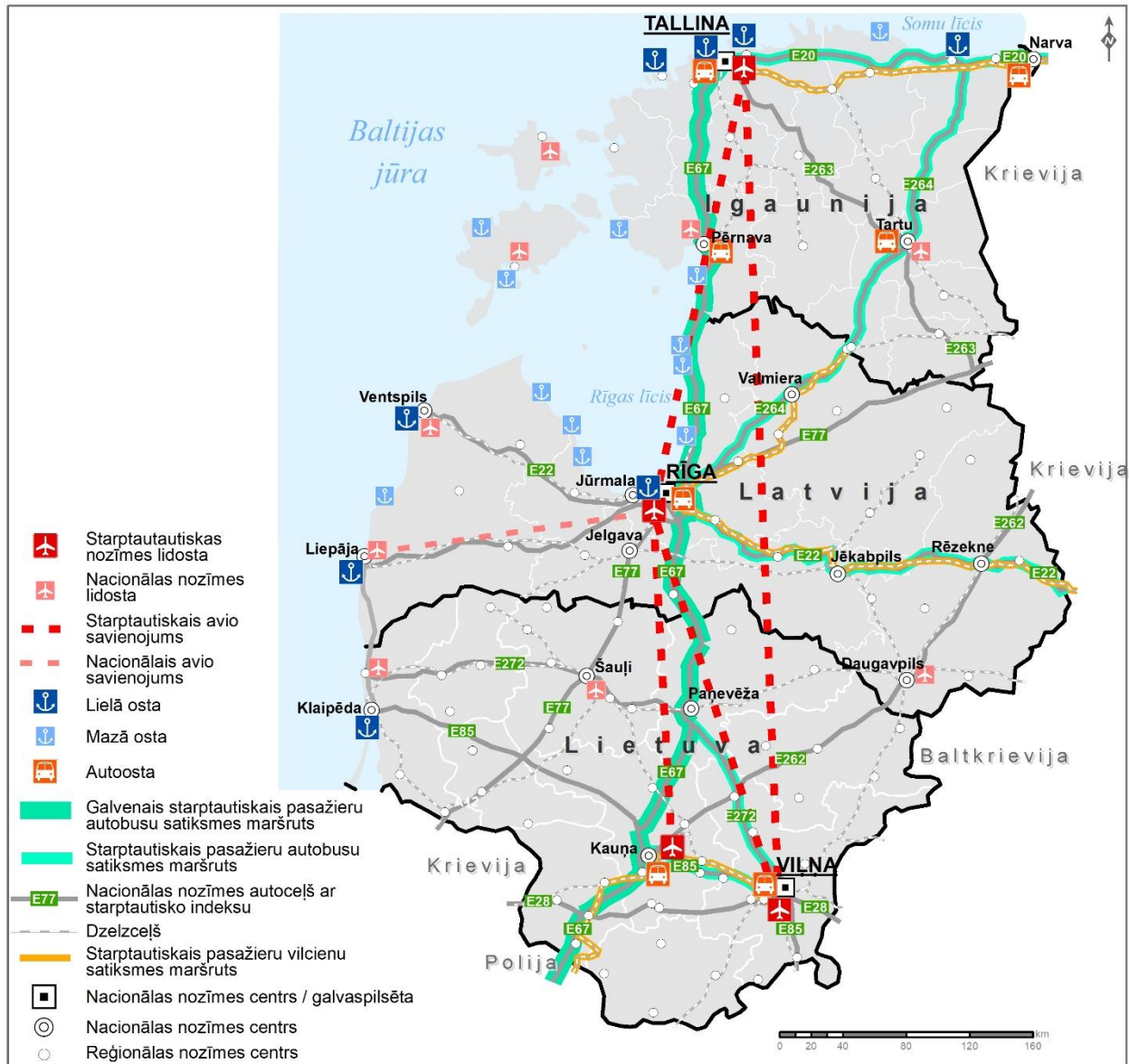


7.1. attēls. Svarīgākie esošie un perspektīvie mezglu punkti biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīklā un tā ietvertu papildu reģionu zonā Igaunijā, Latvijā, Lietuvā (atkarībā no atbilžu skaita).

8. Informācijas apkopojums un analīze par esošajām satiksmes plūsmām, svārstmigrāciju un pasažieru pārvadājumu intensitātes tendencēm

Informācija tika apkopota, ņemot vērā statistikas datus, kas tika iegūti no transporta nozares pārstāvjiem Latvijā, Lietuvā un Igaunijā, kuri orientējas dzelzceļa, automobiļu, jūras un gaisa pārvadājumu jomā. Informācija tika apstrādāta ar skaitliskās statistikas metodi. Tika izstrādāta

esošo transporta savienojumu karte gar Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridoru, kas parādīta 8.1. attēlā.



8.1. attēls. Esošie transporta savienojumi Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridorā.

9. Vispārīgais kopsavilkums

Atskaites sagatavošanas laikā tika izanalizēti 23 dokumenti, kas attiecas uz daudzlīmeņu starpvaldību (*Multilevel Transgovernance*) modeļiem.

Starp tiem – Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionā, VASAB ilgtermiņa perspektīvas Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai līdz 2030. gadam, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas nacionālās attīstības stratēģijas un plāni, to Baltijas valstu reģionālo stratēģiju un reģionu attīstības



plāni, kas atrodas pie Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora, kā arī Tallinas, Rīgas un Kauņas plānu dokumenti (stratēģijas un attīstības plāni).

Turklāt tika izskatītas gan triju valstu transporta politikas un materiāli, gan papildu dokumenti, kas attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridoru kā reģionu savienotāja projektu. Atskaitē tika izanalizēti un parādīti kartogrāfiskie materiāli, kas demonstrē transporta koridoru dažādos teritoriālās plānošanas līmeņos.

Minēto dokumentu analīzes rezultātā tika izstrādāti priekšlikumi saistībā ar vispārējo Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridora izpratni attiecībā uz galvenajiem transporta mezgliem un savienojumiem; tie tika atspoguļoti grafiskā veidā. Turklāt galvenais akcents tika likts uz pasažieru pārvadājumiem, tomēr ņemot vērā arī kravu transportēšanu.

Projekta darba gaitā tika veikta Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ieinteresēto pušu aptauja, lai noskaidrotu biznesa vajadzības un darbaspēka mobilitāti gar Tallinas–Rīgas–Kauņas koridoru.

Anketas jautājumi tika formulēti tādējādi, lai noskaidrotu vispārēju ieinteresēto pušu izpratni par galvenajiem Baltijas sekcijas mezglu punktiem un savienojumiem, aplūkojot visu veidu transportu (dzelzceļa, automobiļu, gaisa un jūras), kā arī biznesa ceļotāju un piepilsētu iedzīvotāju ikdienas transporta vajadzības. Anketu, kurā bija 20 jautājumu, aizpildīja 42 pārstāvji no Igaunijas, Latvijas un Lietuvas.

Aptaujas laikā iegūtie rezultāti tika apstrādāti un ar tiem plaši varēja iepazīties gan rakstveidā, gan grafiski. Atskaite ietver arī kartogrāfisko materiālu, kas atspoguļo svarīgākos esošos un perspektīvos mezglu punktus biznesa ceļotājiem un piepilsētu iedzīvotājiem ikdienas transporta vajadzībām Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora pamattīklā un tā ietvertu papildu reģionu zonā Igaunijā, Latvijā, Lietuvā.

Dokumenta noslēguma daļa nodrošina informāciju par esošajām satiksmes plūsmām, svārstmigrāciju un pasažieru pārvadājumu intensitātes tendencēm gar Ziemeļjūras–Baltijas jūras transporta koridoru. Kā ilustrācija tam iespējams aplūkot arī kartogrāfisko materiālu.