

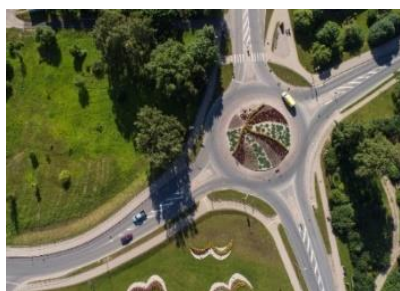


Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030

Esošās situācijas analīze

TENTacle darba pakā 3. 2

Gala redakcija, 2017



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND





Atrunas un nosacījumi

Mobilitātes investīciju plāns ir sagatavots Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014-2020 projekta “TENTacle - TEN-T pamattīkla koridoru kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai” aktivitāšu ietvaros sadarbībā ar personu apvienību SIA “Ardenis”, SIA “Konsorts”, SIA “AC Konsultācijas” un SIA “Reģionālie projekti”.

Publikācijas saturs, tajā iekļautā informācija un viedokļi ir autoru apvienības un Vidzemes plānošanas reģiona atbildība, un tie neatspoguļo Eiropas Savienības oficiālo viedokli. Eiropas Savienības iestādes un struktūras, ne arī kāda persona, kas rīkojas viņu vārdā, nevar tikt saukta pie atbildības par šajā dokumentā ietvertās informācijas izmantošanu.

Vāka foto autori: www.panoramio.com, N.Kažoks, LETA, J.Ūdris, P.Sproģis

Satura rādītājs

Saīsinājumi	4
Ievads	5
1. Esošā sistēma transporta un mobilitātes jomā	6
1.1. Spēkā esošo plānošanas dokumentu apkopojums	6
1.2. Sociālekonomiskās situācijas apraksts	12
1.2.1. Teritorija un sasniedzamība	12
1.2.2. Iedzīvotāju skaits un demogrāfija	13
1.2.3. Nodarbinātība	15
1.2.4. Reģionālais iekšzemes kopprodukts un citi ekonomiskie radītāji	16
1.3. Transporta sistēma	17
1.3.1. Autoceļu tīkls	18
1.3.2. Dzelzceļu tīkls	25
1.3.3. Satiksme iekšējos ūdeņos	25
1.3.4. Gaisa satiksme	26
1.3.5. Sabiedriskā transporta pakalpojumi	26
1.3.6. Kravu pārvadājumi	30
1.3.7. Satiksmes drošība	32
1.3.8. Nemotorizētie pārvietošanās veidi – gājēji, velobraucēji	34
1.4. Datu pieejamība un ierobežojumi	34
2. Interviju rezultātu apkopojums par esošo situāciju	36
2.1. Metodoloģija	36
2.2. Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādē iesaistīto ieinteresēto pušu pārstāvju kartējums	37
2.3. Interviju kopsavilkums	39
2.3.1. Pasažieru transports	39
2.3.2. Kravu transports	45
2.3.3. Gājēju un velobraucēju infrastruktūra	48
2.3.4. Igaunijas ekspertu viedoklis	49
3. SVID analīze	50
3.1. Pasažieru transports	50
3.2. Kravu transports	52
3.3. Gājēju un velobraucēju infrastruktūra	54
3.4. SVID kopsavilkums	55
Pielikumi	56
1. pielikums Intervijas jautājumi	56
2. pielikums Intervēto personu saraksts	59
3. pielikums Interviju pieraksti	59
4. pielikums Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību izstrādātie plānošanas dokumenti	60

Saīsinājumi

AS	Akciju sabiedrība
ATD	Valsts SIA “Autotransporta direkcija”
BJR	Baltijas jūras reģions
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ES	Eiropas Savienība
ETL	Elektrotransporta līdzeklis
GVDI	Gada vidējā diennakts intensitāte
IKP	Iekšzemes kopprodukts
LVC	VAS “Latvijas valsts ceļi”
MK	Ministru kabinets
PV	Akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens”
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SVID	Stiprās, vājās puses un iespējas, draudi
TEN-T	Eiropas transporta tīkls
VASAB	Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru (<i>angl. Visions and strategies around the Baltic Sea</i>)
VPR	Vidzemes plānošanas reģions

Ievads

Ērta transporta sistēma un mobilitātes iespējas ir svarīgi priekšnoteikumi Vidzemes reģiona ekonomiskajai izaugsmei, tai skaitā Vidzemes plānošanas reģiona viedās specializācijas jomās. Lai uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti un uzņēmumu piekļuves iespējas pilsētu centriem, transporta mezgliem, kā arī stiprinātu Vidzemes kā tranzītreģiona lomu Ziemeļjūras - Baltijas transporta koridorā (turpmāk tekstā – Koridors), ir nepieciešams apzināt esošo situāciju – sociālekonomisko situāciju reģionā, pieejamo transporta infrastruktūru un mobilitātes iespējas.

Lai novērtētu esošo situāciju, ir veikti sekojoši uzdevumi:

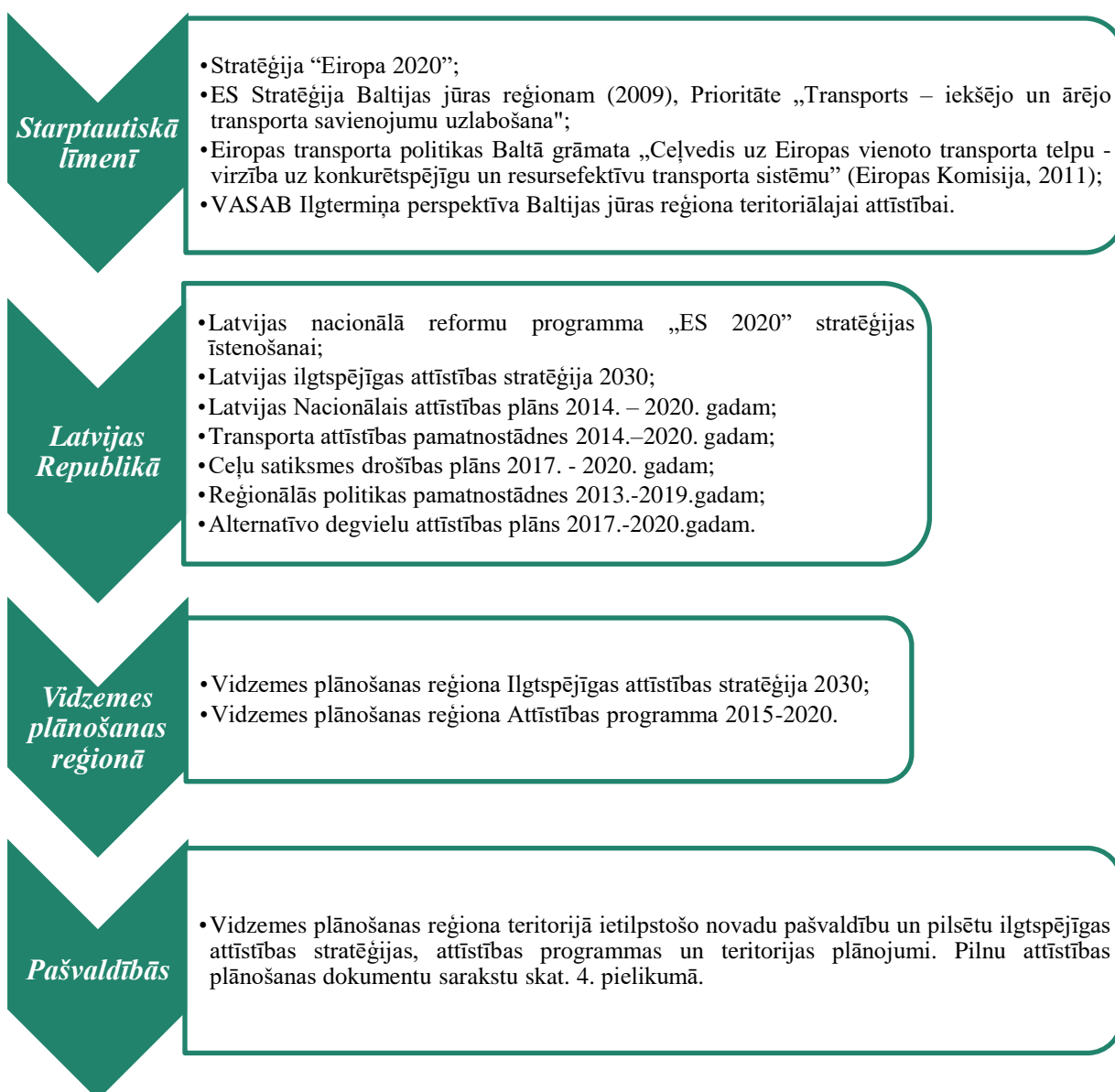
- apkopoti būtiskākie spēkā esošie plānošanas dokumenti un normatīvie akti transporta plānošanas jomā ES līmenī, nacionālā un reģionālā līmenī;
- apzinātas ieinteresētās puses, tai skaitā transporta jomas eksperti, Vidzemes plānošanas reģiona viedās specializācijas jomu uzņēmēji un ražotāji, pašvaldības, valsts institūcijas, transporta uzņēmumi, dažādas asociācijas;
- izstrādātas un novadītas intervijas ar ieinteresētajām pusēm;
- novadīta diskusija ar ieinteresēto pušu pārstāvjiem;
- iegūti dati par transporta sistēmu un mobilitāti Vidzemes reģionā;
- izstrādāta SVID analīze.

Šis ziņojums sniedz analīzi par esošo situāciju transporta un mobilitātes jomā Vidzemes plānošanas reģionā. Turpinājumā sniegts spēkā esošo plānošanas dokumentu raksturojums, Vidzemes reģiona esošās situācijas vispārējs raksturojums, Vidzemes mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādē iesaistīto ieinteresēto pušu pārstāvju kartējums un nosauktas intervēto personu pārstāvētās pašvaldības, institūcijas un uzņēmumi, kā arī sniegts interviju rezultātu apkopojums, kurš strukturēts, atsevišķi izdalot pasažieru transportu, kravu transportu un gājēju un velobraucēju infrastruktūru. Ziņojumu noslēdz SVID (stipro, vājo pušu un iespēju, draudu) matrica.

1. Esošā sistēma transporta un mobilitātes jomā

1.1. Spēkā esošo plānošanas dokumentu apkopojums

Transporta sistēmas darbības plānošana tiek veikta dažādos līmeņos. Ietvarrāmi starptautiskā līmenī nosaka ES un citu starptautisku institūciju plānošanas dokumenti, nacionālā līmenī ir transporta attīstības pamatnostādnes un citi nozares plānošanas dokumenti. VPR ir izstrādāta ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, kurā reģiona pieejamība ir definēta kā viena no ilgtermiņa prioritātēm. Reģiona attīstību ietekmē iedzīvotāju mobilitātes iespējas, transporta infrastruktūras kvalitāte, sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība un kvalitāte. Plānošanas dokumentos ir noteikti transporta sistēmas attīstības virzieni un prioritātes. Būtiskāko dažādu līmeņu Latvijas Republikā spēkā esošo transporta nozares plānošanas dokumentu uzskaitījums ir redzams zemāk attēlā.



1.attēls Būtiskākie plānošanas dokumenti transporta nozarē

Šajos plānošanas dokumentos definētie mērķi jeb pamatprincipi transporta sistēmas attīstībai ir uzskaitīti zemāk esošajā tabulā.

1.tabula Plānošanas dokumentos definētie mērķi transporta sistēmas attīstībai

Dokuments	Mērķi, kas attiecas uz transporta sektoru
Stratēģija "Eiropa 2020"	Iniciatīva „Resursu ziņā efektīva Eiropa” – veicināt ekonomiskās izaugsmes nodalīšanu no resursu izmantošanas, atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu CO ₂ izmešu saturu, palielināt atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizēt transporta nozari un veicināt energoefektivitāti.
Eiropas transporta politikas Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu	Redzējums par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu: <ul style="list-style-type: none"> • Augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot mērķi samazināt emisijas par 60% līdz 2050.g.; • Efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu un pasažieru starppilsētu pārvadājumiem; • Vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā pasaulē tāliem braucieniem un starpkontinentāliem kravu pārvadājumiem; • Nepiesārņojošs pilsētu transports un ceļš starp mājām un darbavietu.
ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam	Starp Latvijai būtiskiem reģionālās nozīmes sadarbības virzieniem ir izvirzīts Baltijas enerģijas tirgus starpsavienojumu plāns un tā īstenošana, transeiropas transporta tīkla un tā savienojumu ar ES kaimiņvalstīm koordinēta attīstība, loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana un ES ārējās robežas caurlaides spējas nodrošināšana, kopīga Baltijas jūras reģiona izglītības un pētniecības lauka attīstība, pārrobežu sadarbība vides piesārņojuma novērtēšanā un novēršanā.
VASAB Ilgtermiņa perspektīva Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai	Viena no trim perspektīvā noteikto vadlīniju un rīcību teritoriālās kohēzijas sasniegšanai tēmām ir iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana. Definētās rīcības paredz: <ul style="list-style-type: none"> • Mazināt pārrobežu šķēršļus primārajos (TEN-T) un sekundārajos (starpreģionālo savienojumu) BJR valstu tīklos. • Integrēt BJR transporta tīklu, attīstot: <ul style="list-style-type: none"> - Rail Baltica koridoru, - TEN-T tīkla koridoru, kas savieno ostas (t.sk. Rīgu), - Ceļu savienojumu un robežšķēršošanas infrastruktūru uz ES ārējās robežas, t.sk. Latvijas – Krievijas, - Ceļa un dzelzceļa savienojumu no Latvijas ostām uz Krieviju un Baltkrieviju un tālāk uz Tālajiem Austrumiem, Centrālāziju un Melno jūru, - Gaisa transporta savienojumus BJR ziemeļu un austrumu daļā, - Attīstīt jūras maģistrālos savienojumus (<i>motorways of the sea</i>).
Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai	<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitatīvas un konkurētspējīgas loģistikas un tranzītpakalpojumu infrastruktūras nodrošināšana; • Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā; • Ilgtspējīga transporta sistēmas ieviešana – sabiedriskā transporta attīstības veicināšana;

Dokuments	Mērķi, kas attiecas uz transporta sektoru
	<ul style="list-style-type: none"> • Atjaunojamās enerģijas īpatsvaram transporta sektorā jāsasniedz vismaz 10% no enerģijas bruto gala patēriņa transportā.
<p>Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana. • Latvijai jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi. • Reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku. • Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.
<p>Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014 – 2020. gadam</p>	<p>Redzējums par Latviju 2020. gadā - “Ekonomikas izrāviens – katra Latvijas iedzīvotāja un valsts labklājības pieaugumam!”.</p> <p>Valsts sadarbībā ar privāto sektoru investē uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgajā transporta infrastruktūrā, lai ne tikai racionāli izmantotu valsts izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, bet arī sniegtu atbalstu Latvijas uzņēmumiem konkurētspējīgu produktu un pakalpojumu piegādei ārvalstu tirgiem. Arvien lielāku lomu tranzītā ieņem multimodālie tranzīta koridori, kurus veido tranzīta ceļi, dzelzceļš un ostas. Tranzīta koridoru elektrifikācija un modernizācija ļauj arvien palielināt pa tranzīta koridoriem pārvadāto preču apjomu un sekmē jaunu apstrādes un pakalpojumu industriju veidošanos Latvijā, valstij un iedzīvotājiem gūstot arvien lielāku labumu no valsts izdevīgā ģeogrāfiskā novietojuma.</p> <p><i>Prioritāte:</i> “Tautas saimniecības izaugsme”, kuras sasniegšanai ir nepieciešama ilgtspējīga transporta infrastruktūra, kas nodrošina mobilitāti iekšzemē un starptautisko sasniedzamību.</p> <p><i>Prioritāte:</i> “Izaugsmi atbalstošas teritorijas”.</p> <p><i>Rīcības virziens:</i> “Pakalpojumu pieejamība līdzvērtīgāku darba iespēju un dzīves apstākļu radīšanai”.</p> <p><i>Mērķis:</i> “Nodrošināt attīstības centru ērtu un drošu sasniedzamību, t.sk. panākot 2020.gadā labu braukšanas kvalitāti pa autoceļiem, kas savieno nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, un sabiedriskā transporta pieejamības paaugstināšanu, izveidojot efektīvu un sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu.”</p>
<p>Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.– 2020. gadam</p>	<p><i>Politikas mērķis:</i> Konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.</p> <p>Rīcības virzieni mērķa sasniegšanai:</p> <p>1. Latvija – ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs.</p>

Dokuments	Mērķi, kas attiecas uz transporta sektoru
	<p>Uzdevums 1.1. Nodrošināt valsts autoceļu infrastruktūras saglabāšanu.</p> <p>Uzdevums 1.2. Nodrošināt nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras attīstību.</p> <p>2. Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā.</p> <p>Uzdevums 2.1. Sakārtot valsts reģionālos autoceļus.</p> <p>Uzdevums 2.2. Sakārtot pilsētu ielu, t.sk. tuneļu un pārvadu infrastruktūru.</p> <p>Uzdevums 2.3. Sakārtot un attīstīt pasažieru pārvadājumu infrastruktūru.</p> <p>Uzdevums 2.4. Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā garantētās minimālās pasažieru pārvadājumu vajadzības (nokļūt izglītības iestādēs, ārstniecības iestādēs, darbavietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā).</p> <p>Uzdevums 2.5. Attīstīt videi draudzīgas un zema oglekļa dioksīda emisijas līmeņa transporta sistēmas, kā arī veicināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās.</p> <p>Uzdevums 3. Nodrošināt ilgtspējīgu transporta un loģistikas nozares pārvaldību.</p>
<p>Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.-2019.</p>	<p>Viens no reģionālās politikas vidēja termiņa mērķiem ir sekmēt teritorijās uzņēmējdarbības attīstību un darbavietu radīšanu, veicināt darbavietu un pakalpojumu sasniedzamību, kā arī uzlabot pakalpojumu kvalitāti un pieejamību.</p> <p>Viens no centrālajiem rīcības virzieniem ir izstrādāt reģionālās attīstības atbalsta pasākumus reģionālās politikas mērķteritorijām un nodrošināt finansējuma piesaisti to īstenošanai, tai skaitā, iekļaujot citu nozaru ministriju aktivitātes, kas ir izšķiroši nozīmīgas mērķteritoriju attīstībai un reģionālās politikas mērķu sasniegšanai (šīm aktivitātēm atbalsts tiek plānots NAP 2020 un attiecīgo nozaru ministriju atbalsta pasākumu ietvaros).</p> <p>Transporta jomā specifiskajās reģionālās politikas mērķteritorijās paredzēti šādi atbalsta virzieni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i., autoceļi, kas savieno starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, kā arī attīstības centru ielas). • Lauku teritorijās nodrošināt transporta infrastruktūras sakārtošanu un attīstību sasniedzamībai novada ietvaros (t.i., autoceļi, kas savieno pārējo novada teritoriju ar starptautiskas, nacionālas, reģionālas un novadu nozīmes attīstības centriem). • Baltijas jūras piekrastē nodrošināt valsts transporta infrastruktūras, kas sekmē Baltijas jūras piekrastes sasniedzamību,

Dokuments	Mērķi, kas attiecas uz transporta sektoru
	<p>uzlabošanu; ostu attīstību un to funkcionalitātes nodrošināšanu; transporta un tūrisma infrastruktūras attīstīšanu sasniedzamības un pieejamības uzlabošanai kompleksi attīstāmās piekrastes vietās (t.sk. veselības tūrisma un kūrortresursu izmantošanas attīstībai).</p> <p>2014.-2020.gada plānošanas periodā investīcijas specifisko mērķteritoriju atbalsta virzienu ietvaros tiks balstītas uz vietējā un reģionālajā līmenī identificētajām attīstības iespējām un prioritātēm, kas pamatotas teritoriju attīstības plānošanas dokumentos (primāri vidējā termiņa dokumentos – attīstības programmās).</p>
<p>Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam</p>	<p>Plāna mērķis ir veicināt alternatīvo degvielu attīstību un samazināt transporta negatīvo ietekmi uz vidi. Darbības virzieni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Latvijas tautsaimniecībai efektīvāko alternatīvo degvielu ieviešanas scenāriju izvērtēšana un risinājumu noteikšana.. • Normatīvo aktu pilnveidošana. • Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveide un attīstība.
<p>Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030</p>	<p><i>Vīzija:</i> pieejams reģions. 2030. gadā pieejamība pakalpojumiem un apdzīvotuma centriem ir uzlabojusies, pateicoties inteliģentajām transporta sistēmām un citiem inovatīviem pakalpojumu risinājumiem. Investīcijas ceļu infrastruktūrā ir kļuvušas izsvērtākas un kvalitatīvākas. Katrs apdzīvotuma centrs ir nodrošināts ar vismaz vienu kvalitatīvu autoceļu savienojumu ar augstākas nozīmes centru. Visā teritorijā ir iespējams izmantot kvalitatīvus un ātrus sakarus, kas iedzīvotājiem ļauj strādāt no mājām, sabiedriskajā transportā, sniegt un saņemt attālinātus pakalpojumus. Vidzemes lielāko pilsētu un centru apkārtnē ir pieaugusi ikdienas velomobilitāte.</p> <p><i>Mērķis 2030:</i> Uzlabot sasniedzamību, pieejamību un pievilcību. Ilgtermiņa prioritāte: Pieejams reģions.</p>
<p>Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.-2027. gadam</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Attīstīt ilgtspējīgu un drošu ceļu tīklu starp pilsētām un citām apdzīvotām vietām, nodrošinot apdzīvotuma struktūras attīstību, saikni reģiona iekšienē un ar citu reģionu pakalpojumu sniegšanas centriem. • Iekļauties Trans-Eiropas dzelzceļa tīklā, uzlabot reģiona starptautisko sasniedzamību un attīstīt multimodālos pārvadājumus, transporta mezglus un jaunus kravu un pasažieru terminālus. • Paaugstināt Vidzemes reģiona iedzīvotāju mobilitāti izveidojot velociņu tīklu, garantējot gājēju un velosipēdistu drošību un nodrošinot alternatīvas pārvietošanās iespējas. • Attīstīt efektīvu un ilgtspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu, integrējot Vidzemes reģionu sabiedrisko transportu starptautisko pasažieru pārvadājumu tīklā.

<p>Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015-2020</p>	<p><i>Vidēja termiņa attīstības prioritāte 2020 AP5.1. -Sabiedriskais transports un autoceļi – pašvaldības galvenokārt akcentējušas transporta infrastruktūras sakārtošanu, kas ietver autoceļu asfaltēšanu un esošās segas rekonstrukciju, mazāk akcentēta sabiedriskā transporta sistēmas un mobilitātes uzlabošana. Praktiski nav izvirzīti sasniedzamības mērķi un transporta sistēmas kvalitatīvie rādītāji.</i></p> <p>Vidēja termiņa mērķi 2020. gadam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paaugstināt iedzīvotāju mobilitāti. • Uzlabot sabiedriskā transporta sasniedzamību. <p>Rīcību virzieni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Labāka reģiona iekšējā sasaiste un sasaiste ar Eiropas komunikāciju tīklu elementiem. <ol style="list-style-type: none"> a) transporta infrastruktūras izbūves sekmēšana. 2) Reģiona iedzīvotāju mobilitāte. <ol style="list-style-type: none"> a) sabiedriskā transporta ērtuma un pieejamības uzlabošana. <p>Rādītāji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samazinās sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu un valsts vietējo autoceļu ar melno segumu īpatsvars • Palielinās iedzīvotāju skaits, kas pārvietojas ar velosipēdu vismaz 1-2 reizes nedēļā • Samazinās laika patēriņš ceļā ar sabiedrisko transportu starp reģiona attīstības centriem • Palielinās sabiedriskā transporta kursēšanas ātrums (km/h) • Pašvaldību īpatsvars, kurās ir stabils pārklājums ar sabiedrisko transportu reģionā (%) pieaug iedzīvotāju īpatsvars, kuriem tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā ir līdz 2 km attālumā.
<p>Vidzemes reģiona pašvaldību ilgtspējīgas attīstības stratēģijas, attīstības programmas un teritoriju plānojumi</p>	<p>Šie dokumenti ir izstrādāti, ņemot vērā iepriekš minētajos dokumentos noteiktos attīstības virzienus un mērķus.</p>

Zemāk ir uzskaitīti pētījumi, plāni un projekti, kas ir aktuāli, saistīti ar transporta nozari Vidzemes plānošanas reģionā un kurus Izpildītājs izmantos turpmākajā Plāna izstrādes procesā:

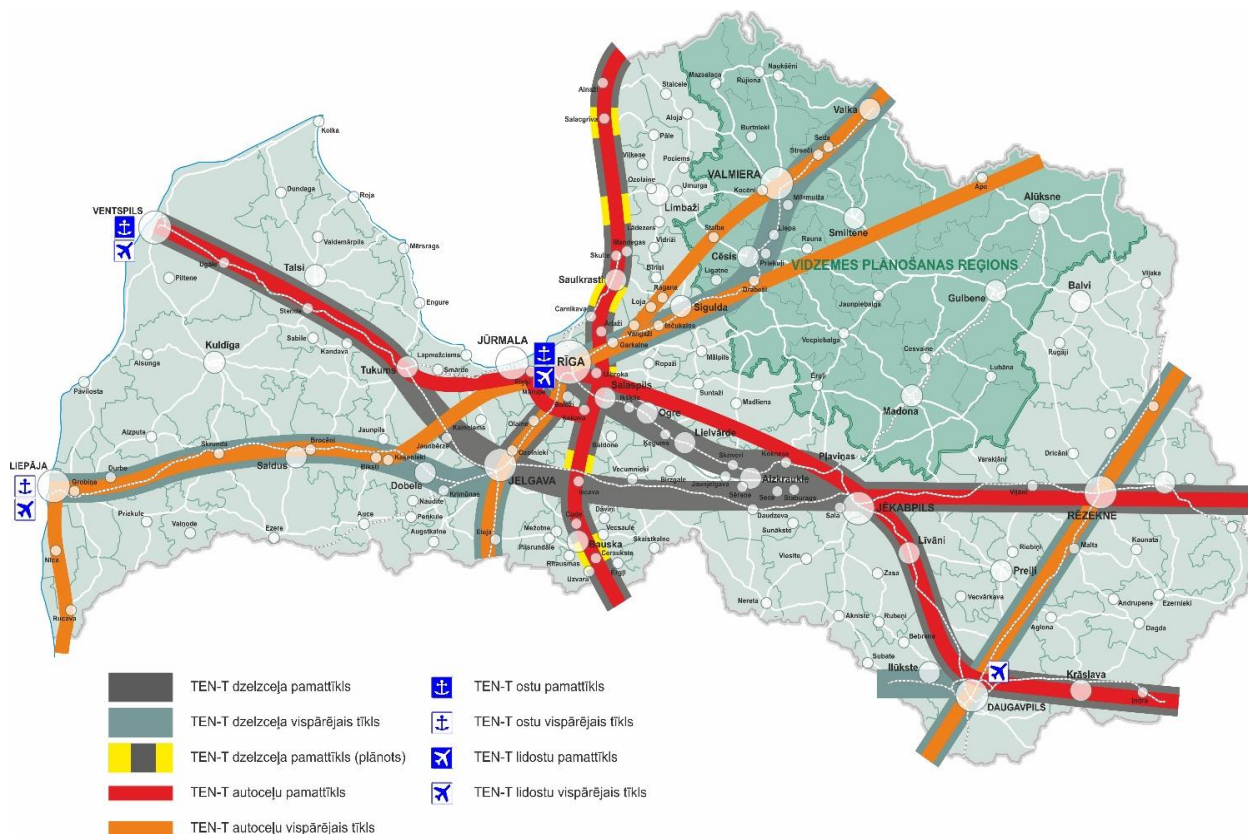
- Rīcības plāns pakalpojuma „Transports pēc pieprasījuma” ieviešanai Vidzemes reģionā, SIA “Ardenis”, 2014;
- Projekts “Pārvietojies zaļi” (*angl. Move on green*). Ieviešanas plāns Vidzemes plānošanas reģionam, 2013.

1.2. Sociālekonomiskās situācijas apraksts

1.2.1. Teritorija un sasniedzamība

Vidzemes reģions ir viens no 5 (pieciem) plānošanas reģioniem. Tas ir teritoriāli lielākais Latvijā un aizņem 23,6 % no valsts teritorijas. Vidzemes plānošanas reģiona platība ir 15 245,43 km². Reģionā ir 26 pašvaldības, 1 nacionālās nozīmes attīstības centrs – Valmiera, 6 reģiona nozīmes attīstības centri – Cēsis, Smiltene, Valka, Alūksne, Gulbene, Madona.

Vidzeme ir Eiropas Savienības robežreģions, ko šķērso 2 nozīmīgi starptautiskie transporta koridori, nodrošinot Vidzemei sasaisti ar lielākajiem reģionu centriem kaimiņu valstīs - Tartu (izmantojot autoceļu E264) un Tallinu (izmantojot autoceļus P15, P16 un E67 vai E264) Igaunijā, kā arī Pleskavu, Novgorodu un Sanktpēterburgu Krievijā (izmantojot autoceļu E77). Ap šiem transporta koridoriem veidojas Baltijas jūras reģiona integrācijai nozīmīgas stratēģiskās attīstības zonas - Via Hanseatica attīstības koridors, Dienvidbaltijas loka attīstības koridors, kā arī Via Baltica. Vidzemes plānošanas reģionam nav tiešas pieejas ne Baltijas jūrai, ne tās ostām, nav arī lidostas. Gan telpiski, gan funkcionāli Vidzemes plānošanas reģions ir cieši saistīts ar Rīgas plānošanas reģionu, ņemot vērā piekļuvi Vidzemes jūrmalai un ostām, un saikni ar galvaspilsētu kā valsts administratīvo centru un transporta mezglu (2.attēls).



2.attēls TEN-T tīkls Latvijā

Nozīmīgākie transporta mezgli TEN-T tīklā (starptautiskā lidosta, starptautiskā autoosta, pasažieru dzelzceļa stacija, pasažieru osta, kravu osta, dzelzceļa kravu pārkraušanas terminālis) atrodas Rīgā vai tās tuvumā un ir ērti sasniedzami gan VPR iedzīvotājiem, gan uzņēmējiem. Rīga ir sasniedzama 1-3 stundu braucienā ar autotransportu (60 - 240 km attālumā).

Vidzemes reģionu ieskauj divi TEN-T pamattīkla transporta savienojumi, kas ir nozīmīgi pasažieru un kravu tranzīta plūsmām austrumu-rietumu un ziemeļu-dienvidu virzienā. TEN-T pamattīklu papildina visaptverošs transporta tīkls. Kamēr dzelzceļa Rail Baltica projekts nav realizēts, TEN-T pamattīkla Ziemeļjūras-Baltijas jūras koridors kā pagaidu risinājumu izmanto esošo dzelzceļa infrastruktūru, t.i. Rīga-Valga dzelzceļa līniju, kas šobrīd ir vienīgais Latvijas-Igaunijas dzelzceļa savienojums pasažieru un kravu pārvadājumiem.

ES mērķis ir pakāpeniski panākt, lai līdz 2050.gadam lielākajai daļai Eiropas iedzīvotāju un uzņēmumu ceļā līdz visaptverošajam transporta tīklam nebūtu jāpavada ilgāk par 30 minūtēm.

Vidzemes reģionā TEN-T visaptverošais transporta tīkls ir sasniedzams 30 minūšu laikā tiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem, kas atrodas teritorijas centrālajā un ziemeļu daļā, taču ilgāks laiks līdz TEN-T transporta tīklam ir nepieciešams tiem, kas atrodas teritorijas dienvidaustrumu daļā.

Vidzemes plānošanas reģiona teritorijā ir viens Latvijas /Krievijas robežpārejas punkts Pededze – Bruņiševa (Alūksnes novada teritorijā). Bruņiševas-Pededzes robežkontroles punkts šobrīd ir divpusējs (apkalpo tikai Latvijas un Krievijas pilsoņus) un darbojas 12 stundas diennaktī. Tas ir modernizēts Latvijas pusē (Pededzē) un spēj apkalpot starptautiskā transporta plūsmu, bet tam ir nepietiekama infrastruktūra Krievijas pusē (Bruņiševā). Robežpārejas punkts Pededze_Bruņiševa ir izdevīga robežšķērsošanas vieta sekojošu iemeslu dēļ:

- Neapkalpo kravas transportu, tādējādi ir mazākas rindas;
- Laba reģionālā autoceļu kvalitāte (2013.gadā ir veikta autoceļa P40 Alūksne – Zaiceva pārbūve);
- Krievijas pusē tiek veiktas autoceļu pārbūves, kas savieno robežpāreju ar TEN_T tīklu (a/c E77);
- Krievijas puse ir ieinteresēta sabiedriskā transporta pārvadājumu attīstībai caur šo robežpāreju (šobrīd Latvijas puse nodrošina sabiedriskā transporta pārvadājumus).

Perspektīvā tas varētu kļūt nozīmīgs gan iedzīvotāju, gan tūristu starptautiskajai mobilitātei.

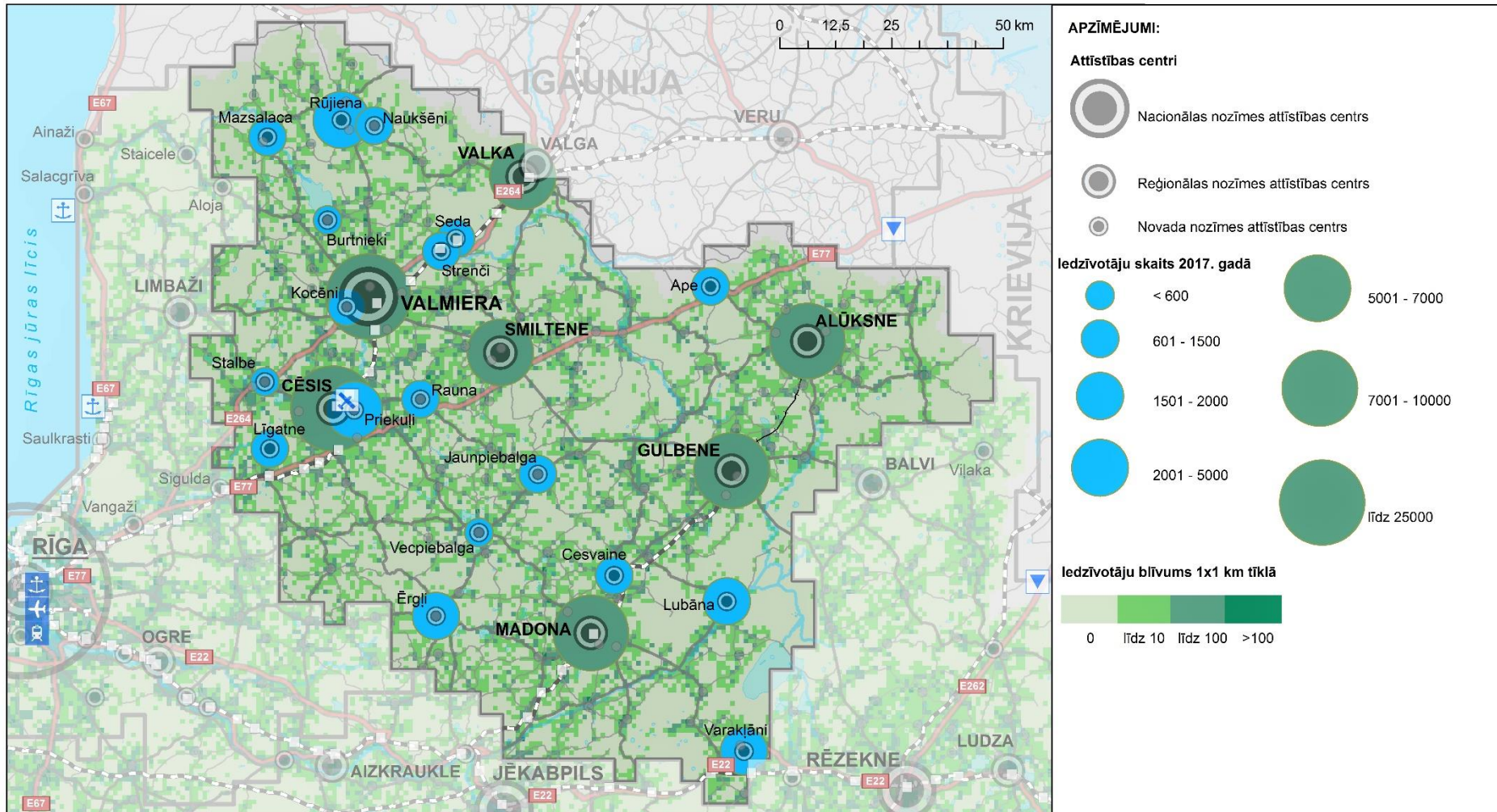
1.2.2. Iedzīvotāju skaits un demogrāfija

Domnīcas CERTUS veiktajā pētījumā¹ par Latvijas demogrāfisko situāciju ir secināts, ka zemā dzimstības līmeņa un migrācijas dēļ pēdējos 25 gadu laikā ir vērojams darbaspējīgā vecuma iedzīvotāju skaita kritums un sabiedrības novecošanās, it īpaši no Rīgas attālos lauku novados. Jauniešus un darbaspējīgā vecuma iedzīvotājus piesaista dzīve pilsētās, jo tajās tiek piedāvātas plašākas izglītības un darba iespējas, lielākas algas un plaša sociālo, kultūras un izklaides pasākumu izvēle.

2016. gadā iedzīvotāju skaits² VPR bija 196 tūkstoši, iedzīvotāju blīvums 12.9 cilvēki/km². Iedzīvotāju skaits reģionā ir samazinājies vidēji par 1,8% gadā jeb 3 702 cilvēkiem laika posmā no 2010. gada līdz 2016. gadam. Iedzīvotāju koncentrācija ir vērojama ap reģionālās nozīmes attīstības centriem, *Vidzemes trijstūrī* ap Valmieru, Cēsīm un Smiltēni, gar transporta koridoru Madona – Gulbene – Alūksne, reģiona vidienē ap Vecpiebalgu un Jaunpiebalgu un ziemeļu daļā (Mazsalaca, Rūjiena, Naukšēni). Reti apdzīvotas teritorijas ir Igaunijas un Krievijas pierobežā, teritorijās, kas robežojas ar Latgales plānošanas reģionu un vidienē starp Smiltēni, Valku, Api un Gulbeni. (3.attēls)

¹ Latvijas demogrāfiskais portrets šodien... un rīt. Rīga, Domnīca CERTUS, 2017.

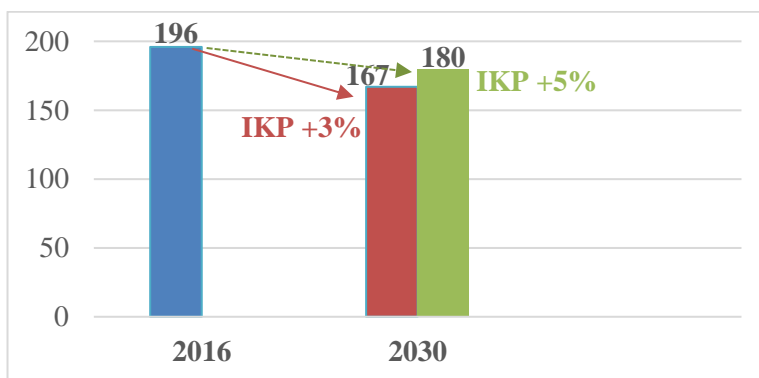
² Centrālās Statistikas Pārvaldes datubāze



3.attēls Iedzīvotāju blīvums Vidzemes plānošanas reģionā 2017.gadā

Vislielākais samazinājums ir vērojams darbaspējīgo iedzīvotāju skaitā – piecu gadu laikā par 10% (2011.gadā 134 231 iedzīvotāji, bet 2016.gadā 120 457 iedzīvotāji). Bērnu un jauniešu skaits līdz darbaspējīgam vecumam ir samazinājies par 5% kopš 2011.gada (2011.gadā 30 tūkstoši, 2016.gadā 28,5 tūkstoši). Vismazākais samazinājums vērojams iedzīvotāju skaitā virs darbības vecuma – 1,5% pēdējo piecu gadu laikā (2011.gadā 47 735 iedzīvotāji, 2016.gadā 47 016 iedzīvotāji). Šāda tendence norāda uz demogrāfiskās slodzes³ pieaugumu reģionā. Lielākajai daļai lauku pašvaldību jāplāno nākotne, ņemot vērā sarūkošu iedzīvotāju skaitu un izmaiņas iedzīvotāju sastāvā.

CERTUS pētnieki prognozē, ka Vidzemes reģionā iedzīvotāju skaits varētu samazināties par 15% līdz 2030.gadam, pieņemot IKP izaugsmes scenāriju 3% gadā. Ja IKP izaugsme būs straujāka (5%) un darba algu atšķirība starp Rīgu un reģioniem mazināsies tad iedzīvotāju migrācija varētu būt lēnāka un iedzīvotāju skaits Vidzemes reģionā varētu samazināties par 8% līdz 2030.gadam.



4.attēls Iedzīvotāju skaita prognoze Vidzemes reģionā (tūkstoši)

1.2.3. Nodarbinātība

Vidzemes reģionā augstāka ekonomiskā aktivitāte ir trīs pilsētās – Valmierā, Cēsīs un Smiltēnē, kas veido tā saukto *Vidzemes trijstūri*. Otrs ekonomiskās aktivitātes *trijstūris* veidojas reģiona austrumos, ietverot Alūksni, Gulbeni un blakus esošo Latgales reģiona pilsētu Balvus. Reģiona dienvidos ekonomiskais centrs ir Madona. Šajās teritorijās koncentrējas darba vietas un pakalpojumi.

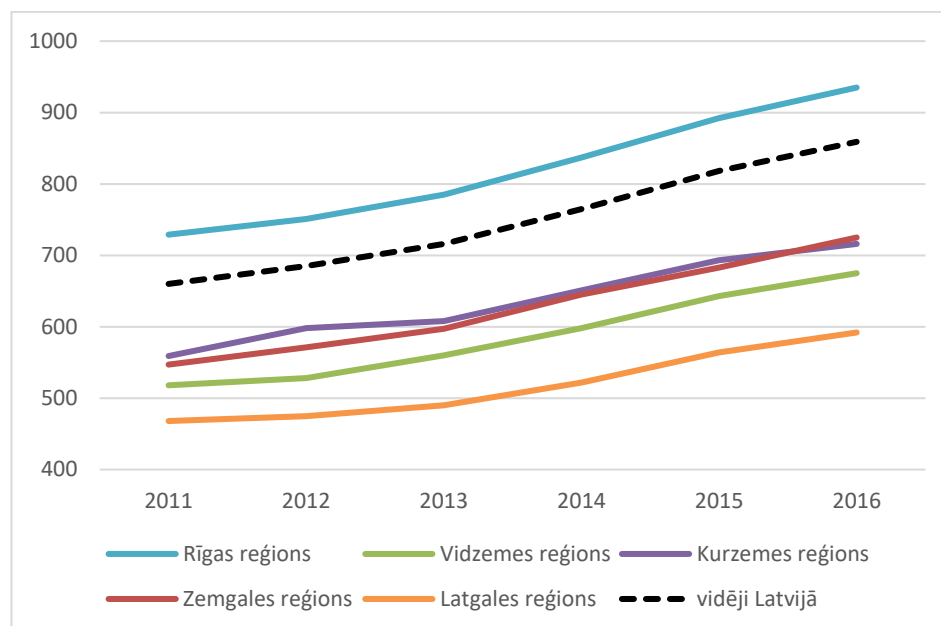
2016. gada beigās ekonomiski aktīvās iedzīvotāju skaits (vecumā no 15-64) bija 91,1 tūkstoši, savukārt reģistrētais bezdarba līmenis Vidzemes plānošanas reģionā veidoja 7%⁴. Bezdarba līmenis pēdējo piecu gadu laikā ir nedaudz samazinājies. Reģiona iedzīvotāji ir nodarbināti šādās nozarēs:

- Apstrādes un ieguves rūpniecība un citas ražošanas nozares 19,9%;
- Lauksaimniecība, mežsaimniecība un zivsaimniecība 16,7%;
- Tirdzniecība, izmitināšana un ēdināšanas pakalpojumi 13,2%;
- Izglītība 11,4%;
- Transports, uzglabāšana, informācijas un komunikācijas pakalpojumi 9,1%;
- Būvniecība 6,9%;
- Finanšu, apdrošināšanas, zinātniskie, administratīvie pakalpojumi, operācijas ar nekustamo īpašumu 6,6%;
- Veselība un sociālā aprūpe 6,3%;
- Valsts pārvalde un aizsardzība; obligātā sociālā apdrošināšana 6%;
- Citi pakalpojumi 4,1%.

³ Demogrāfiskā slodze ir darbības vecumu nesasniegušo un pārsniegušo personu skaita attiecība vidēji uz 1 000 personām darbības vecumā.

⁴ Nodarbinātības Valsts aģentūras dati, <http://www.nva.lv/index.php?cid=6#bezdarbs>

2016. gada vidējā darba bruto samaksa veidoja 675 EUR/mēnesī, tā pieaugums vidēji gadā (no 2010. līdz 2016.gadam) veidoja 5,7% gadā. VPR strādājošo darba alga saglabājas zemāka par vidējo darba algu valstī (5.attēls).



5.attēls Vidējā bruto darba samaksa Latvijas reģionos (EUR)

Avots: CSP

Vidzemes reģiona darba devēji darba apstākļus vērtē kā normālus vai teicamus, bet ir grūti konkurēt ar Rīgu, kur algas ir augstākas par 20-30%. Darbiniekiem problēmas sagādā došanās uz attālāku darba vietu, jo ne visiem darbiniekiem ir savs transports, un ne visur var nokļūt ar sabiedrisko transportu Vidzemes reģionā. Jo īpaši grūtības tas sagādā darbiniekiem, kuri strādā maiņu grafikā un kuriem darbs sākas plkst. 6:00 no rīta. Valmierā būtiska problēma ir mājokļu trūkums.⁵ Uzņēmējdarbības attīstību daudzos gadījumos kavē darbaspēka piedāvājuma neatbilstība pieprasījumam, tas nozīmē, ka darbaspējīgo iedzīvotāju kvalifikācija un darba pieredze neatbilst uzņēmējdarbības prasībām. Tāpat uzņēmējdarbības attīstībai svarīgs priekšnosacījums ir sasniedzamība un kvalitatīva transporta infrastruktūra.

1.2.4. Reģionālais iekšzemes kopprodukts un citi ekonomiskie radītāji

Vidzemes reģionā saražoto preču un pakalpojumu vērtība veido vidēji 6,5% no visas valsts IKP vērtības. (Avots: CSP, 2011.-2014.g.) VPR ir palielinājies ekonomiski aktīvu uzņēmumu skaits vidēji par 2,6% gadā laika posmā no 2010. līdz 2015.gadam. (2015.gadā bija 17 621 uzņēmumi). Lielākais apgrozījums ir uzņēmumiem, kuri darbojas apstrādes rūpniecībā, tirdzniecībā un būvniecībā. Pēc CSP datiem 2014.gadā apgrozījums pa darbības veidiem sadalījās šādi:

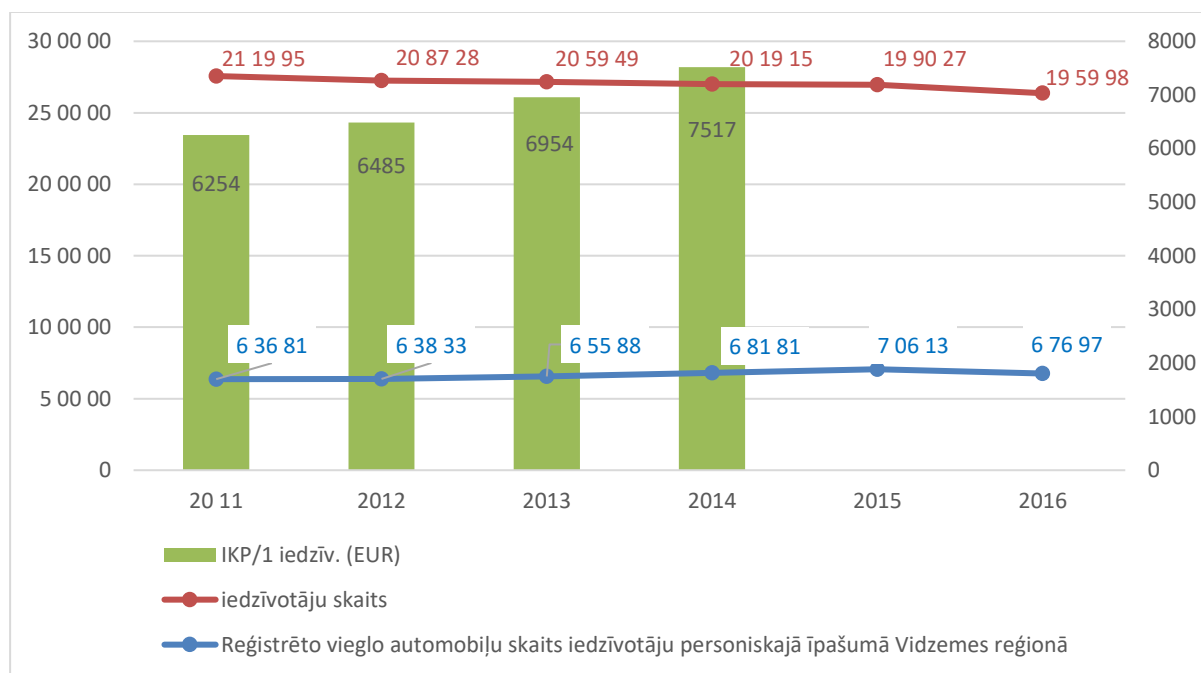
- Apstrādes rūpniecībā 39,3 %;
- Vairumtirdzniecība un mazumtirdzniecība, automobiļu un motociklu remonts 32,2%;
- Būvniecība 11,9%;
- Transports un uzglabāšana 5,8%;
- Elektroenerģija, gāzes apgāde, siltumapgāde un gaisa kondicionēšana 2,2%;
- Operācijas ar nekustamo īpašumu 1,8%;

⁵ Darba tirgus specifisko reģionu problēmu identificēšana un pasākumu izstrādāšana reģionālā darba tirgus konkurētspējas stiprināšanai, pētījuma atskaite, 2014

- Ieguves rūpniecība un karjeru izstrāde 1,7%;
- Profesionālie, zinātniskie un tehniskie pakalpojumi 1,4%;
- Izmitināšana un ēdināšanas pakalpojumi 1,2%;
- Ūdens apgāde; notekūdeņu, atkritumu apsaimniekošana un sanācija 0,9%;
- Administratīvo un apkalpojošo dienestu darbība 0,8%;
- Informācijas un komunikācijas pakalpojumi 0,8%;
- Citi pakalpojumi 0,1%.

2016.gada iedzīvotāju ienākuma nodokļa ieņēmumi Vidzemes reģionā pašvaldībās veidoja 96,17 milj. EUR, vidēji 491 EUR/iedz., savukārt kopējie pašvaldību budžeta ieņēmumi veidoja 224,70 milj. EUR.

Iedzīvotāju labklājības līmenis Vidzemes reģionā pēdējos gados pieaug, par to liecina pozitīvas izmaiņas IKP vērtībā, rēķinot uz 1 iedzīvotāju (6.attēls). Attēlā redzams, ka palielinās arī vieglo automobiļu skaits iedzīvotāju personiskajā īpašumā, neskatoties uz kopējā iedzīvotāju skaita kritumu. 2016.gada statistikas dati liecina, ka vidēji 2,9 iedzīvotāju īpašumā bija 1 automašīna, salīdzinājumam 2011.gadā - 1 automašīna uz vidēji 3,3 iedzīvotājiem. Analizējot statistikas datus, redzams, ka starp IKP uz 1 iedzīvotāju un automašīnu skaitu iedzīvotāju īpašumā pastāv pozitīva korelācija – pieaugot labklājības līmenim, motorizācijas līmenis palielinās.



Piezīme: IKP dati par 2015., 2016.gadu nav pieejami.

6.attēls Iedzīvotāju un automobiļu skaita un IKP dinamika Vidzemes reģionā

Avots: CSP

1.3. Transporta sistēma

Transporta sistēma nodrošina iedzīvotāju un preču kustību reģionā, rada sasaisti ar citām teritorijām, nodrošina sasniedzamību un piekļuvi nepieciešamajiem galamērķiem. Lielāka ekonomiskā aktivitāte ir vērojama teritorijās, kur ir labi attīstīta transporta infrastruktūra. Pieaug reģionālās nozīmes attīstības centru centrītiece. Ņemot vērā ekonomisko aktivitāšu koncentrēšanos reģionālās nozīmes attīstības centros, iedzīvotājiem ir jābūt gataviem mērot lielākus attālumus līdz darbvietai, dažādu

pakalpojumu saņemšanas vietai. No Vidzemes attīstības centriem Valmiera šobrīd ir vienīgā, kuras ietekmes areāls sniedzas tālāk par 50 km rādiusu un tās ietekme vēl vairāk nostiprinās.⁶

Vidzemes reģionā transporta sistēma sastāv no autoceļu, dzelzceļu, ūdens ceļu tīkla un gaisa satiksmes, kas detalizētāk ir aprakstītas apakšnodaļās.

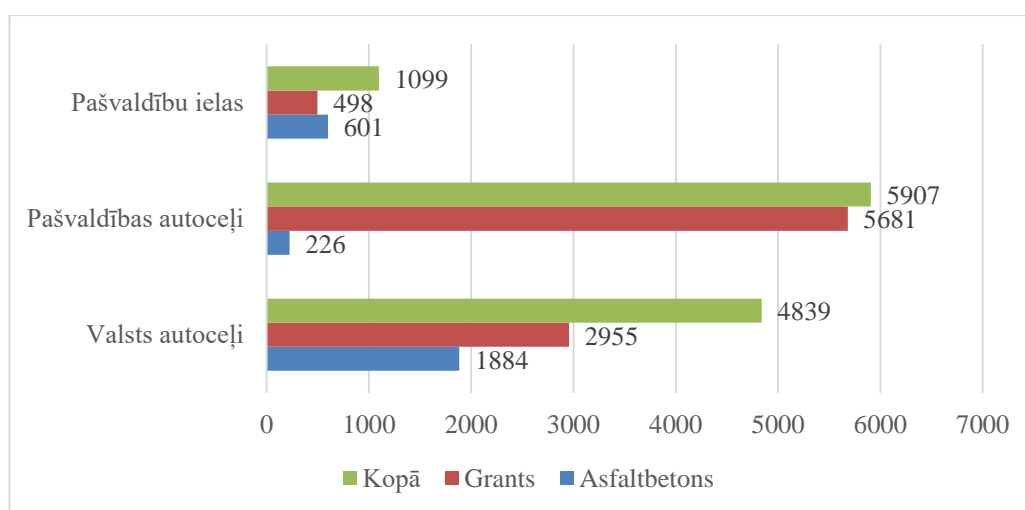
1.3.1. Autoceļu tīkls

Vidzemes plānošanas reģionā ir pietiekami blīvi izveidots autoceļu tīkls. To šķērso sekojoši valsts galvenie autoceļi: A2 (Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) un A3 (Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka)). No šiem autoceļiem A2 vienlaikus ir arī starptautiskas nozīmes autoceļš (E77 Pleskava – Kaļiņingrada). Valsts galvenie autoceļi A2 un A3 ir iekļauti vienotā Eiropas transporta tīklā (TEN-T tīklā). Autoceļa A3 posms (Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka)) ir senā Hanzas ceļa posms, kas šobrīd ir iekļauts Via Hanseatica tūrisma maršrutā.

Pa reģionālās nozīmes autoceļiem ir iespējams nokļūt no reģionālās nozīmes attīstības centriem uz autoceļiem TEN-T tīklā. TEN-T tīklā ietilpstošiem autoceļiem ir stingrākas tehniskās prasības, pa tiem satiksme ir ātrāka, ērtāka un drošāka.

Reģiona attīstībai ne mazāk svarīgi ir vietējās nozīmes valsts autoceļi un pašvaldību autoceļi. 2016. gadā VPR šķērso⁷ valsts autoceļi 4 839 km, pašvaldību autoceļi 5 907 km un pašvaldību ielas 1 099 km, no tiem:

- ar asfaltbetona un citu bitumizēto segumu - Valsts autoceļi 1 884 km, pašvaldību autoceļi 226 km un pašvaldību ielas 601 km,
- ar šķembu un grants segumu - Valsts autoceļi 2 955 km, pašvaldību autoceļi 5 681 km un pašvaldību ielas 498 km (skatīt attēlā zemāk).

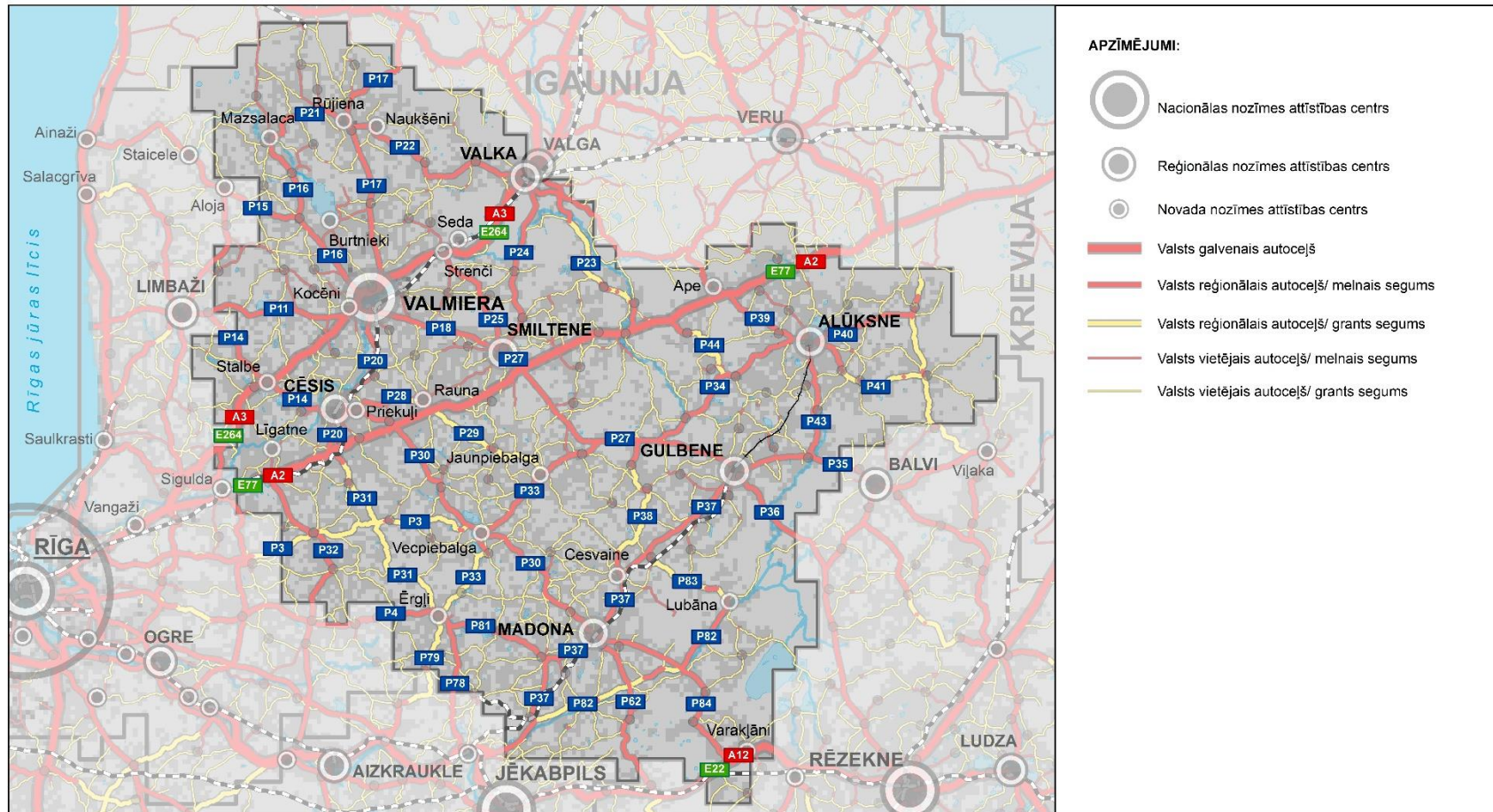


7.attēls Autoceļu tīkls VPR (km)

Reģiona nozīmes attīstības centri savstarpēji ir savienoti ar asfaltētiem ceļiem, bet lielākā daļa vietējās nozīmes ceļu ir ar grants segumu (skatīt attēlu zemāk).

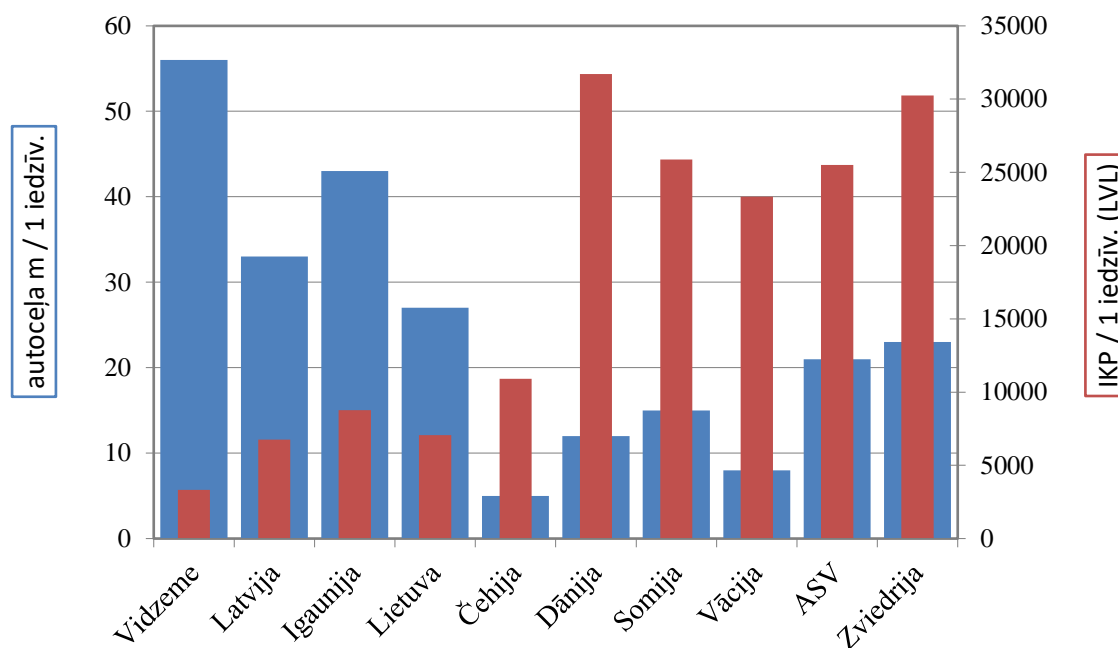
⁶ Attīstības centru ietekmes areālu noteikšana un analīze. Plānošanas reģionu, republikas pilsētu un novadu pašvaldību attīstības raksturojums, 2013

⁷ Centrālās Statistikas Pārvalde, http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/transp_ikgad__transp/TR0011.px/?rxid=



8. attēls Autoceļi ar asfalta un grants segumu VPR
 Attēls sagatavots izmantojot SLA "Envirotech" datu bāzi GIS Latvija

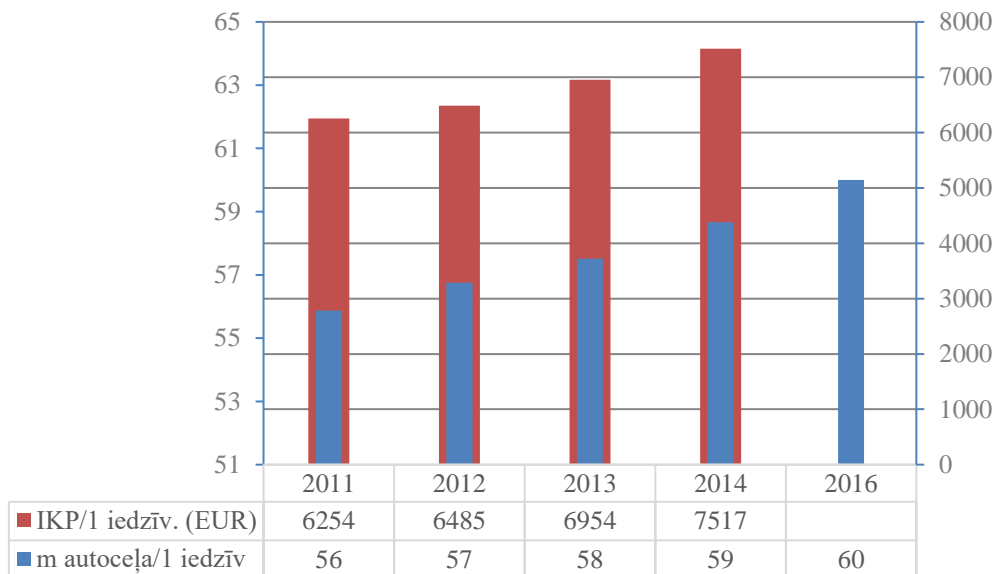
Kopumā Latvijā, tai skaitā Vidzemes plānošanas reģionā ir izveidots blīvs valsts autoceļu tīkls, kuru ir nepieciešams uzturēt labā tehniskā stāvoklī, lai nodrošinātu autobraucējiem ērtu un drošu pārvietošanos. Ja salīdzina autoceļu garumu uz 1 iedzīvotāju Latvijā ar attīstītākām Eiropas valstīm, redzams, ka Latvijā 1 iedzīvotājam par nodokļos samaksāto naudu ir jāuztur krietni garāks ceļa posms nekā, piemēram, Vācijas, Dānijas, Somijas vai Zviedrijas iedzīvotājam. (9.attēls) Taču, analizējot sabiedrības pārticības līmeni, redzams, ka IKP uz 1 iedzīvotāju šajās valstīs ir krietni augstāks nekā Latvijā. Vēl ievērojamākas atšķirības šajos divos rādītājos ir Vidzemes plānošanas reģionā. Vienam iedzīvotājam 2011.gadā bija jāuztur 56 m autoceļa, taču IKP uz 1 iedzīvotāju bija 7 reizes mazāks nekā Vācijā, kur uz 1 iedzīvotāju ir vidēji 8 m autoceļa.



9.attēls IKP un autoceļu garums uz 1 iedzīvotāju (2011)

Avots: CSP, Eurostat

Analizējot IKP un valsts autoceļu tīkla uz 1 iedzīvotāju izmaiņas Vidzemes reģionā, redzams, ka pārticības līmenis reģionā pamazām pieaug, taču, samazinoties iedzīvotāju skaitam, vienlaikus pieaug arī autoceļu garums uz 1 iedzīvotāju. (10.attēls) Esošajai autoceļu infrastruktūrai ir nepieciešami lieli finanšu līdzekļi, lai to uzturētu labā tehniskā stāvoklī un periodiski atjaunotu, taču ekonomiskā aktivitāte reģionā nav pietiekama, lai spētu nodrošināt nepieciešamo finansējumu.



Piezīme: IKP dati par 2016.gadu nav pieejami

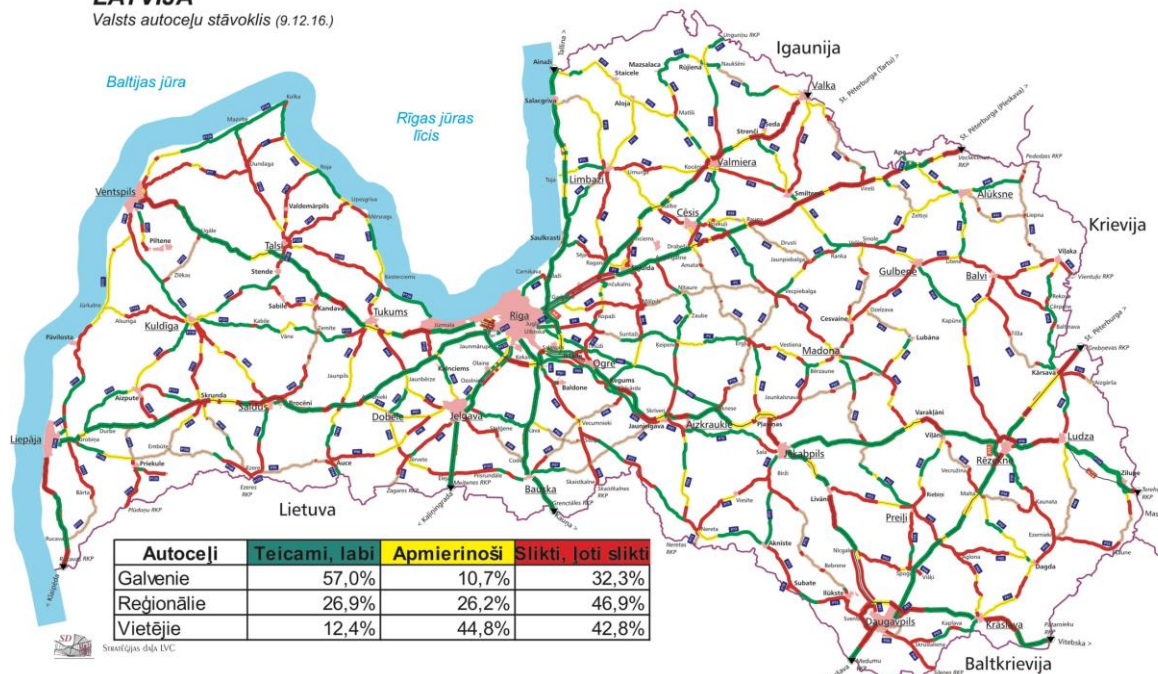
10.attēls IKP un valsts autoceļu tīkls uz 1 iedzīvotāju Vidzemes reģionā

Avots: CSP, LVC

2016. gadā valstī tikai 14,6% no valsts autoceļu melno seguma kopgaruma ir ar ļoti labu, 21,0 % labu un 20,5% apmierinošu novērtējumu, kamēr 44,0% ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. Savukārt valsts autoceļu ar grants segumu labā stāvoklī ir 7,3% un apmierinošā - 50,1%, kamēr 42,6% ir sliktā tehniskajā stāvoklī. Tas nozīmē, ka gandrīz pusei no valsts autoceļiem nav nodrošināta infrastruktūra drošai un komfortablai transporta kustībai⁸. (11.attēls)

LATVIJA

Valsts autoceļu stāvoklis (9.12.16.)



11.attēls Valsts autoceļu stāvoklis 2016.gadā (Avots: LVC)

⁸ VAS Latvijas Valsts ceļu dati, <http://lvceļi.lv/#bedru-koncentracija>

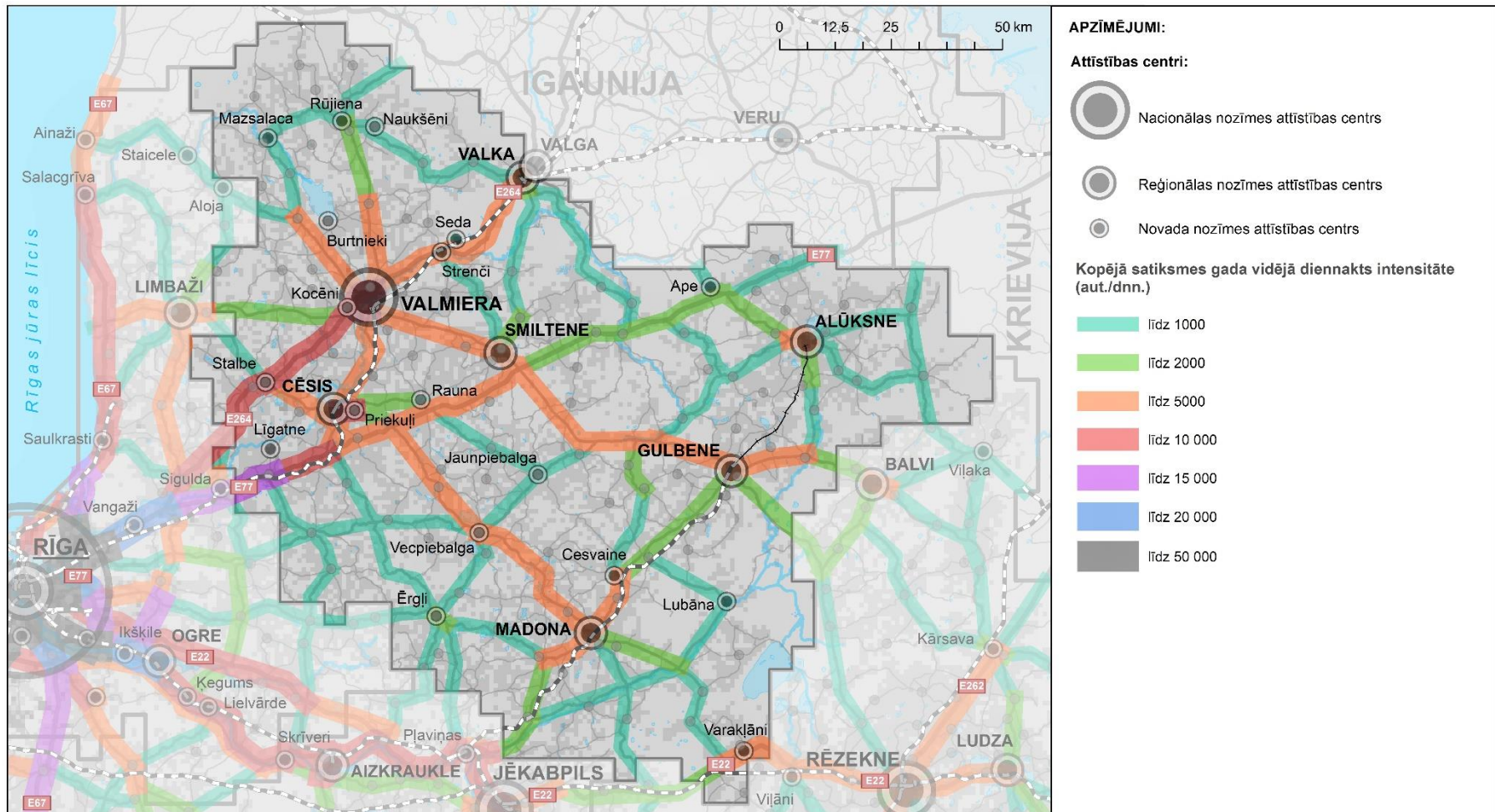
2016.gada gada vidējās satiksmes intensitātes uz galvenajiem ceļiem un uz reģionāliem ceļiem apskatāmas zemāk tabulā.

2. tabula Gada vidējā satiksmes intensitāte uz valsts autoceļiem VPR 2016.gadā.

Autoceļa posms	GVDI	Kravu transporta īpatsvars
Valsts galvenais autoceļš A2 (Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene))		
posmā Sigulda – Līgatne	10 314 a/dnn	17%
posmā no Līgatnes līdz a/c P20	7 964 a/dnn	17%
posmā no a/c P20 līdz a/c P30	4 585 a/dnn	19%
posmā no Bēzkrōga līdz a/c P27	4 013 a/dnn	24%
posmā no a/c P27 līdz a/c P39	1 457 a/dnn	25%
posmā no a/c P39 līdz valsts robežai	859 a/dnn	25%
Valsts galvenais autoceļš A3 (Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka))		
posmā Ragana – a/c P14	5 035 a/dnn	18%
Posmā no a/c P14 līdz a/c P11	5 564 a/dnn	20%
Posmā no a/c P11 līdz Valmierai	8 470 a/dnn	20%
Valmieras apvedceļš	5 268 a/dnn	19%
Posmā no Vlamieras līdz Strenčiem	2 903 a/dnn	21%
Posmā no Strenčiem līdz Valkai	2 070 a/dnn	30%
Autoceļš P30 Cēsis–Vecpiebalga–Madona		
Posmā no Cēsīm līdz a/c P20	6 465 a/dnn	11%
Posmā no a/c P20 līdz a/c P28	6 188 a/dnn	8%
Posmā no a/c P28 līdz a/c A2	1 479 a/dnn	13%
Posmā no a/c A2 līdz a/c P33	2 362 a/dnn	16%
Posmā no a/c P33 līdz Madonai	2 18 a/dnn	12%
Autoceļš P18 Valmiera – Smiltene		
Posmā no a/c A3 līdz a/c P20	6 441 a/dnn	17%
Posmā no a/c P20 līdz Smiltenei	2 683 a/dnn	11%
Autoceļš P 20 Valmiera–Cēsis–Drabeši		
Posmā Valmiera – a/c P18	4 744 a/dnn	5%
Posmā no a/c P18 līdz a/c P30	3 211 a/dnn	12%
Posmā no a/c P30 līdz a/c A2	4 272 a/dnn	14%
Autoceļš P27 Smiltene - Gulbene		
Posmā Smiltene – a/c A2	3 354 a/dnn	9%
Posmā no a/c A2 līdz a/c P33	2 300 a.dnn	21%
Posmā no a/c P33 līdz a/c P34	2 375 a/dnn	20%
Posmā no a/c P34 līdz Gulbenei	2 425 a/dnn	21%
Autoceļš P37 Pļaviņas (Gostiņi)–Madona–Gulbene		
Posmā no a/c A6 līdz a/c P81 (Bērzaune)	1 613 a/dnn	10%
Posmā no a/c P81 līdz Madonai	3 227 a/dnn	14%
Posmā no Madonas līdz Cesvainei	2 536 a/dnn	12%
Posmā no Cesvaines līdz Gulbenei	1 313 a/dnn	18%
Autoceļš P17 Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža (Unguriņi)		
Posmā no a/c A3 līdz a/c V112	2 972 a/dnn	15%
Posmā no a/c V112 līdz a/c P22	1 633 a/dnn	13%
Autoceļš P16 Valmiera–Matīši–Mazsalaca		
Posmā no a/c A3 līdz a/c P15	2 937 a/dnn	3%
Autoceļš P14 Ūmurga–Cēsis–Līvi		
Posmā no a.c A3 līdz Cēsīm	2 641 a/dnn	10%
Posmā no Cēsīm līdz a/c P20	2 590 a/dnn	10%
Autoceļš P35 Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuli)		

Autoceļa posms	GVDI	Kravu transporta īpatsvars
Posmā no Gulbenes līdz a/c P43	2 422 a/dnn	10%
Posmā no a/c P43 līdz Balviem	1 737 a/dnn	19%

Vidzemes plānošanas reģionā noslogotākie ir valsts galvenie autoceļi (12.attēls). Noslogotākie valsts reģionālo ceļu posmi ir Valmieras, Cēsu, Madonas, Gulbenes tuvumā, kā arī reģionālās nozīmes attīstības centru savienojumi.



12.attēls Gada vidējā satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem VPR 2016.gadā

1.3.2. Dzelzceļu tīkls

Dzelzceļa tīklu Vidzemes reģionā (pārklājumu un 2016.gada kustību rādītājus skatīt attēlā zemāk) veido platsliežu dzelzceļa līnijas (sliežu ceļu platums ir 1520 mm):

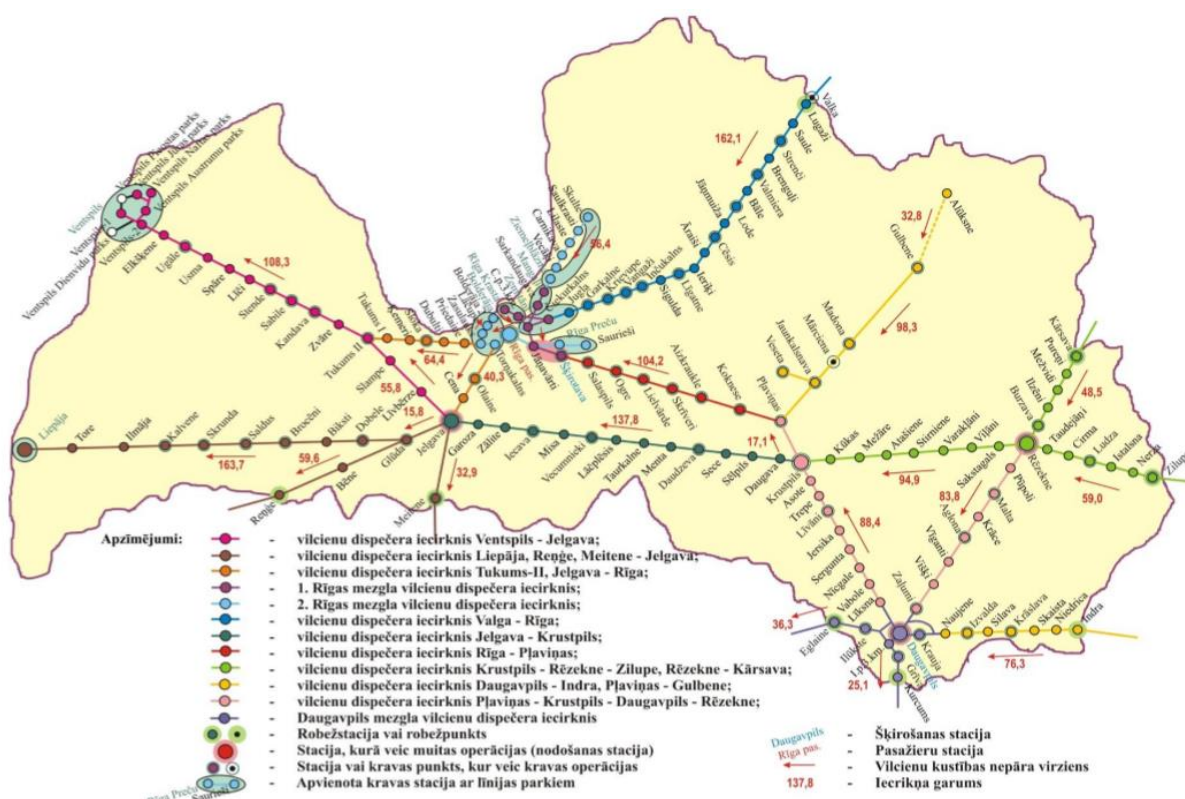
- Rīga – Lugaži- Valga (100 km garā posmā Līgatne- Lugaži),
- Rīga – Madona – Gulbene (26 km posmā Jaunkalsnava – Madona un 54 km Madona – Gulbene, kur kursē tikai speciālie ekskursiju vilcieni),
- Rīga – Varakļāni – Zilupe (reģiona robežās ir tikai 1 pietura – Varakļāni),

un šaursliežu dzelzceļa līnija (sliežu ceļu platums ir 750 mm):

- Gulbene-Alūksne (32,8 km posmā Gulbene – Alūksne, kur SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" veic regulārus pasažieru pārvadājumus).

Dzelzceļa tīkls tiek izmantots:

- starptautiskiem pasažieru vilcieniem, paātrinātiem (starptautiskiem) kravas vilcieniem, iekšzemes pasažieru vilcieniem, kravas vilcieniem pārvadāšanai slēgtos maršrutos, savācamiem un izvedvilcieniem un pārējiem vilcieniem.



13. attēls Latvijas dzelzceļa vilcienu kustības shēma 2016.gadā

Avots: VAS Latvijas Dzelzceļš, *Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskats 2016/2017*

VPR teritorijā kursē dīzelvilcieni, elektrificētu dzelzceļa līniju posmu nav.

1.3.3. Satiksme iekšējos ūdeņos

Vidzemē ir plašs upju tīkls, kas lielākoties nav piemērotas kuģošanai, un tās pagaidām noslogo visai maz, biežāk tas notiek iedzīvotāju pārvadāšanai (Gaujas tramvajs Valmierā, Līgatnes pārceltuve) un tūrisma vajadzībām. Pa Vidzemes upēm kravas netiek pārvadātas.

Ostu infrastruktūra: VPR nav tiešas pieejas ne Baltijas jūrai, ne tās ostām. Attālums no Latvijā lielākās Rīgas Jūras ostas līdz VPR lielākām pilsētām: Cēsīm - 105 km, Valmierai - 124 km.

1.3.4. *Gaisa satiksme*

Vidzemes reģionā šobrīd nenotiek ne iekšzemes, ne starptautiskie gaisa satiksmes pārvadājumi. Reģiona teritorijā atrodas sertificēts lidlauks „Cēsis”, kas atrodas Priekuļu novadā pie Cēsu pilsētas robežas.

Pēc Satiksmes ministrijas informācijas Vidzemes reģionā atrodas šādi civilās aviācijas gaisa satiksmes vadības objekti: - Radiolokācijas komplekss „Ezerlīči” un ultraīsviļņu radio sakaru objekts „Ezerlīči” (Madonas rajona Jumurdas pagastā); - Radiobāka „Trakši” (Madonas rajona Praulienas pagasta Trakšos).

1.3.5. *Sabiedriskā transporta pakalpojumi*

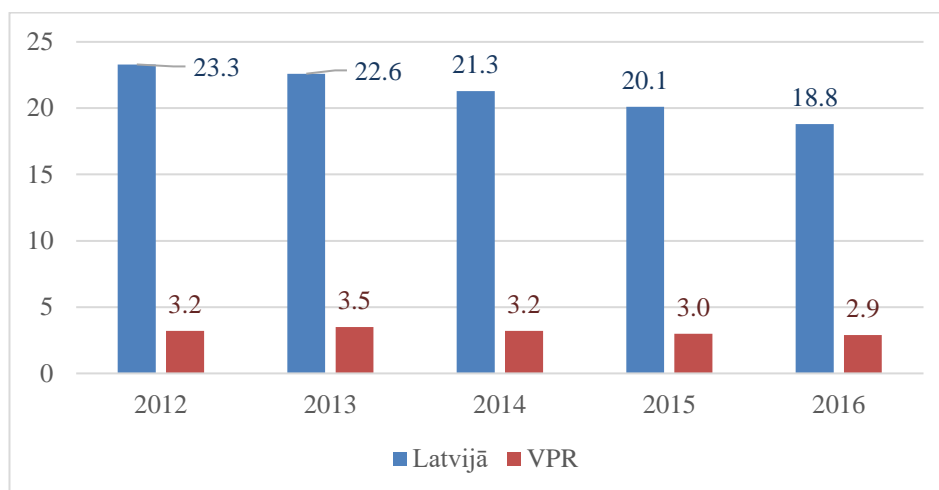
Regulārie pasažieru pārvadājumi tiek veikti ar autobusiem pilsētu, reģionālo starppilsētu un vietējas nozīmes autobusu maršrutos un ar vilcienu starppilsētu dzelzceļa maršrutos. Autobusi pārvadā aptuveni 95%, un dzelzceļš 5% no kopējā pasažieru skaita⁹. Savukārt pa ūdens ceļu notiek tikai ekskursiju un izklaides braucieni – Valmieras pilsētā tiek nodrošināti braucieni ar “Gaujas tramvaju” pa Gaujas upi.

Reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos apkalpo autobusu operatori (no vietējiem VPR operatoriem - A/S „CATA” un SIA “VTU Valmiera”) un dzelzceļa operators A/S „Pasažieru vilciens”. Reģionālos vietējos maršrutos apkalpo VPR seši vietējie operatori: A/S CATA, SIA “Madonas Ceļu būves”, SIA “Ceļavējš”, SIA VTU Valmiera, SIA “Sabiedriskais autobuss” un SIA “Gulbenes autobuss”.

2016.gadā sabiedriskā transporta sistēmā Vidzemes plānošanas reģionā ietilpst šādas autoostas - Valmiera, Alūksne, Smiltene, Valka, Cēsis, Rūjiena, Gulbene, Madona, un 3,6 tūkstoši autobusu pieturvietas. Autoostās ir vērojama ļoti atšķirīga pakalpojumu kvalitāte. Autoostu un tās teritorijas vizuālais stāvoklis un nolietojums būtiski atšķiras. Starppilsētu maršruti tiek izpildīti 61 maršrutā ar 436 reisiem, 209 vietējās reģionālās nozīmes maršruti ar 1029 reisiem, un dzelzceļa stacijas - Lugaži, Valmiera, Cēsis, Gulbene, Alūksne, Madona, Jaunkalsnava un Cesvaine, kopā 24 dzelzceļa stacijas un pieturvietas ar 16 dzelzceļa reisiem.

2016. gadā VPR reģionālajos vietējos maršrutos, nobraucot 6,5 miljoni km, izpildīti 220 411 reisi un pārvadāti 2,9 miljoni pasažieru (14.attēls).

⁹ Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas, Rīgas Tehniskā universitāte SIA „IMINK” Rīga, 2012



14.attēls Ar autobusiem pārvadāto pasažieru skaits reģionālos vietējos maršrutos VPR (milj.)
Avots: ATD

Pasažieru skaits vietējās nozīmes maršrutos VPR ik gadu samazinās, līdzīgi kā tas notiek kopumā valstī (vidēji - 6% gadā). Vidēji 500 tūkstoši pasažieru gadā (~17%) šajos maršrutos tiek pārvadāti ar 100% maksas atvieglojumiem (skatīt tabulu zemāk).

3.tabula Ar autobusiem veiktos pasažieru pārvadājumus raksturojošie rādītāji reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos VPR

Rādītājs	2012	2013	2014	2015	2016
Ar autobusiem pārvadāto pasažieru skaits gadā	3 218 324	3 478 605	3 172 089	3 009 017	2 908 535
t. sk. pasažieri ar 100% maksas atvieglojumiem	492 890	535 391	515 249	527 109	499 033
Nobrauktie autobusu km gadā	-	-	6 503 206	6 508 529	6 522 113
Vidējās izmaksas par vienu autobusa km, EUR	-	-	0.94	0.93	0.90
Vidējie ieņēmumi par vienu autobusa km, EUR	-	-	0.28	0.27	0.26
Valsts dotācijas segums (daļa no izmaksām)			71%	71%	72%

Avots: ATD

Analizējot pārvadājumus raksturojošos rādītājus, redzams, ka autobusu nobraukums gadā pieaug, taču pasažieru skaits ik gadu samazinās. Tā rezultātā samazinās vidējie ieņēmumi par vienu autobusa km un palielinās valsts dotācijas daļa, kas nepieciešama, lai nosegtu pārvadātāja izmaksas. Vidēji valsts dotācija ir 72% no pārvadātāja izmaksām, taču ir teritorijas, kurās sabiedrisko autobusu izmanto vidēji 1,7 pasažieri vienā brauciena kilometrā un kurās sabiedriskā autobusa pārvadājumu nodrošināšanai ir nepieciešamas valsts dotācijas vairāk nekā 80% apmērā. (15.attēls)



15.attēls Teritorijas, kurās sabiedriskajā autobusā ir vidēji 1,7 pasažieri/km un valsts dotācijas sabiedriskajam transportam vairāk nekā 80% apmērā

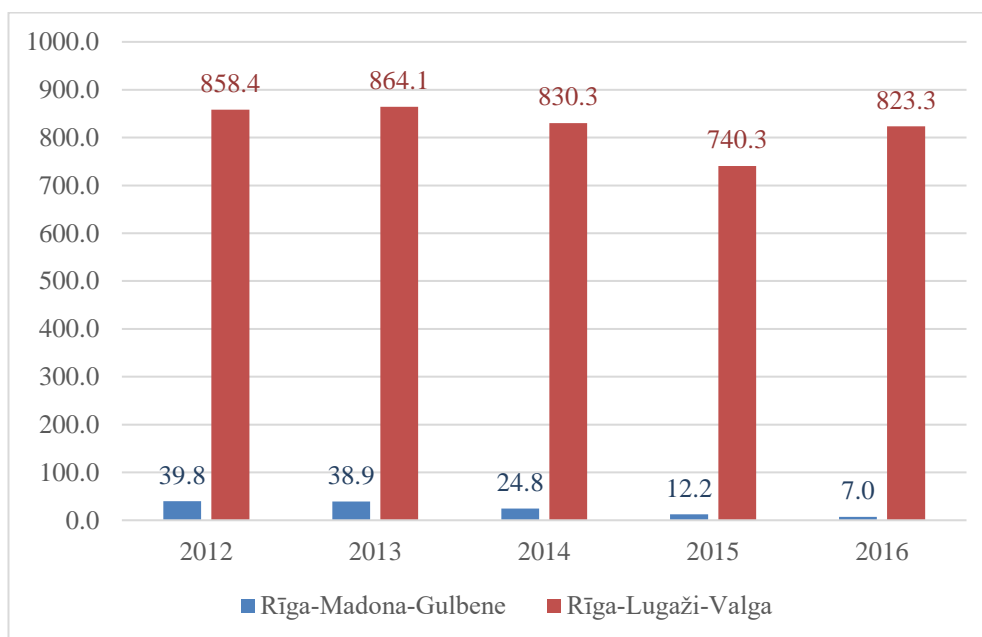
Avots: Rīcības plāns pakalpojuma „Transports pēc pieprasījuma” ieviešanai Vidzemes reģionā

Skolēnu pārvadājumi VPR tiek organizēti dažādi. 2016./2017. mācību gadā VPR pašvaldībās ir izveidoti 148 autobusu maršruti ar 289 reisiem (mazāk nekā 2014./2015. mācību gadā, kad bija 212 maršruti un 291 reiss). Valmieras pilsētā, Cēsu un Ērgļu novados skolēnu pārvadājumus nodrošina regulārā sabiedriskā transporta reisi. Ar pašvaldības īpašumā esošu transportu vai uz līguma pamata skolēnu pārvadājumi tiek veikti 23 VPR pašvaldībās.

Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu tiek veikti divos maršrutos:

- Rīga-Lugaži-Valga;
- Rīga-Madona-Gulbene.

Informācija par pārvadāto pasažieru skaitu šajos maršrutos ir dota zemāk attēlā.



16.attēls Ar vilcienu pārvadāto pasažieru skaits (tūkst.)

Avots: PV

Laika gaitā vilciena kursēšanas biežums maršrutā Rīga-Madona-Gulbene ir ievērojami samazināts. No 2015.gada 2.februāra vilciens maršrutā Rīga - Madona kursē tikai piektdienu un svētdienu vakaros, un maršrutā Madona - Rīga — attiecīgi sestdienu un pirmdienu rītos. Līdz Gulbenei pasažieru vilciens brauc tikai dažas dienas gadā, kad Gulbenes novadā notiek kādi īpaši pasākumi. Pasažieru vilciena kursēšanas biežuma samazināšana un iedzīvotāju skaita samazināšanās rezultējas ar ievērojamu pārvadāto pasažieru skaita samazinājumu ik gadu. Jāpiezīmē, ka no Rīgas ar vilcienu Madonā var nokļūt 2 stundās un 35 minūtēs, bet ar sabiedrisko autobusu ir nepieciešamas vidēji 3 stundas ceļā.

Maršrutā Rīga-Lugaži-Valga ir palielinājies pārvadāto pasažieru skaits 2016.gadā. Ar vilcienu no Valgas līdz Rīgai ir iespējams nokļūt 2,5-3 stundās, savukārt ar autobusu ceļā pavadītais laiks ir 3,5-4 stundas (ar ātrgaitas reisu no rīta 3 stundas).

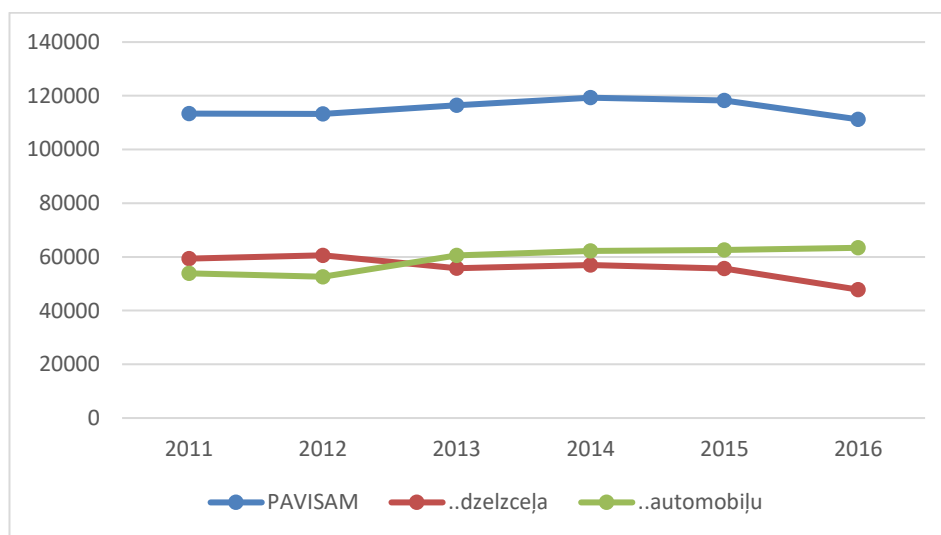
Vilciens spēj pārvadāt lielāku pasažieru skaitu un nogādāt tos ātrāk galamērķī visaptverošā TEN-T tīklā. Autotransportam ir liela nozīme, lai pasažieri varētu nokļūt līdz visaptverošajam TEN-T tīklam.

1.3.6. Kravu pārvadājumi

2017.gadā VPR autotransporta kravu pārvadājumu nozarē aktīvi darbojas 68 uzņēmumi.¹⁰

Kravu pārvadājumus pa dzelzceļu veic SIA „LDZ CARGO”, kas regulāri veic pārvadājumus visos dzelzceļa posmos, izņemot posmus Madona - Gulbene un Gulbene – Alūksne.

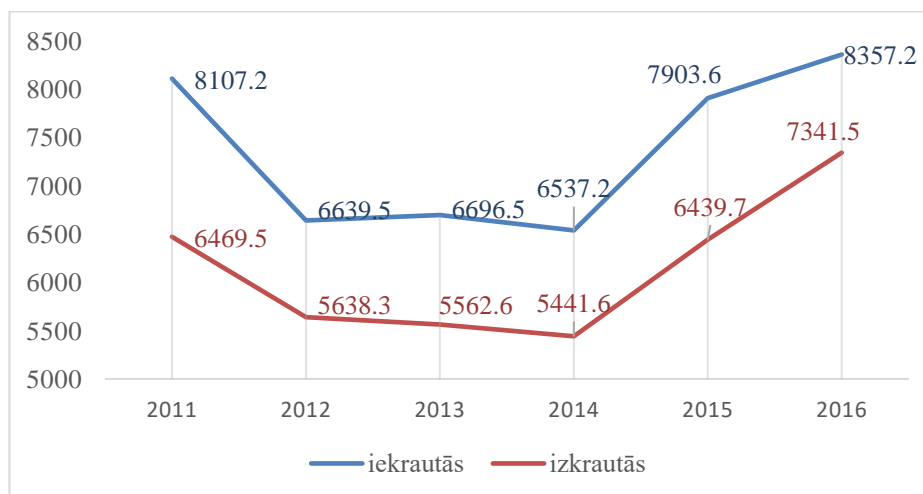
Kopumā valstī ir vērojams pa autoceļiem pārvadāto kravu apjoma pieaugums laika posmā no 2012.gada līdz 2016.gadam. Līdzīga tendence bija vērojama kravu pārvadājumos pa dzelzceļu līdz 2014.gadam, kad sākās pārvadātā kravu apjoma samazinājums. (17. attēls)



17. attēls Kravu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu un autoceļiem Latvijā (tūkst. tonnu)

Avots: CSP

Salīdzinot Vidzemes reģionā pa autoceļiem pārvadāto kravu apjoma dinamiku ar kopējiem rādītājiem valstī, Vidzemē ir bijis vērojams kravu apjoma kritums 2012. un 2013.gadā, bet, sākot no 2014.gada statistikas dati par Vidzemes reģionā iekrautās un izkrautās kravas apjomiem iekšzemes pārvadājumos ar autotransportu uzrāda pozitīvu tendenci. (18.attēls).



¹⁰ 1188.lv

18.attēls Vidzemes reģionā iekrautās un izkrautās kravas pārvadājumiem ar autotransportu iekšzemē (tūkst.tonnas); (Avots: CSP)

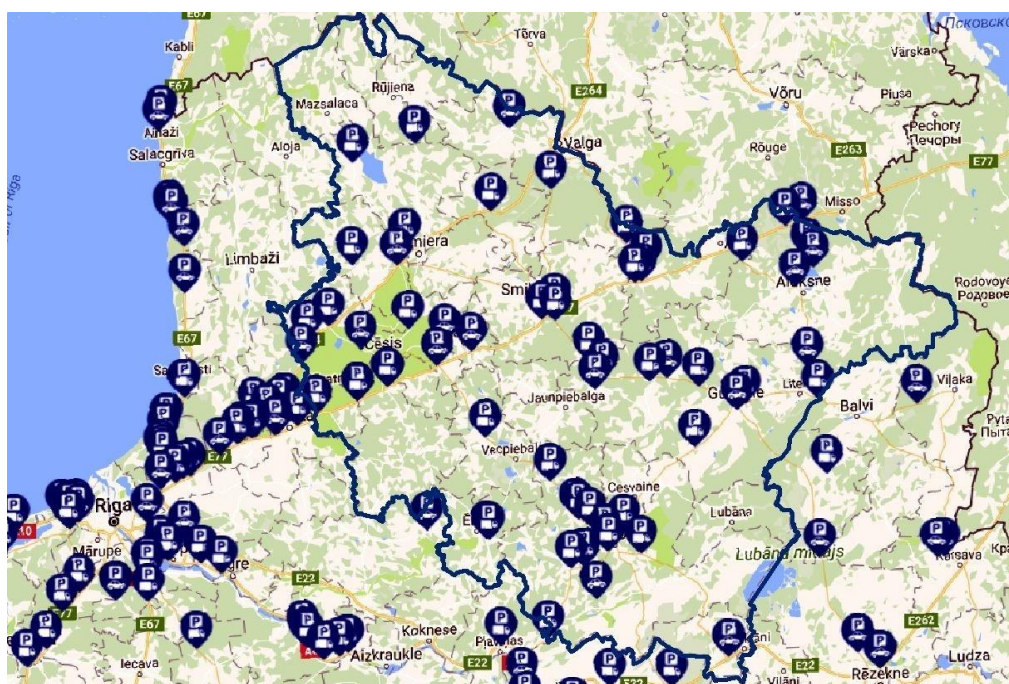
Automašīnu apkopi un remontu autotransporta kravas pārvadājumu uzņēmēji galvenokārt veic savos tehniskajos parkos vai autorizētos servisa centros.

VPR nav izveidojušies loģistikas centri, kas atbilst šādām pazīmēm:

- valsts – privātās partnerības veicināšana loģistikas centru attīstībā un darbībā;
- atrašanās vieta ir lielos transporta mezglos (jeb tuvumā), transporta koridoru krustojumos;
- multimodāla transporta pakalpojumi: dažādu transporta veidu pieejamība un mijiedarbība ar mērķi nodrošināt ātrāku kravu pārkraušanu;
- pakalpojumu daudzveidība attiecībā uz operācijām ar kravām:
- jaunāko informācijas tehnoloģiju pielietošana;
- dažādi papildpakalpojumi: bankas, apdrošināšanas kompānijas, ofisu telpas, kravu automobiļu apkopes un remonta pakalpojumi, veikali, kafējnīcas utt..

Pie valsts autoceļiem ir izvietoti stāvlaukumi un atpūtas vietas, kuras publiski pieejamas visām transporta grupām un kurās ir pieejams apgaismojums, atkritumu urnas, tualete, tirdzniecība, ēdināšana, kravu svēršanas joslas, stāvvietas kravas transportam. Pieejamie pakalpojumi un labiekārtojums autostāvvietās ir atšķirīgs. Atsevišķās autostāvvietās tiek iekasēta maksa par stāvvietu.

2016.gadā VPR vieglajam autotransportam bija pieejami 16 stāvlaukumi un kravas autotransportam 42 stāvlaukumi (skatīt attēlā zemāk).



19. attēls Stāvlaukumi Vidzemes reģionā

Avots: VAS Latvijas Valsts ceļi

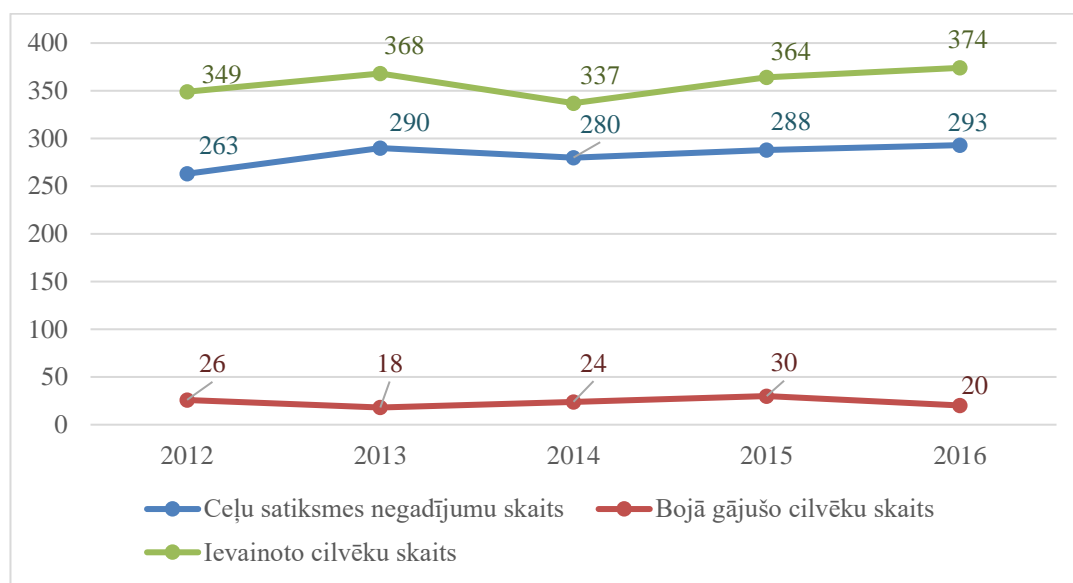
Kravu pārvadājumu apjomi ar vilcienu VPR teritorijā nav lieli. Par to liecina Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskatā 2016/2017 sniegtā informācija par vidējo diennakts kravas vilcienu kustības izpildi 2015.gadā:

- Posmā Pļaviņas Gulbene ir vidēji 1,2 vilcieni diennaktī Pļaviņu virzienā un 1,12 vilcieni diennaktī Gulbenes virzienā (saskaņā ar vilcienu kustības grafiku iespējami 6 vilcieni katrā virzienā);
- Posmā Ieriķi-Lugaži ir vidēji 1,75 vilcieni diennaktī Ieriķu virzienā un 2,13 vilcieni diennaktī Lugažu virzienā (saskaņā ar vilcienu kustības grafiku iespējami 13 vilcieni katrā virzienā).

Muitas kontroles operācijas ar kravas vilcieniem un muitas kontroles operācijas starptautiskiem pasažieru vilcieniem, vilcienu sastāvu tehnisko apkope, vagonu apskate un kārtējo atkabes remonts (Vagonu tehniskās apkopes punktos) un lokomotīvu brigāžu atpūta, lokomotīvu apgrozība un to tehniskās apkopes operācijas veikšana netiek veiktas VPR teritorijas robežās.¹¹

1.3.7. Satiksmes drošība

CSNg skaits uz autoceļiem Vidzemes reģionā saglabājas līdzīgs pēdējos gados (20. attēls), taču tam ir negatīva tendence palielināties (2015., 2016.g.). Vienlaikus jāatzīmē, ka nedaudz samazinās bojāgājušo skaits. 2016.gadā notikuši 293 CSNg, kuros bojā gājuši 20 cilvēki un ievainoti 374 cilvēki.



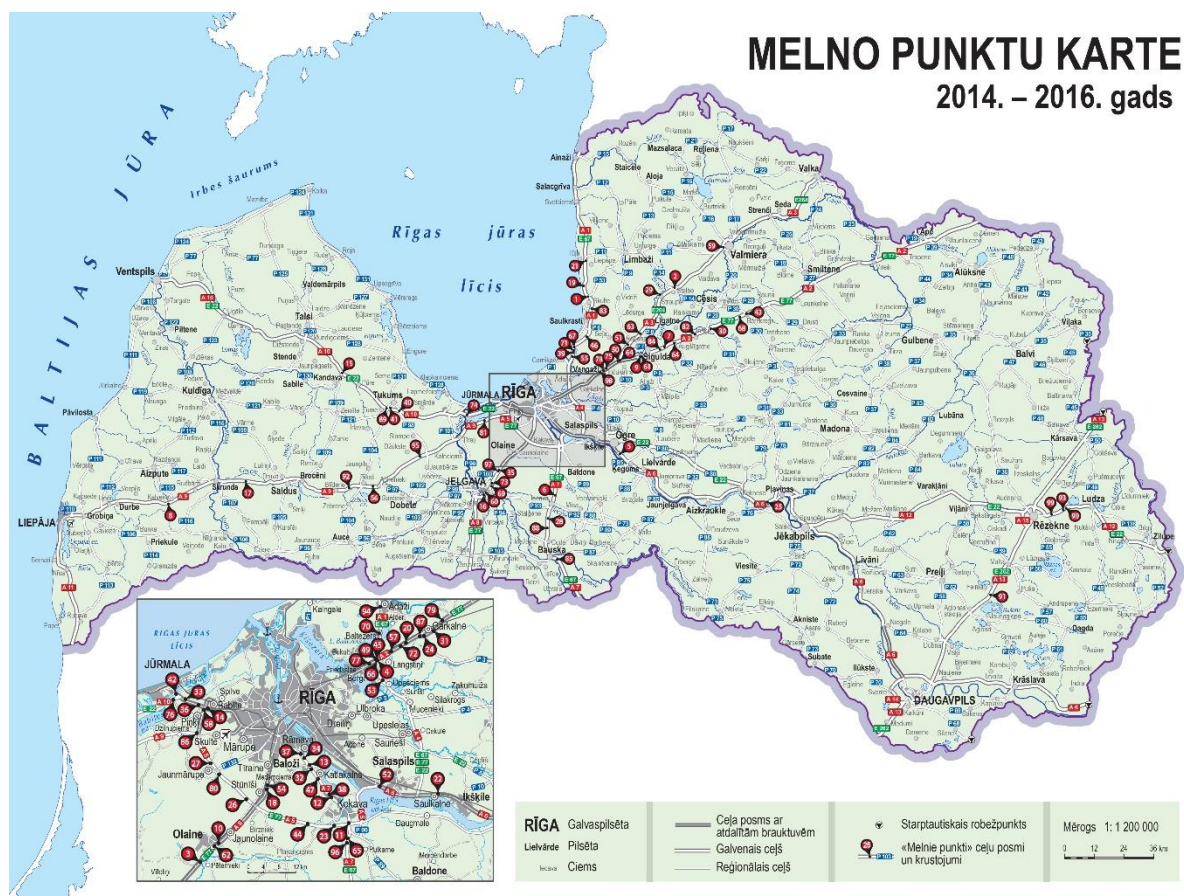
20. attēls Ceļu satiksmes negadījumi VPR 2010.-2015.g.

Avots: CSP

Kopējie statistikas dati par CSNg Latvijā liecina, ka bieži negadījumos cieš mazaizsargāti satiksmes dalībnieki – gājēji un velosipēdisti.

LVC veidotajā melno punktu kartē ir iezīmēti krustojumi un autoceļu posmi, kuros laika posmā no 204.gada līdz 2016.gadam ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir gājuši bojā vismaz trīs cilvēki.

¹¹ VAS Latvijas Dzelzceļš, Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskats 2016/2017



21. attēls Melno punktu karte

Avots: LVC

VPR vislielākais melno punktu skaits ir ceļa posmos, kur ir visintensīvākā satiksme, tas ir uz TEN-T tīklā ietilpstošajiem valsts galvenajiem autoceļiem A2 un A3.

Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.-2020.gadam kā būtiskākās satiksmes drošības problēmas Latvijā ir minētas sekojošas:

- Daļa no ceļu satiksmes dalībniekiem nerīkojas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām, tai skaitā nelieto drošības līdzekļus (jostas, ķiveres, bērnu sēdekliņus);
- Ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanas un apmācības līmenis vēl nav pietiekams;
- Transportlīdzekļu vadītāji braukšanas laikā lieto mobilo telefonu, kas samazina autovadītāju koncentrēšanās spējas;
- Latvijas transportlīdzekļu vadītāju vidū pastāv augsts iemigšanas risks;
- Trūkst atpūtas stāvlaukumu ceļa malā;
- Satiksmes intensitātei nepiemērots bīstams ceļa šķēršprofils;
- Ceļa apzīmējumu un aprīkojuma (drošības barjeras, ceļazīmes, signālstabiņi) trūkums;
- Nehomogēna braukšanas ātruma ierobežojumu sistēma;
- Gājēju un velosatiksmes infrastruktūras neesamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, jo īpaši starp lielajām apdzīvotajām vietām ir nepieciešami gājēju un velosipēdu ceļi, lai velosipēdistiem nebūtu jābrauc vienotā augstas satiksmes intensitātes plūsmā ar citiem transportlīdzekļiem;
- Gājēji un velosipēdisti nelieto diennakts tumšajā laikā apģērbu ar gaismu atstarojoša materiāla elementiem un uz autoceļiem ir nepietiekošs apgaismojums diennakts tumšajā laikā, kā arī gājēju un velosipēdistu plūsmas lielākoties nav atdalītas no mehānisko transportlīdzekļu plūsmām;

- Izglītības iestādēs nav metodiskas bērnu izglītības par ceļu satiksmi un satiksmes drošību;
- Daļa velosipēdu vadītāju ceļu satiksmē piedalās alkohola reibumā;
- Drošība ceļu krustojumos – rotācijas apļu neesamība, krustojumi neatbilstoši drošības prasībām, nav fiziski ierobežots apdzīšanas manevrs.
- Transportlīdzekļu vadītāju attieksme pret ceļu satiksmes drošību – agresīva braukšana, savstarpējā neiecietība, drošības līdzekļu nelietošana (drošības jostas), TL neatbilstošs tehniskais stāvoklis (riepas, apgaismes ierīces u.c.).
- Automobiļu vidējais vecums Latvijā (13gadi) ir 2 reizes lielāks nekā vidēji Eiropā (6-8 gadi);
- Sliktais autoparka tehniskais stāvoklis (45% automobiļu tehnisko apskati neiziet ar pirmo reizi).

1.3.8. Nemotorizētie pārvietošanās veidi – gājēji, velobraucēji

Apmēram 25% reģiona iedzīvotāju ikdienā pārvietojas kājām vai ar velosipēdu (avots: <http://www.epomm.eu>). Pēdējos gados ir veiktas būtiskas investīcijas, lai labiekārtotu velosatiksmes un gājēju infrastruktūru apdzīvotās vietās. Tiek atjaunots segums gājēju ietvēm, veidoti jauni gājēju un velo ceļi, tiek ierīkotas drošas gājēju pārejas, ielu apgaismojums, uzstādītas gājēju barjeras.

Vidzemes plānošanas reģions ir bagāts ar ainaviskiem tūrisma maršrutiem, kuros ietilpst gan gājēju takas, gan velomaršruti.¹² Populārākajās apskates vietās izveidotas velonovietnes un infostendi. Velonomas punkti izvietoti Valmierā, Cēsīs un Rūjienā, kā arī atsevišķās apdzīvotajās vietās. Dienas izbraucieniem velosipēdu iespējams iznomāt arī daudzās naktsmītnēs.

Velomaršruts “Tour de LatEst” savieno Latviju un Igauniju un aptver ievērojamu daļu Vidzemes teritorijas. Kopējais maršruta garums ir 1296 km. Maršruts šķērso vairākas Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas – nacionālos un dabas parkus, ainavu apvidus un biosfēras rezervātu.

Vidzemes plānošanas reģiona teritoriju šķērso EuroVelo 11, kas stiepjas no Norvēģijas ziemeļaustrumiem (Nordkapp) līdz Grieķijai (Atēnām). EuroVelo 11 šķērso 11 valstis un tajā iekļautas 6 Eiropas valstu galvaspilsētas - Helsinki, Viļņa, Varšava, Beļgrada, Skopje un Atēnas. Latvijā EuroVelo 11 šķērso Latgales, Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionus.

1.4. Datu pieejamība un ierobežojumi

Sociālekonomiskās situācijas un esošā transporta sistēmas - transporta infrastruktūras aprakstam, izmantoti sekojošie datu avoti:

- VPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, 2015;
- Centrālās Statistikas Pārvaldes datubāze;
- Nodarbinātības Valsts aģentūras dati;
- Darba tirgus specifisko reģionu problēmu identificēšana un pasākumu izstrādāšana reģionālā darba tirgus konkurētspējas stiprināšanai, pētījuma atskaite, 2014;
- Attīstības centru ietekmes areālu noteikšana un analīze. Plānošanas reģionu, republikas pilsētu un novadu pašvaldību attīstības raksturojums, 2013;
- LVC publiski pieejami dati;
- ATD sniegtā informācija;
- PV sniegtā informācija;
- Envirotech datu bāze, 2016;
- VAS Latvijas Dzelzceļš, Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskats 2016/2017;

¹² Apkopota informācija par izbūvēto velo celiņu kopskaitu un garumu, ka arī saistīto infrastruktūru Vidzemes reģionā nav pieejama.

- Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas, Rīgas Tehniskā universitāte SIA „IMINK” Rīga, 2012;
- Izziņu dienesta 1188.lv dati;
- Plānošanas dokumenti, uz kuriem atsauces ir sniegtas pētījumā;
- Citi publiski pieejamie pētījumi un dati internetā, uz kuriem pētījumā ir dotas atsauces.

Savukārt datu ierobežojumi skar sekojošas sadaļas:

- “Reģionālais iekšzemes kopprodukts (IKP) un citi ekonomiskie rādītāji”, kur uz pētījuma sagatavošanas brīdi dati par IKP pieejami tikai līdz 2014.gadam.
- “Sabiedriskā transporta pakalpojumi”, kur informācijai par pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem un vilcieniem ir ierobežotas pieejamības raksturs un tādēļ detalizēti dati nav iegūstami.
- “Kravu pārvadājumi”, kur dati apkopoti, izmantojot CSP datubāzi. Trūkst informācijas par pārvadātajiem kravu apjomiem pa dzelzceļu, kas ir ierobežotas pieejamības informācija.
- “Nemotorizētie pārvietošanās veidi – gājēji, velobraucēji”, kur trūkst datu par dažādu transporta veidu izmantošanu reģionā (iegūstami no iedzīvotāju aptaujām), gājēju un velobraucēju kustību intensitātēm un to galvenajiem maršrutiem, kā arī trūkst apkopotā informācija par gājēju celiņu, ietvju un veloceļu infrastruktūru.

2. Interviju rezultātu apkopojums par esošo situāciju

2.1. Metodoloģija

Saskaņā ar Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādes darba uzdevumu, esošās situācijas analīzes izstrādes gaitā bija jāidentificē Vidzemes reģiona ekonomiskajā attīstībā ieinteresētās puses un jānodrošina to līdzdalība plāna izstrādes gaitā, veicot intervijas un organizējot apaļā galda tikšanos.

Intervijas tika izmantotas, lai iegūtu informāciju par esošo situāciju transporta un mobilitātes jomā, noskaidrotu iesaistīto pušu, ekspertu, uzņēmēju vērtējumu un iespējamus priekšlikumus iedzīvotāju mobilitātes un uzņēmumu piekļuves iespēju pilsētu centriem un transporta mezgliem uzlabošanai.

Pētījuma ietvaros kopā tika veiktas 43 intervijas ar iesaistīto pušu pārstāvjiem. Interviju metode ļāva iegūt atbildes uz jautājumiem par reģiona mobilitātes aspektiem strukturētā veidā, kas turpmāk ir izmantojamas tālākā reģiona mobilitātes plāna izstrādē. Interviju rezultātā ir iegūts liels daudzums kvalitatīvu datu tālākai analīzei, ko iespējams izmantot, lai padziļinātu citu informācijas avotu analīzes rezultātā iegūtās informācijas sniegto priekšstatu par tēmu un iegūtu datus, kurus nav iespējams iegūt kvantitatīvā veidā vai analizējot sekundāros informācijas avotus.

Intervēto personu lokā tika iekļauti vietēja līmeņa plānošanas speciālisti, nacionāla līmeņa transporta jomas speciālisti, plānošanas speciālisti no Igaunijas, ka arī jomu eksperti un pārstāvji vietējā līmenī (transporta infrastruktūra, mobilitāte, loģistika) un eksperti nacionālā līmenī. Ieinteresēto pušu pārstāvju saraksts tika veidots, ietverot pēc iespējas visu Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību pārstāvjus – attīstības un telpiskās plānošanas speciālistus, projektu vadītājus, domes priekšsēdētājus u.c. Ieinteresēto pušu sarakstā tika iekļauti gan reģiona lielākie uzņēmumi, tai skaitā uzņēmumi, kas darbojas viedās specializācijas jomās, pasažieru un kravu pārvadātāji, kā arī nacionāla līmeņa institūcijas – Satiksmes ministrija, Latvijas Valsts ceļi un Autotransporta Direkcija. Papildus tika ietverti transporta un loģistikas jomas eksperti no Latvijas Loģistikas Asociācijas, VASAB (*Visions and strategies around the Baltic Sea* (Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru)), ostu un Pasažieru vilciena pārstāvji. Intervētās personas tika izvēlētas, lai tiktu nodrošināta gan vietēja, gan reģionāla, gan nacionāla līmeņa interešu pārstāvēšana, kā arī transporta plānošanā un izmantošanā iesaistīto speciālistu un pušu viedokļa apzināšana.

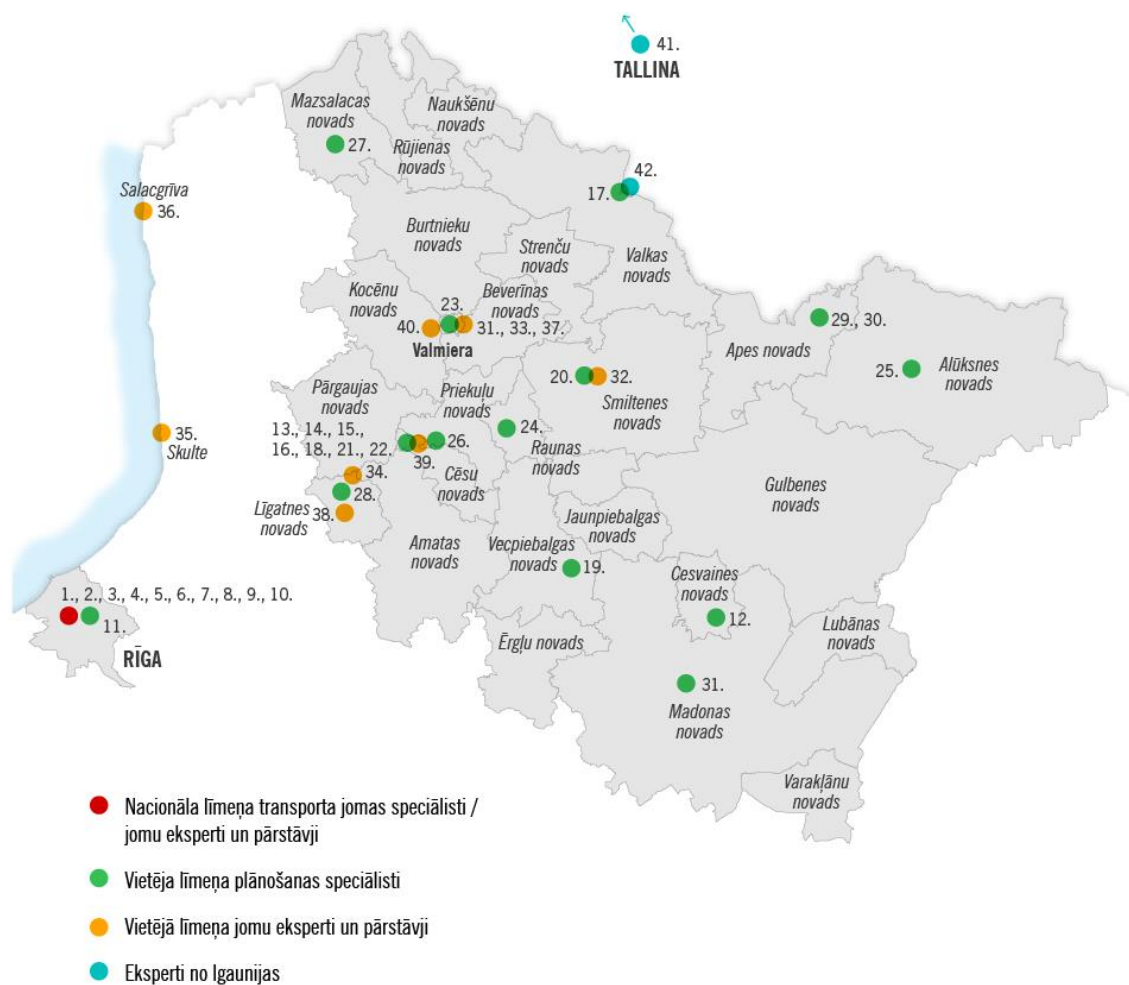
Daļa no intervijām tika veiktas klātienē, daļa no ekspertiem atbildes uz jautājumiem sniedza elektroniskā vai telefona sarunas formā. Tika novadīta apaļā galda tikšanās ar Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību pārstāvjiem. Tikšanās laikā tika organizēta diskusija, kas tika strukturēta četrās tēmās: pārvaldība un transporta informācijas sistēmas, pasažieru pārvadājumi, kravu pārvadājumi, transporta infrastruktūra. Diskusija ietvēra esošās situācijas vērtējumu katrā no tēmām (Kas ir labi? Kas ir slikti?), kā arī priekšlikumus nepieciešamajiem uzlabojumiem.

Intervijas klātienē, telefoniski un elektroniski nodrošināja pilnīgāku reālās situācijas apzināšanu transporta jomā, kā arī iesaistīto pušu iesaisti plāna izstrādes procesā. Vidējais klātienes interviju norises ilgums bija viena stunda.

Intervijas ietvēra jautājumus par kravu un pasažieru transporta esošo situāciju reģionā, izdalot atsevišķi jautājumus par transporta infrastruktūru (t.sk. arī gājēju un velosipēdistu), esošo transporta pakalpojumu kvalitāti un organizāciju, transporta informācijas sistēmu risinājumiem (skatīt 1. pielikumu). Intervijās tika noskaidrots arī ieinteresēto pušu viedoklis par mobilitātes attīstības perspektīvām un prioritātēm Vidzemes plānošanas reģionā.

2.2. Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādē iesaistīto ieinteresēto pušu pārstāvju kartējums

VIDZEMES REĢIONA MOBILITĀTES INVESTĪCIJU PLĀNA 2030 IZSTRĀDĒ IEISAISTĪTO PUŠU PĀRSTĀVJU KARTĒJUMS



22. attēls Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādē iesaistīto ieinteresēto pušu pārstāvju kartējums

4. tabula Intervētās ieinteresētās puses

Nr.p.k.	Iesaistītā ieinteresētā puse	Atrašanās vieta
Nacionāla līmeņa transporta jomas speciālisti / jomu eksperti un pārstāvji		
1.	Satiksmes ministrija	Rīga
2.-3.	VAS „Latvijas Valsts ceļi”	Rīga
4.	„Latvijas Loģistikas asociācija”	Rīga
5.-8.	VSIA "Autotransporta direkcija"	Rīga
9.	VASAB sekretariāts (Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai)	Rīga
10.	AS “Pasažieru vilciens”	Rīga
Vietēja līmeņa plānošanas speciālisti		
11.	Rīgas plānošanas reģions	Rīga
12.	Cesvaines novada pašvaldība	Cesvaines novads
13.-16.	Vidzemes plānošanas reģions	Cēsu novads
17.	Valkas novada pašvaldība	Valkas novads
18.	Amatas novada pašvaldība	Cēsu novads
19.	Vecpiebalgas novada pašvaldība	Vecpiebalgas novads
20.	Smiltenes novada pašvaldība	Smiltene novads
21.-22.	Cēsu novada pašvaldība	Cēsu novads
23.	Valmieras pilsētas pašvaldība	Valmiera
24.	Raunas novada pašvaldība	Raunas novads
25.	Alūksnes novada pašvaldība	Alūksnes novads
26.	Priekuļu novada pašvaldība	Priekuļu novads
27.	Mazsalacas novada pašvaldība	Mazsalacas novads
28.	Līgatnes novada pašvaldība	Līgatnes novads
29.-30.	Apes novada pašvaldība	Apes novads
31.	Madonas novada pašvaldība	Madonas novads
Vietējā līmeņa jomu eksperti un pārstāvji		
32.	AS “Latvijas valsts meži”	Valmiera
33.	SIA „Smiltenes piens”	Smiltenes novads
34.	Vidzemes un Latgales graudaudzētāju kooperatīvs „VAKS”	Valmiera
35.	SIA Rehabilitācijas centrs „Līgatne”	Līgatnes novads
36.	Skultes osta	Saulkrastu novads
37.	Salacgrīvas osta	Salacgrīvas novads
38.	SIA „Tūre”	Valmiera
39.	Z/S „Asaru krogs”	Līgatnes novads
40.	AS „CATA”	Cēsu novads
41.	SIA "VTU Valmiera"	Kocēnu novads

Eksperti no Igaunijas		
42.	Igaunijas Ekonomikas un komunikāciju ministrija	Tallina
43.	Valgas pilsētas valde	Valga

2.3. Interviju kopsavilkums

Turpinājumā apkopotas intervijās iegūtās atbildes, atsevišķi izdalot pasažieru transportu, kravu transportu un gājēju un velosipēdistu infrastruktūru. Katrā sadaļā savukārt atsevišķi apkopotas stiprās un vājās puses esošajā transporta infrastruktūrā un pakalpojumos, pārvaldībā un transporta informācijas sistēmās, kā arī norādīti priekšlikumi nepieciešamajiem uzlabojumiem.

2.3.1. Pasažieru transports

Stiprās puses

Infrastruktūra

Vērtējot Vidzemes reģiona autoceļu tīklu, lielākā daļa intervēto atzina, ka esošais autoceļu tīkls ir pietiekami labi sazarots. Nepieciešamība pēc jaunu autoceļu posmu izbūves nav novērojama, līdz ar to sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji spēj apkalpot visu reģionu. Pasažieru transporta pieturvietu skaits tiek atzīts par pietiekamu un, atjaunojot atsevišķus autoceļa posmus, tās tiek labiekārtotas. Atzinīgi tiek vērtēta dzelzceļa pieejamība Vidzemē. Reģiona centros tiek modernizētas un citviet tiek apvienotas dzelzceļa stacijas un autoostas. Pie tām tiek nodrošināta iespēja novietot privāto autotransportu bez maksas. Vairāki intervētie speciālisti norāda uz Cēsu transporta infrastruktūras attīstību, tajā tiek pozitīvi vērtēta aplūveida kustības ieviešana, dzelzceļa stacijas un autoostas apvienošana, kā arī stāvparku sistēmas attīstīšana.

Izpildījums

Pēc VSIA „Autotransporta direkcija” sniegtās informācijas, kopumā Vidzemes novadā ir 1200 pasažieru transporta maršrutu. Arī vairākums intervēto atzīst, ka ir pietiekami labi salāgota sabiedriskā transporta kustība un sasniedzamība no lielākajām pilsētām uz Rīgu. Sabiedriskā transporta piedāvājums no pagastiem līdz novadu centriem tiek vērtēts pretrunīgi – viena daļa ieinteresēto pušu pārstāvji nokļūšanu no pagastiem uz novadu centriem vērtēja kā apmierinošu, otra daļa izteica viedokli, ka sabiedriskā transporta piedāvājums ir nepietiekams, tas neapmierina lauku reģiona iedzīvotāju vajadzības. Atšķirīgie viedokļi varētu būt atkarīgi no intervējamā ģeogrāfiskā novietojuma.

Pasažieru pārvadājumus reģionā nodrošina pieci pārvadātāji. Intervijās eksperti atzīst, ka konkurence situāciju ietekmē divējādi. Daļa intervēto personu apgalvo, ka sabiedriskā transporta savstarpējie kustības grafiki ir saskaņoti un kursēšanas laiki, biežums tiek pieskaņots atbilstoši pasažieru plūsmai un vajadzībām. Tomēr ir situācijas, kad savstarpējās konkurences ietekmē sabiedriskā transporta kustības saraksts tiek pakārtots tā, lai gūtu pēc iespējas lielāku finansiālu labumu attiecībā pret konkurentu. Autobusu pasažieru pārvadājumu pārstāvis apgalvo, ka biļešu cenu dempings starp dzelzceļa pasažieru pārvadātāju un autobusu pārvadātājiem izraisa domstarpības. Turpretim esošā

konkurence un pasūtītāja noteiktās prasības nodrošina pietiekami augstu sabiedriskā transporta komforta līmeni starppilsētu autobusos. Intervētie speciālisti kā pozitīvus novērtē šādus aspektus:

- Ergonomiski autobusu sēdekļi;
- Autobusi aprīkoti ar bezvadu internetu;
- *Bezvadu internets* vilcienā Valga - Rīga, mājīgi vagoni;
- Atsevišķi autobusi ir piemēroti cilvēku kustību un redzes traucējumiem un vecāku ar bērnu ratiņiem pārvadāšanai;

Pozitīvi tiek novērtēta arī sabiedriskā transporta kustības precizitāte atbilstoši sarakstam. Intervētie pasažieru pārvadātāju pārstāvji no AS „CATA” un SIA „VTU-Valmiera” atzīst, ka sabiedriskā transporta kustības grafiks un ātrums tiek pieskaņots autoceļu stāvoklim. Pozitīvi tiek vērtēts fakts, ka sabiedriskais transports tiek pakārtots skolēniem un ir salīdzinoši agrs vilciena rīta reiss no Cēsīm uz Rīgu.

Izvērtējot Vidzemes reģiona pasažieru transporta sasaisti ar starptautiskajiem transporta autoceļiem, intervētie speciālisti atzinīgi vērtēja šādus aspektus:

- Valkā/Valgā ir iespēja pārsēsties uz Tartu vilcienam;
- Valgā ir pieejams autobuss piecas minūtes pirms vilciena un piecas minūtes pēc vilciena kursēšanas grafika;
- Ir sasaiste ar starptautisko transporta tīklu („Tūjas krustojums”);
- Viegli sasniedzams starptautiskais transporta tīkls caur Rīgu.

Pārvaldība un transporta informācijas sistēmas

Lielākā daļa intervēto speciālistu pauda viedokli, ka biļešu braukšanas maksa vienai personai ir adekvāta. Pozitīvi tiek vērtēta e-biļešu ieviešana, lai gan šajā sistēmā ir nepieciešami vairāki uzlabojumi gan biļešu izmaksu, gan biļešu iegādes servisa uzlabošanā. Starppilsētu autobusus ir pieejama informācija par atrašanās vietu un nākamo pieturu. Vairākumā starppilsētu autobusu un pasažieru vilcienos ir pieejams bezvadu internets. Atjaunojot esošās autoostas un stacijas, tiek ieviesti informācijas displeji.

Attīstoties mūsdienu tehnoloģijām un ņemot vērā iedzīvotāju interneta lietošanas paradumus, daļa pasažieru informāciju par sabiedrisko transportu meklē attālināti. Gan diskusijā ar VPR pašvaldību pārstāvjiem, gan citiem nozaru ekspertiem, atzinīgi tiek vērtēta „1188” informācijas platforma (<http://www.1188.lv/>), kurā ir pieejama aktuālā informācija par sabiedriskā transporta kustību sarakstiem Latvijā. Intervējamie atzīst, ka šī informācijas platforma ir saprotama un viegli lietojama, informācija vienmēr tiek papildināta, ir pietiekami detalizēta, tiek piedāvāts iegādāties biļetes attālināti. Satiksmes ministrijas pārstāve pozitīvi vērtē maršruta plānošanas rīku, kurš atvieglo brauciena plānošanu visā Latvijas teritorijā.

Vājās puses

Infrastruktūra

Vairākās intervijās tika izteikts viedoklis, ka, lai gan autoceļu stāvoklis pilsētās un uz valsts galvenajiem autoceļiem Vidzemes reģionā pamazām tiek uzlabots, vēl joprojām ir ļoti daudz posmu ar sliktu autoceļa segumu un novecojušu transporta infrastruktūru, tai skaitā nesakārtotas sabiedriskā transporta pieturas, kurās nav apgaismojuma, nojumes un soliņu. Lielākā kritika tika vērsta Vidzemes A2 (Pleskavas) šosejai, kur īpaši slikts autoceļa stāvoklis ir posmā Garkalne – Sigulda un Melturi – Smiltene. Situācija krasi pasliktinās arī uz grants autoceļiem, īpaši ziemas/pavasara periodā.

Intervētās personas apgalvo, ka pilsētās nav pietiekams daudzums norāžu tūristiem ar informāciju, kā sasniegt autoostu vai dzelzceļa staciju.

Neskatoties uz to, ka ir pilsētas, kurās dzelzceļa stacija tiek apvienota ar autoostu, nav nodrošināta iespēja biļeti iegādāties vienotā biļešu kasē.

Lielākās reģionu pilsētās tiek attīstīta iespēja brīvi novietot auto pie pasažieru apmaiņas punktiem, bet mazākās pilsētās nav drošu pieturvietu, kurās atstāt savu personisko transportlīdzekli. Kā vēl viens negatīvais aspekts tiek pieminēti lieli attālumi starp transportlīdzekļu pieturvietām un apdzīvotām vietām. Ir izveidojusies situācija, ka vairākas sabiedriskā transporta pieturvietas ir lokalizētas ap lielceļiem, bet nav tālākās sabiedriskā transporta sasaistes ar netālajiem ciemiem.

Intervētie norādīja problēmas, kuras būtu jārisina atsevišķās pilsētās:

- Valmierā nošķirta autoosta un dzelzeļa stacija;
- Cēsis ir nepietiekams daudzums ceļa zīmju, lai varētu viegli un ērti izbraukt no pilsētas;
- Smiltēnē problēmas ar auto novietošanu, nav pietiekams skaits autostāvvietu.

Ir novēroti trūkumi sabiedriskā transporta kursēšanas ātrumā, tā iemesli:

- Sliktā ceļu kvalitāte grants seguma ceļiem;
- Nesakārtotas dzelzeļa pārbrauktuves pilsētās (pārāk ilgi tiek slēgtas dzelzeļa pārbrauktuves tuvojoties vilcienam), kas kavē autobusu satiksmi;
- Autobusu satiksmi ietekmē lēnā iebraukšana Rīgā, nav pieejamas ātrās joslas, kuras palielinātu maršruta vidējo ātrumu;
- Vilcienu kursēšanas ātrumu ietekmē lielais pieturvietu skaits, kurās ir maza pasažieru plūsma;
- Vecie vilcienu sastāvi un nepiemērota infrastruktūra ātrvilcienu ieviešanai.

Izpildījums

Ja sabiedriskā transporta satiksme reģiona centros – kustības intensitāte, samērā saskaņoti kursēšanas grafiki un transporta komforts ir apmierinošā līmenī, tad intervētie pašvaldību pārstāvji apgalvo, ka situācija lauku reģionos ir sliktāka. Intervētie atzīst, ka starp lauku ciemiem ir pārlietu liels fokuss uz pasažieru skaitu, šī iemesla dēļ tiek slēgti/ierobežoti vairāki sabiedriskā transporta maršruti. Atsevišķos novados nav saskaņoti sabiedriskā transporta laiki, netiek pareizi izvēlēti braukšanas laiki rītos un vakaros jeb pirms un pēc darba pagastu centros un pilsētā, Novērotas arī grūtības pārvietoties starp pagastiem un centriem blakus novados. Diskusijā ar VPR pašvaldību pārstāvjiem, tiek izteikts viedoklis, ka nav pietiekami attīstīta autoceļu infrastruktūra savienojumā ar Latgales plānošanas reģionu – esošie autoceļi nav tehniski apmierinošā stāvoklī, kā arī nav neviena A klases autoceļa, kas savienotu abus reģionus. Intervijā ar „Smiltēnes piens” pārstāvi tiek atzīts, ka sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks nav pielāgots uzņēmuma darba laikam. Darbiniekiem ir sarežģīti tikt uz galamērķiem, piemēram, maršrutā Cēsis – Smiltene, tādēļ lielākā daļa uzņēmumā strādājošie darbinieki pārvietojas ar personisko transportu. Nokļūšana uz blakus reģioniem, izmantojot sabiedrisko transportu, bieži ir apgrūtināta, jo vairākos gadījumos būtu nepieciešami tiešie reisi, piemēram, maršrutos Cēsis – Aizkraukle, Madona - Valmiera un Alūksne – Rīga, kur ceļā jāpavada ilgs laiks. Tāpat ilgs laiks ceļā tiek pavadīts, pārvietojoties ar vilcienu maršrutā Rīga – Valga.

Intervētie eksperti atzīst, ka aktuāla problēma ir dzelzeļa pasažieru trūkums attālākos reģionos no Rīgas. Ir pieejams Madonas un Gulbenes dzelzeļa virziens, bet uz Madonu pasažieru vilciens kursē tikai nedēļas nogalēs, jo nav pietiekams pasažieru skaits, tai pašā laikā tiek novērots, ka dažu vilcienu kustība pārklājas ar autobusu pārvadājumiem. „Autotransporta Direkcija” paredz, ka dzelzeļa infrastruktūras uzturēšana kļūs arvien dārgāka, iespējams, zināmus dzelzeļa pasažieru pārvadājumu maršrutus aizstās ar ekonomiski izdevīgākajiem autobusu pasažieru pārvadājumiem.

Intervētās personas norāda šādas problēmas dzelzceļa un autobusu pasažieru pārvadājumos:

- Apgrūtināta iekāpšana vilcienos;
- Brauciena laikā sabiedriskā autobusa lietotājam nav saprotama tā atrašanās laikā un telpā;
- Dzelzceļa vagoni nav ērti izmantošanai cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, aktīvās atpūtas cienītājiem ar velosipēdiem vai slēpēm;
- Autobusu un dzelzceļu sasaiste – nesaskaņoti kustību grafiki, attālums starp transportlīdzekļu pieturām.

Vairākās intervijās apgalvots, ka nav pietiekami komfortabli autobusi lauku reģionos. Intervētie VSIA „Autotransporta Direkcija” pārstāvji min, ka no 2021. gada komforta prasības visiem pārvadātājiem būs vienādas, līdz ar to situācija uzlabosies.

Eksperti norāda uz draudiem, kuri varētu ietekmēt pasažieru pārvadājumu attīstību:

- Iedzīvotāju skaita samazināšanās, kas ietekmē esošo situāciju: katru gadu pasažieru skaits samazinās aptuveni par 5% no kopējā pasažieru skaita;
- Sabiedriskā transporta autovadītāju trūkums. Vidējais autovadītāju vecums tuvojas 50 gadiem.

Pārvaldība un transporta informācijas sistēmas

Vairākums intervēto atzina, ka nepieciešams attīstīt biļešu iegādi internetā. Lai gan šobrīd tāda iespēja pastāv, pasažieriem, iegādājoties biļeti attālināti, nākas pārmaksāt, jo pakalpojuma nodrošinātājs jeb starpnieks starp pārvadātāju un klientu ietur aptuveni 10% no biļešu cenas.

Vēl tiek minētas šādas vājās puses:

- Autoostās vēl joprojām pastāv drukātie sabiedriskā transporta kustības saraksti;
- Dažāds un nepilnīgs informācijas nodrošinājums pieturvietās un galapunktos;
- Iztrūkst operatīvā informācija sabiedriskā transporta līdzekļos (autobusos) par atrašanās vietu maršrutā, nākošo pieturu un pienākšanas laiku;
- Sabiedriskā transporta pieturvietās trūkst saredzamas un pilnvērtīgas informācijas;
- Vidzemieki nav informēti, kā ar vilcienu nokļūt Igaunijā, Tartu;
- Lietotāju perspektīvas trūkums transporta politikas plānošanā.

Daļa intervijās iesaistīto izteica viedokli, ka nav nodrošināta vienota informācijas sistēma ārvalstu tūristiem, kuri gribētu izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus Latvijā un Vidzemē.

Nepieciešamie uzlabojumi

Infrastruktūra

Kā atzina vairāki intervētie speciālisti, lielākā problēma ir sliktais autoceļu stāvoklis. Lai uzlabotu esošo situāciju, tika minēti šādi ieteikumi:

- Uzlabot autoceļu infrastruktūru, piešķirt lielāku finansējumu;
- Izskatīt iespēju ieviest maksas autoceļus;
- Sliktos asfaltētos autoceļus aizstāt ar lētāku un labāku, sašaurinātu grunts autoceļu;
- Uzlabot autoceļu segumu kvalitāti, vispirms galveno, tad lokālo: sevišķi pārejas periodā ziema-pavasaris.

Nepieciešams sasaistīt biļešu iegādes kases starp dzelzceļa un autobusu pārvadātājiem, uzlabot kasu darba laiku. Tāpat tika secināts, ka jāturpina dzelzceļa staciju un autoostu integrācija, stāvvietām pie

pasažieru apmaiņas punktiem jābūt apgaismotām un apsargātām, kā arī jāattīsta stāvparku (*park & ride*) sistēma, kas atļauj novietot personīgo transportu labiekārtotā stāvvietā un tālākam ceļam izmantot sabiedrisko transportu Tādā veidā tiek atslogota transporta plūsma pilsētas centrā.

Jāturpina modernizēt esošās transporta pieturvietas un jāsakārto dzelzceļa pārbrauktuves, lai radītu drošu vidi satiksmes dalībniekiem un uzlabotu sabiedriskā transporta kustības laiku.

Intervijā ar VSIA „Autotransporta direkcija” tika noskaidrots, ka sabiedriskā transporta kustību varētu mobilizēt, ja Bērzkroga apkaimē tiktu uzbūvēts jauns, modulārs pasažieru apmaiņas punkts, jo šajā vietā krustojas vairāki sabiedriskā transporta kustības maršruti.

Izpildījums

Eksperti norādīja: lai uzlabotu sabiedriskā transporta efektivitāti, ir nepieciešams veikt vispārēju potenciālo pasažieru apzināšanu, lai varētu izveidot jaunus un elastīgākus sabiedriskā transporta maršrutus un sekotu līdzi iedzīvotāju vēlmēm un vajadzībām. Transporta plānošanas funkcija jādeleģē reģioniem, jo tā labāk varētu pārraudzīt esošo situāciju. Iespējams, ka šāds risinājums sekmētu dažādo transporta veidu kustības saskaņošanu. Tiek ieteikta visu maršrutu plānošana vienotā kontekstā, paredzot maršrutu saskaņotību un pārsēšanās iespējas ne tikai autoostās.

Vairākās intervijās tika izteikts viedoklis, ka lauku reģionos nepieciešams ieviest sabiedrisko transportu pēc pieprasījuma, jo ir situācijas, kad kāds no reisiem netiek izmantots katru dienu. Šobrīd VSIA „Autotransporta direkcija” ir sagatavojuši un iesnieguši likuma grozījumus, kas paredz, ka ar M1 kategorijas transportlīdzekļi varēs sniegt sabiedriska transporta pakalpojumus, kas atvieglotu šī pakalpojuma izpildi ar mazāka izmēra transportlīdzekļiem.

Intervētie speciālisti atzina, ka nepieciešams nodrošināt vienotu biļeti vairākiem transporta veidiem un atšķirīgiem maršrutiem, jo šī brīža situācijā pasažieriem jāpērk vairākas biļetes nokļūšanai no punkta uz punktu, piemēram, no Priekule uz Rīgu, tas arī sadārdzina biļetes izmaksas.

Intervijās tika minēti vēl šādi uzlabojumi:

- Sabiedriskā transporta kustības saraksts piesaistīt „pīķa stundām”;
- Vairāk veidot īsus vietējus maršrutus ar iespēju pārsēties, ja jādodas uz reģionālas vai nacionālas nozīmes attīstības centriem;
- Dzelzceļa transportā pielāgot ātru braukšanu līdz galamērķim, bez daudzajām pieturām un pareizāk izvēlēts braukšanas laiks;
- Ieviest transporta nomas pakalpojumu pie sabiedriskā transporta pieturvietām;
- Veicināt kopā braukšanas pakalpojumu attīstību;
- Uzlabot transporta plānošanu un koordinēšanu, izmantot mazākus, ekonomiskākus autobusus, bet biežākus reusus;
- Uzlabot apkalpošanas kultūru;
- Visā sabiedriskajā transportā nodrošināt viedierīču uzlādes iespējas, brīvu interneta piekļuvi;
- Uzlabot sabiedriskā transporta kustības laikus un maršrutus starp Madonu un Rīgu, Cēsīm, Valmieru, Gulbeni, Jēkabpili, Rēzekni.
- Maršruts Valmiera – starptautiskā lidosta „Rīga”
- *Sliežu autobusa* maršruts Gulbene – Pļaviņas.

Tika ieteikta jaunu savienojumu attīstīšana Rīga-Kuresāre, Saulkrasti-Kuresāre, Salacgrīva-Kuresāre.

Pārvaldība un transporta informācijas sistēmas

Daļa intervijās iesaistīto ekspertu norāda, ka nepieciešama mūsdienīgāka informācija par reisiem. Tās varētu būt gan mobilās aplikācijas, gan plānotāji, gan GPS aprīkošana autobusiem, lai varētu redzēt, kur autobuss dotajā brīdī atrodas un kad transports pienāks konkrētā pieturvietā. Nepieciešama vienota plānošana vilcienu un autobusu kustības sarakstos.

Rīgas plānošanas reģiona pārstāvis ierosina padarīt pieejamāku aktuālo informāciju arī gados vecākiem cilvēkiem vai cilvēkiem no lauku reģiona, kuri mazāk izmanto mūsdienu tehnoloģijas. Aktuālā informācija par sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem un izmaiņām transporta kustības sarakstā varētu tikt publicēta vietējos laikrakstos.

Pasažieru pārvadātāji norāda, ka, lai sekmētu attālinātu biļešu iegādi, iespējams, šo biļešu iegādes platformu nepieciešams nodot VSIA „Autotransporta direkcija” uzraudzībā, jo pārvadātājs lielo izmaksu dēļ nespēj šo sistēmu uzturēt. Šobrīd sistēmu uztur starpnieks, kā rezultātā pakalpojums tiek sadārdzināts.

Intervijās tiek uzsvērts, ka nepieciešami informācijas displeji visos sabiedriskā transporta autobusus. Valmieras pašvaldības pārstāvji vēlētos informācijas displejus ieviest pilsētas pieturvietās. Ārpus apdzīvotām vietām nepieciešams nodrošināt pilnvērtīgu informācijas saturu un formātu. Lai to īstenotu, VSIA „Autotransporta direkcija” plāno to darīt centralizēti pēc vienota standarta.

Intervijās tika minēti vēl šādi ieteikumi pārvaldības uzlabojumiem:

- Ieviest e-talonu vilcienā;
- Eiropā ieviest vienotu biļešu sistēmu;
- Lielāka pieeja saziņai ar pārvadātāju;
- Pastiprināt biļešu iegādes kontroli autobusus, ieviešot elektrisko uzskaites sistēmu un videonovērošanu;
- Aktualizēt kopā braukšanas praksi;
- Palielināt informācijas apjomu tranzītu maršrutos;
- Skolēnu pārvadājumus nodot sabiedriskā transporta pārvadātājiem un tos integrēt;
- Lielāka sadarbība starp pārvadātāju un pilsētu tūrisma objektiem.

2.3.2. Kravu transports

Stiprās puses

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Eksperti pauduši viedokli, ka esošais autoceļu tīkls ir pietiekami labs un sazarots. Ir pietiekama pieeja dzelzceļam un divām mazajām ostām – Skultes un Salacgrīvas. Ir konstatēts pietiekams kravu pārvadātāju skaits, kuriem ir pieejama uzskaitē pārvadājumiem, kas atvieglo aktuālo tendenču pārskatu. Pozitīvi tiek vērts tas, ka Vidzemes reģionā kravu transporta satiksmi nekavē lieli sastrēgumi un ilgstoši, ekstrēmi laika apstākļi. Vidzemes reģionā nav novēroti lieli sastrēgumi, kas ietekmētu kravu piegādes laiku.

Vājās puses

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Līdzīgi kā pasažieru pārvadājumu sektorā, arī kravu pārvadātāju uzņēmumu pārstāvji un kravu transporta eksperti norāda, ka lielākā problēma esošajā autoceļu infrastruktūrā ir sliktais autoceļu stāvoklis. Intervētie kravu pārvadātāju uzņēmumu pārstāvji atzīst, ka trūkst atpūtas stāvlaukumu kravas transportam. Esošie stāvlaukumi ir neapmierinošā stāvoklī, liela daļa no tiem ir slēgti. Kravu pārvadātājiem nav uzskatāms konkrēts autoceļu infrastruktūras attīstības plāns, esošā plāna izpilde nav apmierinoša.

Intervētie uzņēmēji, kuri izmanto mazās ostas (Skultē un Salacgrīvā), norāda, ka ostu izmantošanas iespējas ierobežo ostu nespēja uzņemt lielākus kuģus, kā arī šajās ostās nenotiek operācijas ar konteineru pārvadājumiem.

Intervijā ar lauksaimnieku kooperatīva „VAKS” pārstāvi tika noskaidrots, ka uzņēmēji, kuri eksportē graudus, sezonas laikā saskaras ar nepietiekamu vilcienu vagonu skaitu.

Salacgrīvas ostas pārstāvis atzīst, ka Pērnavas osta pēdējo gadu laikā ir kļuvusi par spēcīgu konkurentu, tādēļ izjūt pienākošo kravu skaita kritumu no ziemeļvalstu puses.

Skultes ostas pārstāvis izsaka trūkumu pēc savienojuma ar dzelzceļa tīklu, lai gan atzīst, ka ostas teritorija nav pietiekami liela šādai infrastruktūrai.

Intervijās tika noskaidroti vēl šādi trūkumi:

- Atsevišķās dzelzceļa stacijās nav nodrošināta kravu elektroniskā deklarēšana;
- Ostas šķirošanas stacijas lēnā darbība;
- Mazajām ostām nav dzelzceļa pievada;
- Dzelzceļam nav infrastruktūras, kas paredzēta atsevišķu vagonu apstrādei; šā brīža infrastruktūra balstīta uz pilnu sastāvu pārkraušanu ostā;
- Madonā trūkst dzelzceļa un kravu pārvadājumu loģistikas centra, kā arī uzglabāšanas un pārkraušanas vietas;
- Sliežu platuma atšķirība;
- Saulkrastu viaduktu augstums traucē liel gabarīta kravu plūsmai.

Nepieciešamie uzlabojumi

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Intervētie eksperti norāda: lai uzlabotu esošo autoceļu stāvokli, ir nepieciešams piesaistīt papildus investīcijas. Primāri jāsakārto valsts galvenie autoceļi A3, A2 un jānodrošina tie ar mūsdienīgiem servisa objektiem un informācijas sistēmām. Lai to izdarītu, „Latvijas Valsts ceļi” ir veikuši esošo un perspektīvo servisa objektu optimālā izvietojuma shēmas valsts galveno autoceļu tīkla izpēti. Izpētē tika veikts izvērtējums, lai atlasītu potenciāli attīstāmos valstij piederošos stāvlaukumus tā, lai tie vienmērīgi nosegtu valsts galveno (daļēji arī reģionālo) autoceļu tīklu. Atsevišķās vietās, kur garākā posmā piemērotu stāvlaukumu vispār nav, tiek norādītas potenciālo stāvlaukumu novietojuma vietas. Izpētē izstrādāts piedāvājums paredzēt tipveida aprīkojumu (apgaismojumu, soliņi u.c.) atkarībā no stāvlaukuma paredzamās kategorijas. Pārējos stāvlaukumos paredzēts saglabāt, tos neattīstot, nododot komersantiem (pārdodot vai nomājot) vai arī tos slēdzot.

Esošā stāvokļa uzlabojumi nepieciešami arī autoceļiem ar grants segumu, kurus bieži izmanto koksnes kravu pārvadātāji un cita smagā tehnika. Lai uzlabotu esošo situāciju, „Latvijas Valsts ceļi” pārstāvji intervijā atzina, ja izdosies iegūt papildu finansējumu, daļa grants ceļu varētu tikt nomelnoti ar dubultās virsmas apstrādi vai arī šiem autoceļiem tiktu uzklāta viena asfalta kārtā. Tiek apspriesta iespēja arvien vairāk autoceļu nodot pašvaldību pārziņā, bet trūcīgākās pašvaldības nevar atļauties pārņemt jau kritiskā stāvoklī esošus autoceļus.

Papildus finansējums nepieciešams arī dzelzceļu infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai. Intervētie uzņēmēji galvenokārt transportē kravas, izmantojot autotransportu. Lai aktualizētu dzelzceļa kravu pārvadājumus, nepieciešams uzlabot dzelzceļa pārvadājumu piedāvājumu - nepieciešama jaunu pārkraušanas staciju un krautuvju izveide, jāattīsta reģionālās dzelzceļa stacijas kravu pārvadājumiem, jāpielāgo iekšzemes pārvadājumu tarifi vietējiem uzņēmējiem. Piemēram, konkrēti tiek minēts, ka Madonā nepieciešams izveidot dzelzceļa un kravu pārvadājumu loģistikas centru, kas ļautu veikt autotransporta kravu pārvadājumus līdz centram Madonā un tālāk sekojošus dzelzceļa pārvadājumus uz Rīgu, Eiropu, Ziemeļeiropu, Krieviju, Baltkrieviju.

Salacgrīvas un Skultes ostu pārstāvji apgalvo, ka nepieciešams intensīvāk atbalstīt jaunos uzņēmējus, lai vairotu eksporta tirgus pieaugumu, līdz ar to ostu un dzelzceļa noslogojums pieaugtu. Salacgrīvas ostas pārstāvis kā perspektīvo eksporta virzienu norāda Angliju, uz kuriem ir iespējams attīstīt kokmateriālu eksportu. Uzņēmēji izteikuši priekšlikumu, ka mazajām ostām nepieciešams palielināt kuģu maksimālo iegrimi pie piestātnes, lai tās varētu apkalpot kuģus ar lielāku kravnesību, kas ļautu klientiem ar vienu pārvadājuma reizi transportēt lielāku kravas apjomu.. Ostu pārstāvji atzīst, ka šāds risinājums būtu nepieciešams, bet tas prasa lielas investīcijas, ir vajadzīga garantija no uzņēmēju puses, ka kravu apjoms pieaugs.

Intervijā ar „Latvijas Loģistikas Asociācija” pārstāvi tika izteikts ierosinājums Vidzemes reģionu uzņēmumiem veidot savstarpēju sadarbības modeli, kurš palīdzētu konsolidēt kravu apjomus. Ieteikts veidot kopīgu transporta plānošanu un loģistiku, lai iegūtu maksimālu labumu no koordinētas transporta plūsmas.

„Latvijas Loģistikas asociācija” mazajās ostās iesaka izmantot baržas, veidot tranzītmarsrūtus „Jūra – upe” uz Centrāleiropu, apejot lielās - dārgās Eiropas ostas.

Kravu pārvadājumu eksperti atzīst, ka aktuāla ir stāvlaukumu nepieciešamība. Stāvlaukumiem jāsniedz iespēja autovadītājiem izmantot labierīcības, ēdināšanas pakalpojumus, iespēju uzpildīt degvielu un izmantot viesnīcu pakalpojumus.

Eksperti norāda uz draudiem, kuri varētu ietekmēt kravu transporta attīstību:

- Uzņēmējdarbības samazināšanās;
- Nozaru kooperatīvu izjukšana un jaunu neveidošana;
- Kravu apjomu samazināšanās;
- Degvielas cenu kāpums;
- Profesionāla darba spēka trūkums;
- Iedzīvotāju skaita izmaiņas.

2.3.3. Gājēju un velobraucēju infrastruktūra

Stiprās puses

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Intervētie pašvaldību speciālisti norāda, ka pieaug iedzīvotāju tendence izmantot velotransportu. Pilsētās tiek attīstīta gājēju un velobraucēju infrastruktūra. Pamazām infrastruktūru attīsta arī ārpus pilsētu robežām.

Atzinīgi vērtēta gājēju un velobraucēju infrastruktūra:

- Valmierā tiek izbūvēti veloceliņi;
- Valgas – Tartu virziens;
- Gājēju un veloceliņi Līgatnē un Ieriķos;
- Gājēju un veloceliņa savienojums starp Plāci un Straupi.

Vājās puses

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Novadu pārstāvji kā galveno trūkumu saskata nepilnības ielu, velobraucēju un gājēju celiņu plānošanā. Tika pieļautas kļūdas velobraucēju infrastruktūras attīstības pirmsākumos un arī šobrīd, būvējot jaunu infrastruktūru, tiek pieļautas kļūdas - tiek apvienoti veloceliņi ar gājēju celiņiem, tas traucē savstarpējai kustībai, dažviet ir novērojams neatbilstošs veloceliņu segums.

Ir vāji attīstīta gājēju un velobraucēju infrastruktūra ārpus apdzīvotām vietām. Nav piemērotas autoceļu nomales gājēju un velobraucēju kustībai. Pilsētas, kurās attīsta velobraucēju un gājēju infrastruktūru, nav savstarpēji sasaistītas, piemēram, Līgatne – Ieriķi, Priekuļi – Cēsis. Veloinfrastruktūras un gājēju celiņu neesamība starp tuvumā esošiem ciemiem (līdz 10 km), kur ir lielāka iedzīvotāju kustība (Madonas novads: Madona - Lazdona, Ozoli – Liezēre, Madona – Sauleskalns, Sauleskalns – Bērzaune, Kalsnava - Aiviekste).

Daži intervētie speciālisti norāda, ka citviet gājēju un veloceliņi ir sliktā stāvoklī, nav pietiekams daudzums norāžu velobraucējiem. Trūkst informatīvās zīmes izstrādātajiem maršrutiem, nav brīvi pieejamas informācijas kā tādas par velomaršrutiem. Trūkst velo nomas punktu, nav velosipēdu uzglabāšanas un bagāžas glabātuves. Nav drošības velo novietnēm.

Nepieciešamie uzlabojumi

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Novadu pārstāvji ierosina, plānojot autoceļu būvniecības darbus, pievērst lielāku uzmanību gājēju un velobraucēju infrastruktūrai. Būtu nepieciešams izveidot savstarpējos veloceliņu savienojumus starp pilsētām, apdzīvotām vietām (piemēram, Madona - Lazdona, Ozoli – Liezēre, Madona – Sauleskalns, Sauleskalns – Bērzaune, Kalsnava – Aiviekste) vai nodrošināt labiekārtotas, platākas autoceļu nomales, lai gājēji un velobraucēji varētu droši pārvietoties. Būtu nepieciešama arī informatīvo zīmju uzstādīšana izstrādātajiem maršrutiem, brīvi pieejama informatīvā materiāla (piemēram, bukletu) par velomaršrutiem izstrāde un izvietošana. Veicināt uzņēmējus veidot (atbalstīt ar finansēm) velo nomas punktus, velosipēdu uzglabāšanas un bagāžas glabātuves.

Pilsētās nepieciešams aktīvāk attīstīt velobraucēju infrastruktūru, projektējot ielu infrastruktūru, papildus uzmanība jāpievērš gājējiem un velobraucējiem. Tika izteikts viedoklis, ka, iespējams,

nepieciešams vienots veloceļu un gājēju valsts standarts ar noteiktām kvalitātes prasībām un vienotām norādēm.

Nepieciešams izveidot apsargājamās velo novietnes pie lielākajiem pasažieru apmaiņas punktiem – stacijām, autoostām.

2.3.4. Igaunijas ekspertu viedoklis

Stiprās puses

Intervētie Igaunijas pārstāvji atzina, ka esošais autoceļu savienojums Igaunijai ar Vidzemes reģionu ir pietiekami labs, arī galveno autoceļu stāvoklis ir apmierinošs. Ir labi projektēti pierobežu ceļi, tajā skaitā autoceļa posms Karksi – Rūjiena. Atzinīgi tiek vērtēta arī Valmieras šosejas un Via Baltic autoceļa rekonstrukcija.

Vājās puses / nepieciešamie uzlabojumi

Infrastruktūra, izpildījums, informācijas sistēmas, organizācija

Intervijās tika noskaidrots, ka autoceļu stāvoklis, novirzoties no galvenajiem valsts autoceļiem, nav pietiekami augstā līmenī.

Tiek norādīts atšķirīgais komforta līmenis starp Igaunijas pasažieru vilcieniem un Latvijas vilcieniem. Latvijas pasažieru vilcieniem komforta līmenis ir zemāks, kā arī kursēšanas ātrums ir lēnāks nekā kaimiņu dzelzceļa sabiedriskajam transportam. Varētu tikt uzlabota arī dzelzceļa savienojamība. Intervijā ar Valgas mēra vietnieku tiek atzīts, ka neizdodas panākt savstarpēju valstisku vienošanos starp Latviju un Igauniju par jauna starptautiska dzelzceļa pasažieru maršruta Tartu - Rīga izveidi. Igaunijas ministrijas pārstāvis uzskata, ka viens no potenciālajiem nākotnes savienojumiem varētu būt Valga – ar „Rail Baltica” trasi. Vienlīdz tiek uzsverts, ka nepieciešams veikt vietējo iedzīvotāju viedokļa apzināšanu par starptautiskā sabiedriskā transporta izmantošanas aktualitāti. Pastāv varbūtība, ka, laikam ejot, iedzīvotājiem ir kļuvuši aktuāli citi galamērķi un nepieciešamība pēc jauniem autobusu reisiem uz citām pilsētām.

Lai veicinātu uzņēmējdarbības attīstību Vidzemē, Igaunijas ekonomikas ministrijas pārstāvis redz neizmantotu potenciālu dzelzceļa kravu pārvadājumos. Ņemot vērā pieejamo dzelzceļa infrastruktūru Vidzemē, iespējams, nepieciešams izveidot multimodālu kravas pārkraušanas terminālu, kas atslogotu autoceļus un palielinātu dzelzceļa eksporta kravu apjomu.

Lielāko reģiona pilsētu (Valmiera, Cēsis) centros ir nepieciešamas vairāk informatīvās ceļu zīmes ar norādēm par nokļūšanas iespējām uz starptautiski svarīgiem galamērķiem – lidostu, ostu vai galvaspilsētu. Nepieciešams turpināt uzlabot Valga-Valmiera autoceļa kvalitāti.

Eksperti iesaka attīstīt starpvalstu velotūrismu. Šobrīd robežpilsētām Valgai un Valkai nav vienotas gājēju un velobraucēju infrastruktūras.

3. SVID analīze

3.1. Pasažieru transports

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> - esošais autoceļu tīkls ir pietiekami labi sazarots - sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji spēj apkalpot visu reģionu - pasažieru transporta pieturvietu skaits tiek atzīts par pietiekamas, tās daļēji ir labiekārtotas - Reģiona centros tiek modernizētas un citviet tiek apvienotas dzelzceļa stacijas un autoostas - Pozitīvs piemērs - Cēsu transporta infrastruktūras attīstību, tajā tiek pozitīvi vērtēta apļveida kustības ieviešana, dzelzceļa stacijas un autoostas apvienošana, kā arī stāvparku sistēmas attīstīšana - pietiekami labi salāgota sabiedriskā transporta kustība un sasniedzamība no lielākajām pilsētām uz Rīgu - sabiedriskā transporta savstarpējie kustības grafiki ir saskaņoti un kursēšanas laiki, biežums tiek pieņemts atbilstoši pasažieru plūsmai un vajadzībām - esošā konkurence un pasūtītāja noteiktās prasības nodrošina pietiekami augstu sabiedriskā transporta komforta līmeni starppilsētu autobusos - sabiedriskais transports tiek pakārtots skolēniem un ir salīdzinoši agrs vilciena rīta reiss no Cēsīm uz Rīgu - Pozitīvi tiek vērtēta e-biļešu ieviešana 	<ul style="list-style-type: none"> - daļēji nesakārtotas sabiedriskā transporta pieturas, kurās nav apgaismojuma, nojumes un soliņu - daļēji nokļūšana no pagastiem uz novadu centriem vērtēja kā neapmierinošu, t.sk. agro rītu un v vēlā vakara stundās - ir situācijas, kad savstarpējās konkurences ietekmē sabiedriskā transporta kustības saraksts tiek pakārtots tā, lai gūtu pēc iespējas lielāku finansiālu labumu attiecībā pret konkurentu - pilsētās nav pietiekams daudzums norāžu tūristiem ar informāciju, kā sasniegt autoostu vai dzelzceļa staciju - nav nodrošināta iespēja biļeti iegādāties vienotā biļešu kasē - vāji attīstīta iespēja novietot auto pie pasažieru apmaiņas punktiem - ir novēroti trūkumi sabiedriskā transporta kursēšanas ātrumā - sabiedriskā transporta satiksme reģionos ir vāji attīstīta - dzelzceļa pasažieru trūkums attālākos reģionos no Rīgas - nav pietiekami komfortabli autobusi lauku reģionos - nav nodrošināta vienota informācijas sistēma ārvalstu tūristiem - Latvijas pasažieru vilcienu komforta līmenis ir zemāks nekā Igaunijas pasažieru vilcieniem, kursēšanas ātrums ir lēnāks nekā Igaunijas dzelzceļa sabiedriskajam transportam - nav savstarpējas valstiskas vienošanos starp Latviju un Igauniju par jauna starptautiska dzelzceļa pasažieru maršruta Tartu - Rīga izveidi

Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> - uzlabot autoceļu infrastruktūru, piešķirt lielāku finansējumu - izskatīt iespēju ieviest maksas autoceļus - sliktos asfaltētos autoceļus aizstāt ar lētāku un labāku, sašaurinātu grants autoceļu - uzlabot autoceļu segumu kvalitāti, vispirms galveno, tad lokālo: sevišķi pārejas periodā ziema-pavasaris - nepieciešams sasaitīt biļešu iegādes kases starp dzelzceļa un autobusu pārvadātājiem, uzlabot kasu darba laiku - nepieciešams attīstīt biļešu iegādi internetā - jāturpina dzelzceļa staciju un autoostu integrācija, stāvvietām pie pasažieru apmaiņas punktiem jābūt apgaismotām un apsargātām - jāattīsta stāvparku (<i>Park & Ride</i>) sistēma - Jāturpina modernizēt esošās transporta pieturvietas un jāsakārto dzelzceļa pārbrauktuves, lai radītu drošu vidi satiksmes dalībniekiem un uzlabotu sabiedriskā transporta kustības laiku jāveic vispārēju potenciālo pasažieru apzināšanu - transporta plānošanas funkcija jādeleģē reģioniem - lauku reģionos nepieciešams ieviest sabiedrisko transportu pēc pieprasījuma - nepieciešams nodrošināt vienotu biļeti vairākiem transporta veidiem un atšķirīgiem maršrutiem - mūsdienīgāka informācija par reisiem (mobilās aplikācijas, gan plānotāji, gan GPS aprīkošana autobusiem u.c.) - nepieciešami informācijas displeji visos sabiedriskā transporta autobusus 	<ul style="list-style-type: none"> - iedzīvotāju skaita samazināšanās - transporta infrastruktūras nolietojums un pasliktināšanās - biļešu cenu neatbilstība, iedzīvotāju maksātspējai

3.2. Kravu transports

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> - esošais autoceļu tīkls ir pietiekami labs un sazarots - esošais autoceļu savienojums Igaunijai ar Vidzemes reģionu ir pietiekami labs - Valmieras šosejas un Via Baltic autoceļa rekonstrukcija - ir pietiekama pieeja dzelzceļam un divām mazajām ostām – Skultes un Salacgrīvas. - ir konstatēts pietiekams kravu pārvadātāju skaits, kuriem ir pieejama uzskaitē pārvadājumiem, kas atvieglo aktuālo tendenču pārskatu - Vidzemes reģionā kravu transporta satiksmi nekavē lieli sastrēgumi un ilgstoši, ekstrēmi laika apstākļi, kas ietekmētu kravu piegādes laiku 	<ul style="list-style-type: none"> - lielākā problēma esošajā autoceļu infrastruktūrā ir sliktais autoceļu stāvoklis - trūkst atpūtas stāvlaukumu kravas transportam - esošie stāvlaukumi ir neapmierinošā stāvoklī, liela daļa no tiem ir slēgti - kravu pārvadātājiem nav uzskatāms konkrēts autoceļu infrastruktūras attīstības plāns, esošā plāna izpilde nav apmierinoša - uzņēmēji, kuri eksportē graudus, sezonas laikā saskaras ar nepietiekamu vilcienu vagonu skaitu - atsevišķās dzelzceļa stacijās nav nodrošināta kravu elektroniskā deklarēšana - ostas šķirošanas stacijas lēnā darbība - dzelzceļam nav infrastruktūras, kas paredzēta atsevišķu vagonu apstrādei - šā brīža infrastruktūra balstīta uz pilnu sastāvu pārkraušanu ostā - sliežu platuma atšķirība - Saulkrastu viaduktu augstums traucē liel gabarīta kravu plūsmai

Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> - lai uzlabotu esošo autoceļu stāvokli, ir nepieciešams piesaistīt papildus investīcijas - primāri jāsakārto valsts galvenie autoceļi A3, A2 un jānodrošina tie ar mūsdienīgiem servisa objektiem un informācijas sistēmām - daļa grants ceļu varētu tikt nomelnoti ar dubultās virsmas apstrādi vai arī šiem autoceļiem tiktu uzklāta viena asfalta kārtā - tiek izskatīta iespēja arvien vairāk autoceļu nodot pašvaldību pārziņā, bet trūcīgākās pašvaldības nevar atļauties pārņemt jau kritiskā stāvoklī esošus autoceļus - lai aktualizētu dzelzceļa kravu pārvadājumus, nepieciešams uzlabot dzelzceļa pārvadājumu piedāvājumu - nepieciešama jaunu pārkraušanas staciju un krautuvju izveide, jāattīsta reģionālās dzelzceļa stacijas kravu pārvadājumiem, jāpielāgo iekšzemes pārvadājumu tarifi vietējiem uzņēmējiem - nepieciešams intensīvāk atbalstīt jaunus uzņēmējus, lai vairotu eksporta tirgus pieaugumu, līdz ar to ostu un dzelzceļa noslogojums pieaugtu - Vidzemes reģiona uzņēmumiem veidot savstarpēju sadarbības modeli, kurš palīdzētu konsolidēt kravu apjomus - mazajās ostās iesaka izmantot baržas, veidot tranzītmarsrūtus „Jūra – upe” uz Centrāleiropu, apejot lielās - dārgās Eiropas ostas - kravu pārvadājumu eksperti atzīst, ka aktuāla ir nepieciešamība veidot stāvlaukumus 	<ul style="list-style-type: none"> - uzņēmējdarbības samazināšanās - kravu apjomu samazināšanās - degvielas cenu kāpums - profesionāla darbaspēka trūkums - iedzīvotāju skaita samazinājums

3.3. Gājēju un velobraucēju infrastruktūra

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> - pieaug iedzīvotāju tendence izmantot velotransportu - pilsētās tiek attīstīta gājēju un velobraucēju infrastruktūra - pamazām infrastruktūru attīsta gan pilsētās, gan arī ārpus pilsētu robežām 	<ul style="list-style-type: none"> - nepilnības ielu, velobraucēju un gājēju celiņu plānošanā - tika pieļautas kļūdas velobraucēju infrastruktūras attīstības pirmsākumos un arī šobrīd, būvējot jaunu infrastruktūru, tiek pieļautas kļūdas - tiek apvienoti veloceliņi ar gājēju celiņiem, tas traucē savstarpējai kustībai, dažviet ir novērojams neatbilstošs veloceliņu segums - ir vāji attīstīta gājēju un velobraucēju infrastruktūra ārpus apdzīvotām vietām - nav piemērotas autoceļu nomales gājēju un velobraucēju kustībai - pilsētas, kurās attīsta velobraucēju un gājēju infrastruktūru, nav savstarpēji sasaistītas, piemēram, Līgatne – Ieriķi, Priekuļi – Cēsis - daļēji gājēju un veloceliņi ir sliktā stāvoklī, nav pietiekams daudzums norāžu velobraucējiem - Valgai un Valkai nav vienotas gājēju un velobraucēju infrastruktūras - klimats un sezonālitate
Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> • plānojot autoceļu būvniecības darbus, pievērst lielāku uzmanību gājēju un velobraucēju infrastruktūrai • būtu nepieciešams izveidot savstarpējos veloceliņu savienojumus starp pilsētām vai nodrošināt labiekārtotas, platākas autoceļu nomales, lai gājēji un velobraucēji varētu droši pārvietoties • pilsētās nepieciešams aktīvāk attīstīt velobraucēju infrastruktūru • nepieciešams vienots veloceliņu un gājēju valsts standarts ar noteiktām kvalitātes prasībām un vienotām norādēm. • nepieciešams izveidot apsargājamas velo novietnes pie lielākajiem pasažieru apmaiņas punktiem – stacijām, autoostām • attīstīt starpvalstu velotūrisma 	<ul style="list-style-type: none"> • iedzīvotāju skaita samazināšanās • finansējuma tūkums investīciju pasākumiem

3.4. SVID kopsavilkums

Apkopojot būtiskākās atziņas no SVID analīzes, var secināt sekojošo:

- Vidzemes reģionam mobilitātes ziņā ir virkne priekšnosacījumu turpmākai transporta sistēmas pilnveidošanai, kas balstās uz sekojošiem faktoriem:
 - pietiekoši sazarots autoceļu tīkls reģiona teritorijā,
 - reģiona atrašanās starptautiski nozīmīga transporta koridoru krustpunktā;
 - “Vidzemes trijstūris” ir nozīmīgs reģiona vilcējspēks ekonomiskā ziņā.
- Tai pašā laikā nozīmīgākais faktors, kurš ietekmē ne tikai reģiona, bet arī visas Latvijas mobilitāti, ir salīdzinoši zems iedzīvotāju blīvums kopsoļī ar salīdzinoši zemu valsts ekonomiskās attīstības līmeni teritorijās ārpus Rīgas. Tā rezultātā mobilitātes būtiskāko komponentu nepieciešamās uzturēšanas un/vai izveidošanas izmaksas būtiski pārsniedz finansēšanas iespējas. Minētais ir kā būtiskākais arguments ar mobilitātes attīstības lēmumu pieņemšanu, balstoties uz racionāliem un ilgtermiņā izsvērtiem lēmumiem.

Pielikumi

1. pielikums Intervijas jautājumi

Lai veicinātu Vidzemes reģiona ekonomisko izaugsmi lauku un no attīstības centriem attālinātās teritorijās, uzlabojot iedzīvotāju un uzņēmumu piekļuvi pilsētu centriem un transporta mezgliem, kā arī stiprinātu Vidzemes kā tranzītreģiona lomu Ziemeļjūras - Baltijas transporta koridorā, Vidzemes plānošanas reģions ir iesaistījies Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014-2020 projektā TENTacle – Eiropas transporta tīkla (Trans European Transport Network (TEN-T)) koridoru kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai.

Projekta ietvaros ir paredzēts izstrādāt Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plānu 2030. Plāns tiks veidots kā tematiskais stratēģiskās plānošanas dokuments, kurā tiks noteikti perspektīvie transporta sistēmas attīstības virzieni un sniegti ieteikumi mobilitātes uzlabošanai.

Šīs intervijas mērķis ir noskaidrot aktuālās problēmas esošajā transporta sistēmā un uzklaut priekšlikumus par nepieciešamajiem mobilitātes uzlabojumiem Vidzemes reģionā un tā sasaistē ar starptautiskajiem transporta koridoriem.

Organizācija/ uzņēmums _____

Intervējamās personas vārds, uzvārds _____

Amats _____

Saistība ar transporta plānošanas procesu _____

1. Kā Jūs vērtējat Vidzemes reģiona iedzīvotāju iespējas ātri un ērti nokļūt dažādos galamērķos (tai skaitā ārvalstīs)? Kā Jūs vērtējat ārvalstu viesu iespējas ātri un ērti nokļūt dažādos Vidzemes reģiona galamērķos?

/kādas iespējas nokļūt no/uz pilsētām, ciematiem, laukiem? Nokļūšanas laiks un ērtums no/līdz starptautiskam transportam? Kas ir labi, kas ir slikti?/

2. Kas, Jūsprāt, ir labs pasažieru transporta infrastruktūrā Vidzemes reģionā?

/autoceļu tīkls, dzelzceļa līnijas, pasažieru apmaiņas punkti (pieturas, stacijas), personālā transporta stāvvietas pasažieru apmaiņas punktos, u.c. /

Kādi, Jūsprāt, ir trūkumi/vājās vietas pasažieru transporta infrastruktūrā Vidzemes reģionā?

Kādi būtu nepieciešamie uzlabojumi?

/ko konkrēti būtu nepieciešams uzlabot? lūdzu uzskaitīt nozīmīguma secībā (svarīgākais vispirms)/

3. Kas, Jūsaprāt, ir labs sabiedriskā transporta darbībā/piedāvājumā Vidzemes reģionā?

/sabiedriskā transporta pārklājums, kursēšanas biežums, kursēšanas laiki, precizitāte laikā, komforta nodrošinājums, pieejamība pasažieriem ar īpašām vajadzībām .../

Kādi, Jūsaprāt, ir trūkumi/vājās vietas sabiedriskā transporta darbībā/piedāvājumā Vidzemes reģionā?

Kādi būtu nepieciešamie uzlabojumi?

/ko konkrēti būtu nepieciešams uzlabot? lūdzu uzskaitīt nozīmīguma secībā (svarīgākais vispirms)/

4. Kādas, Jūsaprāt, ir pasažieru transporta perspektīvās attīstības iespējas, un kādi iedzīvotāju pārvietošanās veidi (tai skaitā sabiedriskā transporta veidi) būtu prioritāri jāattīsta Vidzemes reģionā un kāpēc?

/iesaistītie transporta veidi, pieejamie pakalpojumi, tehniskie un organizatoriskie risinājumi, IT u.c./

5. Kas, Jūsaprāt, ir labs satiksmes informācijas sistēmās un organizācijā Vidzemes reģionā?

/informatīvais nodrošinājums, inteligentās transporta sistēmas, saskaņotība laikā un vietā ar citiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem pie pasažieru pārsēšanās, biļešu iegāde, braukšanas maksa; informācija uz ceļa zīmēm/

Vai Jūs saskatāt kādus trūkumus, problēmas satiksmes informācijas sistēmās (uz ceļiem, sabiedriskajā transportā, pieturvietās) un organizācijā? Vai informācija par virziena norādēm uz ceļiem Jums ir saprotama? Vai informācija par sabiedriskā transporta maršrutiem, kursēšanas grafikiem, biļešu iegādi Jums šķiet viegli pieejama un saprotama?

Kādi būtu nepieciešamie uzlabojumi?

/ko konkrēti būtu nepieciešams uzlabot? lūdzu uzskaitīt nozīmīguma secībā (svarīgākais vispirms)/

6. Kādas izmaiņas transporta sistēmā būtu nepieciešamas, lai veicinātu uzņēmējdarbības attīstību Vidzemē?

/Kravu saņemšanas/nosūtīšanas laiks un ērtums no/līdz starptautiskam transportam? Dzelzceļa loma, ostu loma, mazo ostu loma, Rail Baltica gaidāmā loma utt.??/

7. Kas ir labs kravu transporta infrastruktūrā Vidzemes reģionā?

/autoceļu tīkls, dzelzceļa līnijas, loģistikas centri, kravu uzglabāšanas un pārkraušanas vietas, kravas automobiļu stāvlaukumi, atpūtas vietas kravu pārvadātājiem u.c./

Kādi, Jūsaprāt, ir trūkumi/vājās vietas kravu transporta infrastruktūrā?

Kādi būtu nepieciešamie uzlabojumi?

/ko konkrēti būtu nepieciešams uzlabot? lūdzu uzskaitīt nozīmīguma secībā (svarīgākais vispirms)/

8. Kādas, Jūsaprāt, ir kravu transporta attīstības iespējas Vidzemes reģionā?

/perspektīvie kravu pārvadājumu veidi, perspektīvie kravu plūsmas virzieni, iesaistītie transporta veidi, savienojumi, tehniskie un organizatoriskie risinājumi, IT u.c./

9. Ar kādiem draudiem vai iespējamiem negatīviem attīstības scenārijiem būtu jāērēkinās, plānojot gan kravu, gan pasažieru transporta attīstību Vidzemes reģionā?

/iedzīvotāju skaita izmaiņas, kravu plūsmu izmaiņas, dažādas reformas u.c./

10. Ar kurām pilsētām, transporta mezgliem/punktiem Vidzemes reģionam būtu jāuzlabo savienojumi gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem un kas tieši būtu jāuzlabo?

/Rīgu, Valgu, Ainažiem, Salacgrīvu, Skulti, Valmieru, Cēsīm, Pērnavu, Tartu u.c./

11. Kas, Jūsaprāt, ir labs gājēju un velobraucēju infrastruktūrā Vidzemes reģionā?

/gājēju un velobraucēju ceļu tīkls, gājēju un velobraucēju ceļu stāvoklis, priekšrocība attiecībā pret citiem transporta veidiem, informatīvās norādes, velonoma, bagāžas glabāšana, velosipēdu novietnes u.c./

Kādi, Jūsaprāt, ir trūkumi/vājās vietas gājēju un velobraucēju infrastruktūrā Vidzemes reģionā?

Kādi būtu nepieciešamie uzlabojumi?

/ko konkrēti būtu nepieciešams uzlabot? lūdzu uzskaitīt nozīmīguma secībā (svarīgākais vispirms)/

12. Vai Jūs būtu ieinteresēti piedalīties/iesaistīties Vidzemes reģiona attīstības plānošanā, tai skaitā, mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādē?

13. Ko Jūs vēl vēlētos piebilst?

/intervētās personas viedoklis, papildus uzdotajiem jautājumiem, piemēram, par to, kam, kas būtu jādara, kā jāfinansē, kā kaut ko darīt lētāk, efektīgāk utt./

14. Ja Jūs varat ieteikt kādu plānošanas speciālistu, transporta jomas ekspertu vai citu personu, kas varētu būt ieinteresēta Vidzemes plānošanas reģiona mobilitātes plānošanā un sniegt atbildes uz šiem jautājumiem, lūdzu, norādiet šīs personas vārdu, uzvārdu un kontaktinformāciju.

Paldies!

2. pielikums Intervēto personu saraksts

3. pielikums Interviju pieraksti

4. pielikums Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību izstrādātie plānošanas dokumenti

Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību izstrādātās **ilgtspējīgas attīstības stratēģijas**

1. Alūksnes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2012.- 2030. gadam
2. Amatas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2037
3. Apes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2030. gadam
4. Beverīnas novada integrētā ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2012.- 2024. gadam
5. Burtnieku novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2012.- 2030. gadam
6. Cesvaines novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2012.- 2024. gadam
7. Cēsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030
8. Ērgļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2037. gadam
9. Gulbenes novada integrētās ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam
10. Jaunpiebalgas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014. - 2030. gadam
11. Kocēnu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2014.- 2030. gadam
12. Līgatnes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014. - 2033. gadam (izstrādes procesā??)
13. Lubānas novada integrētās ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013. - 2030. gada
14. Madonas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2038. gadiem
15. Mazsalacas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2030.
16. Naukšēnu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2030. gadam
17. Pārgaujas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2035. gadam
18. Priekuļu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2030. gadam
19. Raunas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2037. gadam
20. Rūjienas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030
21. Smiltenes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2037. gadam
22. Strenču novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2030. gadam
23. Valkas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2037. gadam
24. Valmieras pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015 - 2030
25. Varakļānu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2035
26. Vecpiebalgas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.- 2037. gadam

Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību izstrādātās **attīstības programmas**

1. Alūksnes novada attīstības programma 2011.-2017. gadam
2. Amatas novada Attīstības programma 2013.-2019. gadam
3. Apes novada attīstības programmas 2014.-2020. gadam
4. Beverīnas novada attīstības programma 2012.- 2018. gadam

5. Burtnieku novada attīstības programma 2012.-2018. gadam
6. Cesvaines novada attīstības programma 2012.-2018. gadam
7. Cēsu novada integrētās attīstības programmas 2013.-2019. gadam
8. Ērgļu novada attīstības programma 2013.-2019. gadam
9. Gulbenes novada integrētās attīstības programmas 2011. -2017. gadam
10. Jaunpiebalgas novada attīstības programma 2014. -2020. gadam
11. Kocēnu novada attīstības programma 2014.-2020. gadam
12. Līgatnes novada attīstības programma 2012.-2018. gadam
13. Lubānas novada integrētās attīstības programma 2012.-2018. gadam
14. Madonas novada attīstības programma 2013.- 2020. gadam
15. Mazsalacas novada attīstības programma 2012.- 2018.
16. Naukšēnu novada attīstības programma 2012. - 2018. gadam
17. Pārgaujas novada attīstības programma 2013. - 2019. gadam
18. Priekuļu novada attīstības programma 2014.-2020. gadam
19. Raunas novada attīstības programma 2014.-2020. gadam
20. Rūjienas novada Attīstības programma 2012 – 2018
21. Smiltenes novada attīstības programma 2012.-2018. gadam
22. Strenču novada attīstības programma 2013. - 2019. gadam
23. Valkas novada attīstības programmas 2015.-2021. gadam
24. Valmieras pilsētas attīstības programma 2015.-2020. gadam
25. Varakļānu novada attīstības programma 2013 - 2020.
26. Vecpiebalgas novada attīstības programma 2012.-2018. gadam

Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību izstrādātie **teritoriju plānojumi**

1. Alūksnes novada teritorijas plānojums 2015.-2027. gadam
2. Amatas novada teritorijas plānojums 2014.-2025. gadam
3. Apes novada teritorijas plānojums 2014.-2025. gadam
4. Beverīnas novada teritorijas plānojums 2012.- 2024. gadam
5. Burtnieku novada teritorijas plānojums 2012.-2024. gadam
6. Cesvaines novada teritorijas plānojums 2008.-2020. gadam
7. Cēsu novada teritorijas plānojums 2016.-2026. gadam
8. Cēsu pilsētas teritorijas plānojums 2005.-2017. gadam
9. Ērgļu novada Ērgļu pagasta teritorijas plānojums 2007.-2019. gadam
10. Ērgļu novada Sausnējas pagasta teritorijas plānojums 2007.-2019. gadam
11. Ērgļu novada Jumurdas pagasta teritorijas plānojums 2007.-2019. gadam
12. Gulbenes novada teritorijas plānojums 2010. -2022. gadam

13. Jaunpiebalgas novada teritorijas plānojums 2016. -2027. gadam
14. Kocēnu novada teritorijas plānojums 2014.-2025. gadam
15. Līgatnes novada teritorijas plānojums 2012.-2023. gadam
16. Lubānas novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam
17. Madonas novada teritorijas plānojums 2013.- 2025. gadam
18. Mazsalacas novada teritorijas plānojums 2013.- 2024. gadam
19. Naukšēnu novada teritorijas plānojums 2013. - 2025. gadam
20. Pārgaujas novada teritorijas plānojums 2013. - 2024. gadam
21. Priekule novada teritorijas plānojums 2017.-2029. gadam
22. Raunas novada teritorijas plānojums 2012.-2024. gadam
23. Rūjienas novada teritorijas plānojums 2012.-2024. gadam
24. Smiltenes novada teritorijas plānojums, kas sastāv no
 - Bilskas pagasta teritorijas plānojuma,
 - Blomes pagasta teritorijas plānojuma,
 - Brantu pagasta teritorijas plānojuma,
 - Grundzāles pagasta teritorijas plānojuma,
 - Launkalnes pagasta teritorijas plānojuma,
 - Palsmanes pagasta teritorijas plānojuma,
 - Smiltenes pagasta teritorijas plānojuma,
 - Variņu pagasta teritorijas plānojuma.
25. Strenču novada teritorijas plānojums 2012. - 2023. gadam
26. Valkas novada teritorijas plānojums 2016. - 2027. gadam
27. Valmieras pilsētas teritorijas plānojums 2015. - 2030. gadam
28. Varakļānu novada teritorijas plānojums 2014. - 2025. gadam
29. Vecpiebalgas novada teritorijas plānojums 2013.-2025. gadam