

## 1. ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS LIEPĀJAS PILSĒTĀ

### MOBILITĀTES BŪTĪBA

Transporta nozares primārais pastāvēšanas mērķis ir nodrošināt sabiedrību ar pēc iespējas ātrāku attālumu pārvarēšanu. Tas saistīts ar to, ka ceļā pavadītais laiks, pārvietojoties uz labumu patēriņa vietām, vai arī ražotājam pārvietojot ražošanas izejvielas vai arī saražoto galaproduktu, no ekonomiskā viedokļa tiek uzverta par dīkstāvi<sup>1</sup> jeb darbību ar negatīvām alternatīvām izmaksām<sup>2</sup>.

Papildu tam, attālumu pārvarēšanai tiek patērēti ne tikai laika resursi, bet arī pārējie saimnieciskajā darbībā izmantojamie resursi (darbaspēks, kapitāls, enerģija), tāpēc papildu pārvietošanās ātrumam transporta nozares attīstība ir īstenojama arī pilnveidojot tās resursefektivitāti.

### MOBILITĀTE PILSĒTU KONTEKSTĀ

#### Ārējo transporta sakaru nepieciešamība

Pilsētas ekonomikas dzīvotspēja atkarājas no tās kapacitātes izvērst ārējo tirdzniecību, savukārt tās pārticības līmenis atkarīgs no spējas panākt sev labvēlīgu ārējās tirdzniecības bilanci. Pilsētas tautsaimniecības ārējā tirdzniecība savukārt ir neiedomājama bez tās vajadzībām efektīvi kalpojošās ārējo transporta sakaru sistēmas.

Tāpat ārējie transporta sakari nepieciešami, lai Liepājā dzīvojošajiem būtu iespēja, nepametot savu dzīvesvietu, doties uz vietām ar Liepājā nepieejamiem patēriņa produktiem vai pievilcīgākām darbavietām.

#### Iekšējo transporta sistēmu

Līdzīgi kā ekonomiskās specializācijas atšķirības pilsētu starpā, saimniecisko un cita veida darbību rakstura daudzveidība ir sastopama arī atsevišķi ņemtās pilsētas ietvaros. Līdz ar to, pilsētas iekšējās transporta sistēmas loma ir nodrošināt pilsētas iedzīvotāju, preču, darbaspēka un citu ražošanas resursu fizisko apriti starp dažādām pilsētas funkcionālām zonām.

Pilsētu iekšējās transporta sistēmas būtiskākā atšķirība no starppilsētu transporta sistēmas ir saistīta ar iekšējo sociāli-ekonomisko aktivitāšu daudzveidību un blīvumu, kas noved pie neizbēgamām interešu sadursmēm. Tādas rodas arī pilsētas iekšējās transporta sistēmas gadījumā.

Transporta nozares infrastruktūra, piemēram, konkurē ar pārējiem saimnieciskās darbības veidiem par ierobežotu zemes platību. Tātad veidojas zemes izmantošanas alternatīvu izmaksas. Motorizētajam transportam, turklāt, ir nosliece radīt gaisa un trokšņu piesārņojumu, kam ir būtiski negatīvie ārējie efekti uz pārējiem pilsētas procesiem. Ierobežota transporta telpa rada arī konfliktus dažādu pārvietošanās veidu starpā, kuri šo telpu vienlaicīgi izmanto.

Rezumējot, pilsētas iekšējai transporta sistēmai papildu pārvietošanās ātrumam un resursefektivitātei, jāpanāk arī līdzsvars ar citām pilsētas ekonomiskām aktivitātēm.

<sup>1</sup> Ar dažiem izņēmumiem, piemēram, tūrisma braucienu gadījumā, kad ceļā pavadītais laiks ir daļa no patērējama "piedzīvojuma" labuma.

<sup>2</sup> Pārvietojot ražošanas resursus tiek patērēts laiks, kas varētu tikt veltīts to pārveidei par galaproduktu, bet galaprodukta transportēšanā vai tā saņemšanai patērētais laiks varētu tikt patērēts paša produkta pārdošanai/patērēšanai/

Tālākais apskats tiks vērsts atsevišķi Liepājas iekšējai un tās ārējai transporta sistēmai un to veidojošiem elementiem: dažādiem transporta veidiem un tai kalpojošai infrastruktūrai.

## 1.1. LIEPĀJAS IEKŠĒJĀ TRANSPORTA SISTĒMA

Liepājas pieprasījums pēc iekšpilsētas mēroga pārvietošanās tiek apmierināts šādos veidos:

- Ar motorizēto transportu:
  - Individuālais/privātais autotransports;
  - Sabiedriskais transports (autotransports un tramvajs)
- Ar nemotorizēto transportu:
  - Velotransportu, skrejriteņiem, ratiņkrēsliem;
  - Iešanu ar kājām.

Atbilstoši šim modālajam iedalījumam turpmāk sadaļā tiks izskatīts šiem transporta veidiem saistošais pašvaldības piedāvājums un, ja pieejami dati, arī pieprasījuma apjoms.

Pamatā pašvaldības piedāvājumu šajā nozarē veido infrastruktūras objekti, taču sabiedriskā transporta gadījumā pašvaldība nodrošina arī atbilstošas motorizētas sabiedriskā transporta vienības.

### 1.1.1. AUTOCEĻU UN SAKARU INFRASTRUKTŪRA

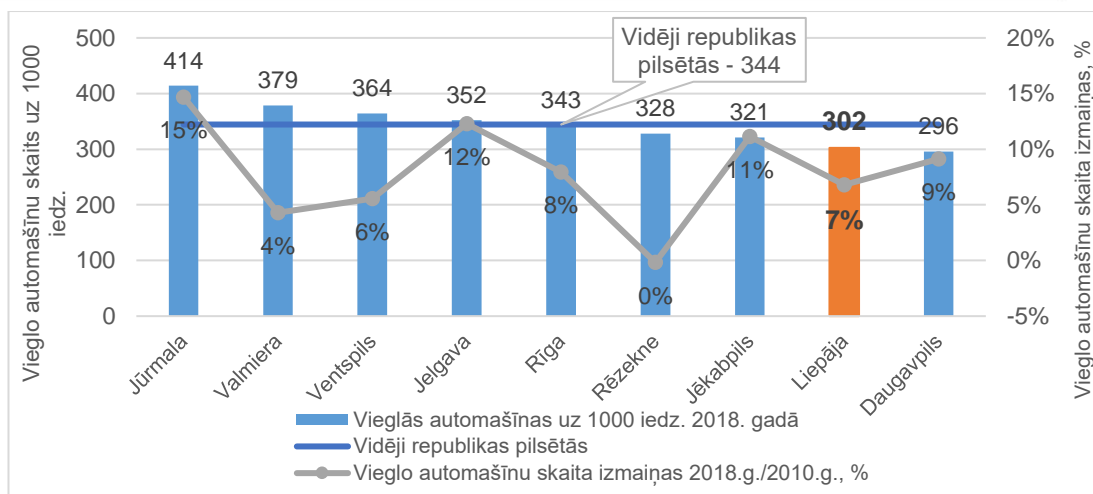
#### PIEPRASĪJUMS PĒC AUTOCEĻU INFRASTRUKTŪRAS

Tiešo datu par auto satiksmes izmaiņām Liepājā nav pieejami, tāpēc zemāk dots ar intensitāti netieši saistīto rādītāju apskats. Apskats ir sadalīts iekšējās un ārējās izcelsmes pieprasījumā pēc pārvietošanās ar autotransportu.

#### Iekšējās izcelsmes pieprasījums

Iekšējā pieprasījuma apjomu paredzēts aptvert, izmantojot datus par automobilizācijas līmeni.

Attēls 1.1. pievēršas republikas pilsētu kontekstam, salīdzinot automobilizācijas līmeni Liepājā un pārējos nacionālās nozīmes attīstības centros:



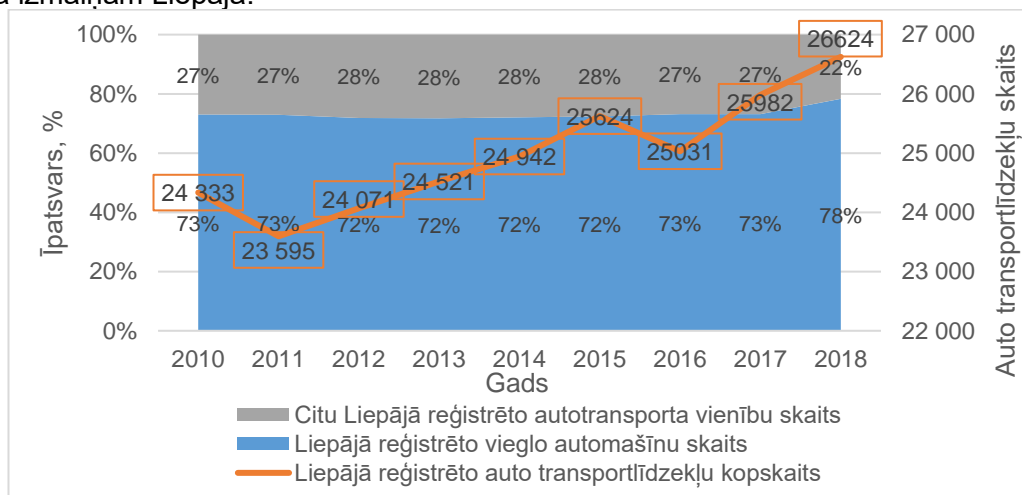
**ATTĒLS 1.1. VIEGLĀS AUTOMAŠĪNU SKAITS UZ 1000 IEDZ. 2018. GADĀ UN TO SKAITA IZMAIŅAS REPUBLIKAS PILSĒTĀS, 2010.-2018.G.**

Avots: CSDD un CSP

Grafika dati parāda, ka Liepājas iedzīvotāji mazākā mērā paļaujas uz autotransportu pārvietošanu īstenošanā – Liepājas automobilizācijas līmenis par 42 pp atpaliek no republikas pilsētu vidējā.

Arī reģistrēto automašīnu skaits Liepājā pieauga par 1 pp mazāk nekā vidēji pārējās republikas pilsētās.

Attēls 1.3. zemāk sniedz detalizētāku skaitlisku informāciju par autotransporta vienību skaita izmaiņām Liepājā:

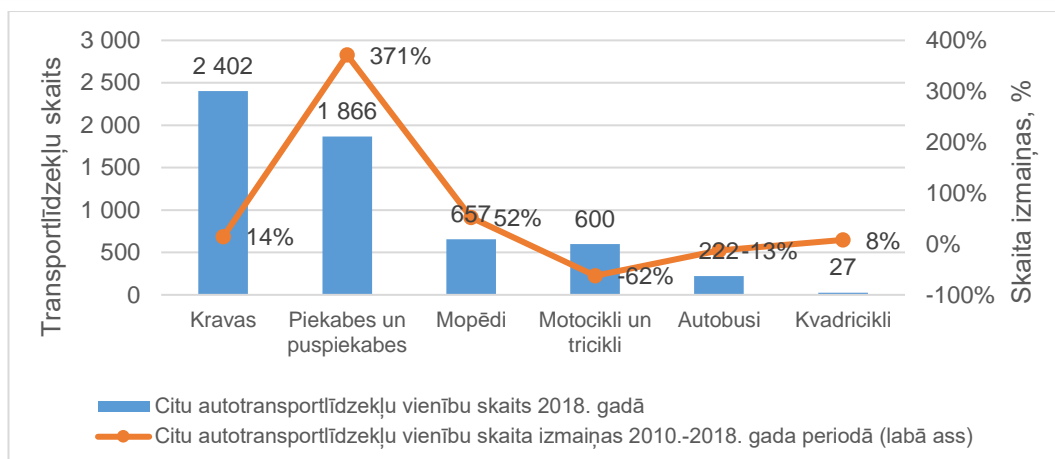


**ATTĒLS 1.2. LIEPĀJĀ REĢISTRĒTO AUTOTRANSPORTA VIENĪBU SKAITA IZMAIŅAS, 2010.-2018. GADS**

Avots: CSDD

Vadoties pēc Attēla 1.2. datiem, kopējais autotransporta vienību skaits 2 no 8 gadumiņās (2010/2011 un 2015/2016) novērots skaita kritums par 2-3%, taču tas nenomāca kopējo izaugsmes trendu.

Lielāko īpatsvaru autotransporta parkā ieņēma vieglās automašīnas un to īpatsvars šajā laika posmā, pretēji Latvijas tendencei, pieauga par 5 pp. Zemāk Attēls 1.3. sīkāk iepazīstina ar citu motorizēto transportlīdzekļu skaitu un tās izmaiņām:



**ATTĒLS 1.3. PĀRĒJO LIEPĀJĀ REĢISTRĒTO AUTOTRANSPORTLĪDZEKĻU SKAITS IZŅEMOT VIEGLĀS AUTOMAŠĪNAS UN TO IZMAIŅAS, 2010.-2018. GADS**

Kā redzams, lielāko daļu no pārējā Liepājā reģistrētā autoparka veido kravas automašīnas, savukārt krasākais skaita pieaugums novērojams Liepājā reģistrēto piekabju un puspiekabju kategorijā.

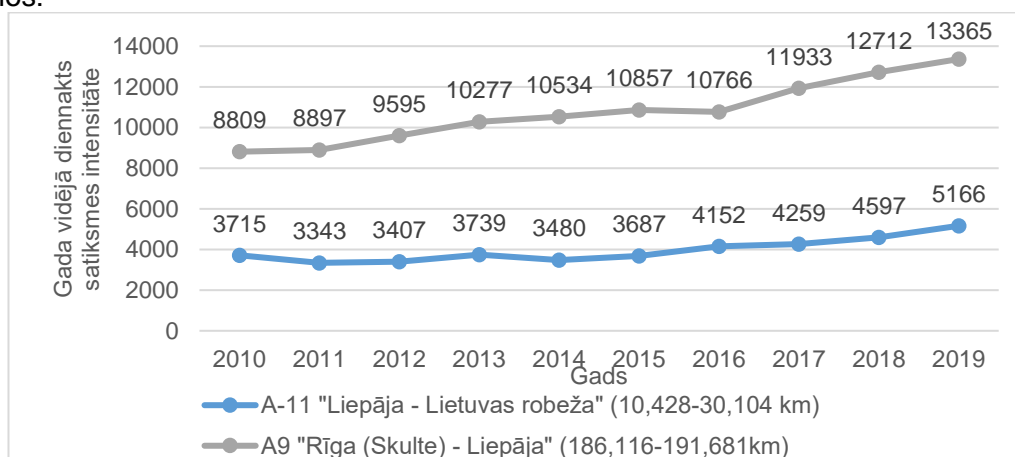
Lai arī apskatītiem datiem ir vien netiešs sakars ar iekšējā pieprasījuma izmaiņām pēc satiksmes, taču to pozitīvā tendence liek izvērtēt esošā autoceļu infrastruktūras piedāvājuma atbilstību pēc nākotnē apmierināmā pieprasījuma.

#### Ārējās izcelsmes pieprasījums

Pilsētas iekšējo autosatiksmes apmēru ietekmē arī ārējās izcelsmes autotransports. Par galvenajiem šī autotransporta kategorijas avotiem pilsētā kalpo:

- Starppilsētu kravu pārvadājumi;
- Tūrisma nolūka apmeklējumi;
- Apkārtējos novados dzīvojošās māsaimniecības.

Zemāk dots grafiks (Attēls 1.4.), kas parāda summāro iepriekšminēto satiksmes faktoru ietekmi uz satiksmes intensitāti valsts nozīmes autoceļu A9 un A11 Liepājas pievārtes posmos:



**ATTĒLS 1.4. GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTE LIEPĀJAI TUVĀKAJOS A9 UN A11 VALSTS NOZĪMES CEĻU POSMOS, 2010.-2019. GADS**

Avots: VAS "Latvijas valsts ceļi"

Kā redzams, gada vidējā diennakts intensitāte Liepājas pievārtes abos virzienos pieauga: A9 maģistrālē – par 52%, bet A11 maģistrāles virzienā – par 39%.

Tā kā iedzīvotāju skaits Liepāju ieskaujošajos novados samazinās, tiek pieņemts, ka novērojamo intensitātes pieaugumu radīja kravu pārvadājumu un tūristu apmeklējumu faktori.

Kravas transporta diennakts vidējā intensitāte analogiskajā Rīgas-Liepājas A9 šosejas iecirknī pieauga par 43%, bet Liepājai tuvākajā A11 šosejas posmā – par 51% 2010.-2019. gada periodā. Interesanti atzīmēt, ka kravu transporta plūsma minētajos posmos vāji korelē ar kopējo autotransporta pārvadāto kravu apjomu Liepājā, kurai 2012.-2017. gadā novērojamas ievērojamas svārstības.

Ļoti ticams ir arī patstāvīgi ar auto ceļojošo Latvijas un ārvalstu (pamatā Lietuvas) ceļotāju devums šīs satiksmes dinamikas noteikšanā. Tā 2010.-2018. gada periodā kopējais Liepājas naktsmītnēs apkalpoto tūristu skaits pieauga par 95%.

## PAŠVALDĪBAS AUTOCEĻU INFRASTRUKTŪRA (PIEDĀVĀJUMS)

Galvenie autotransporta satiksmi apkalpojošie infrastruktūras elementi pilsētā ir pašvaldības ielu tīkla braucamā daļa un autostāvvietas. Būtiski infrastruktūras elementi ir arī ielu apgaismojums un lietus ūdens kanalizācijas tīkli.

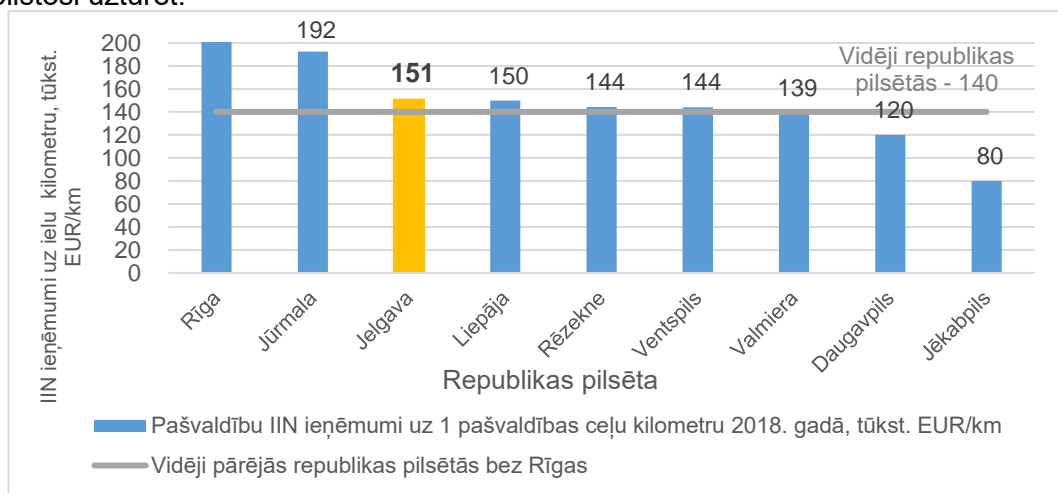
### Ielu tīkla braucamā daļa

Kopējais pašvaldības ceļu tīkls pēc 2019. gada datiem sastāda 271 km un to braucamās daļas kopplatība ir 1,87 km<sup>2</sup> jeb 3% no pilsētas administratīvās teritorijas. Sadalījums pēc seguma:

- Asfaltbetona segums – 165,82 km
- Bruģakmens segums – 22,99 km
- Cementbetona segums – 8,26 km
- Grants segums – 44,35 km
- Bez seguma – 29,61 km (neizbūvētās ielas, pārsvarā Karosta)

Pēdējo 15 gadu laikā būtiski sakārtota ielu brauktuves infrastruktūra, tajā skaitā noasfaltētas apmēram 11 km grants ielu, divreiz palielinājies lietus ūdens kanalizācijas tīklu kopgarums, kā arī apmēram 90 % no pilsētas apgaismojuma sistēmas ir izbūvēta no jauna.

Zemāk Attēlā 1.5. parādīta šī autoceļu tīkla apjoma samērība ar pašvaldības kapacitāti to atbilstoši uzturēt:



**ATTĒLS 1.5. PAŠVALDĪBU IIN IEŅĒMUMI UZ 1 PAŠVALDĪBAS IELU TĪKLA KILOMETRU 2018. GADĀ**

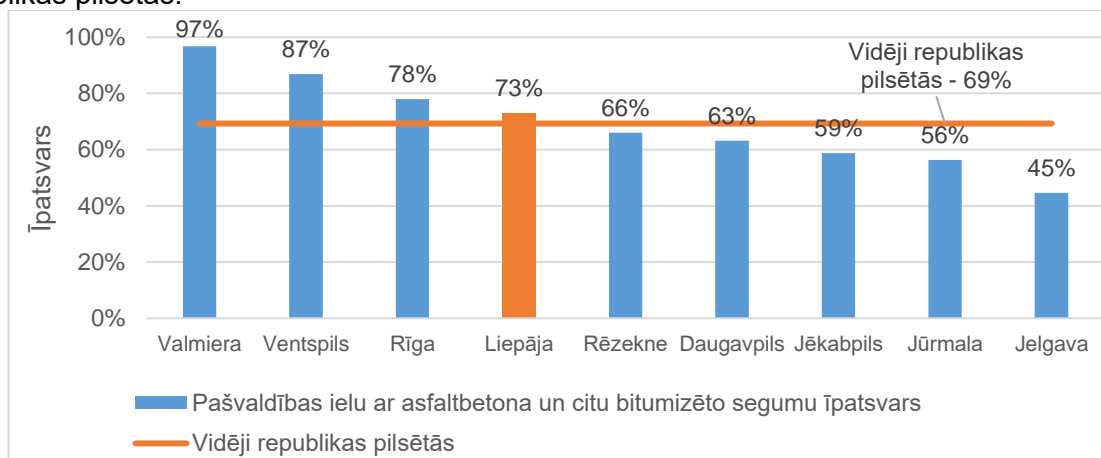
Avots: Liepājas pilsētas domes Attīstības pārvalde un CSP

No Attēla 1.5. datu apskata tika izslēgta Rīga, kuras IIN ieņēmumi uz 1 ielu tīkla kilometru 3,4 reizes pārsniedza pārējo pilsētu vidējo.

Salīdzināmāku republikas pilsētu kontekstā Liepāja izceļas ar relatīvi augstu IIN ieņēmumu bāzes apjomu attiecībā pret uzturamo ielu tīklu, vidējo rādītāja vērtību 2018. gadā pārsniedzot par 10 tūkst. EUR.

Nozīmīgs aspekts ceļu tīkla efektīvai funkcionēšanai ir tās seguma veids, kur autotransportam labvēlīgākais ir cietais (melns vai cementbetona) segums, savukārt irderenais ceļa segums (grants vai zemes ceļš) ir resursus taupoša alternatīva ielām ar īpaši zemu satiksmes intensitāti, kuru uzlabošana ir atkarīga pašvaldības budžeta prioritātēm un līdzekļu pietiekamības.

Zemāk Attēlā 1.6. parādīts asfaltbetona un citu bitumizēto seguma ielu tīkla īpatsvars republikas pilsētās:



**ATTĒLS 1.6. REPUBLIKAS PILSĒTU PAŠVALDĪBAS IELU AR ASFALTBETONA UN CITU BITUMIZĒTO SEGUMU ĪPATSVARŠ, 2018. GADS**

Avots: CSP

Attēls 1.6. parāda, ka Liepājas cietā seguma ielu īpatsvars ir virs republikas pilsētu vidējā, to pārsniedzot par 4 pp, taču neskatoties uz Liepājas labvēlīgāko pašvaldības budžeta un ielu tīkla attiecību, Valmiera un Ventspils panākuši ievērojami augstāku cietā seguma ielu īpatsvaru. Ņemot vērā, ka statistikā ir iekļautas arī ielas bez seguma, realitātē Liepājā ar cieto segumu ir 82% ielas, kas ir vairāk kā Rīgā

Īpaši izceļama Valmiera, kurai salīdzinājumā ar 2011. gadu (administratīvi teritoriālās reformas īstenošanas gads) par 41 pp pieauga melnā seguma ielu īpatsvars, laikā kad pārējās pilsētās vidējās īpatsvars bija pat samazinājies (par 2 pp).

Papildu ceļa seguma veidam, kritisks aspekts ir paša seguma kvalitātei.

Pēdējo 15 gadu laikā Liepājā ielu brauktuvju tehniskais stāvoklis ir būtiski uzlabojies. Tas ir izdevies sekmīgi piesaistot gan ES fondu līdzekļus, gan arī kredītresursus un budžeta līdzekļus. Maģistrālās pilsētas ielu brauktuves ir sakārtotas gandrīz pilnībā, izņemot Ganību ielas posmu no Kungu līdz Salmu ielai. Grants ielām laika posmā no 2012. līdz 2015.gadam ir pilnībā nomainīts grants segums un grants ielas tiek regulāri apstrādātas ar preputekļu materiālu. Iekškvartālu sakārtošanas programmas ietvaros 2020.gada beigās apmēram 90% no daudzdzīvokļu iekškvartālu ielām būs atjaunots asfaltbetona segums. 2020.gadā arī plānots turpināt grants ielu asfaltēšanu. Sliktāka situācija ir ar akmens bruģa seguma ielu tehnisko stāvokli, taču sakārtošanu kavē nepieciešamība sakārtot sadzīves kanalizācijas un ūdensvada tīklus. Neskatoties uz uzlabojumiem, budžetā jāparedz līdzekļi esošā seguma virskārtu uzturēšanai, lai nodrošinātu esošā

tehniskā stāvokļa saglabāšanu, virskārta jāatjauno katru gadu apmēram 10 km asfaltbetona seguma.

Tuvākajos divos gados paredzēts sakārtot Ezermalas, Roņu, Skolas, Peldu, Cukura ielas un Kārļa Zāles laukumu.

Autosatiksmes plūsmu būtiski ietekmē dabiski un mākslīgi radīti reljefa šķēršļi. Liepājas gadījumā tos galvenokārt rada divi ārējās satiksmes infrastruktūras mezgli:

1. Ostas hidrotehniskās būves – Tirdzniecības un Karostas kanāli;
2. Liepājas dzelzceļa tīkls.

Ostas kanāli pilsētu ziemeļu-dienvidu virzienā sadala trīs daļās. To pārvarēšanai pieejami trīs tilti. Pāri Tirdzniecības kanālam – Tramvaja tilts un Jaunais tilts. Karostas kanālu ļauj šķērsot izgriežamais Oskara Kalpaka tilts (veido daļu no Liepājas industriālā kultūrvēsturiskā mantojuma).

Atbilstoši Liepājas spēkā esošajam Teritorijas plānojumam, Oskara Kalpaka tilts apkalpo tikai vieglo transportu un gājējus. taču Karostas rūpniecisko uzņēmumu kravu apriti nodrošina kanālu apvedošā Cukura iela. Karostas tilts rekonstruēts 2009.gadā, 2018.gadā mainīts dēļu klājs. Tuvākajā laikā investīcijas Karostas tiltam nav nepieciešamas. 2020.gadā plānots rekonstruēt bijušo dzelzceļa tiltu, izveidojot tur infrastruktūru velosipēdistiem un gājējiem.

Abi minētie pieslēgumi pilnībā nodrošina pašreizējo transporta plūsmu pieprasījumu un 2012. gadā bija noslogoti par apmēram 50% no to kopējās caurlaides spējas. Patlaban Karostas industriālajā parkā strauji augošais ražojošo uzņēmumu skaits liek pārskatīt pastāvošo apkaimes sasniedzamību.

Tirdzniecības kanālu pārvarēšanu nodrošina 2 tilti – Tramvaju tilts un Jaunais tilts. 2019.gadā tika pabeigta Tramvaja tilta rekonstrukcija, 2011.gadā tika sakārtots Jaunā tilta segums. Abi tilti ir labā tehniskā stāvoklī, būtiskas investīcijas tuvākā laikā nav nepieciešamas.

Teritorijas plānojumā ir izteikts priekšlikums, ka ilgtermiņā, autosatiksmes intensitātei pieaugot, būs nepieciešams vēl viens Tirdzniecības kanāla šķērsojums uz austrumiem no Jaunā tilta. Tas veidos daļu no jaunās D kategorijas ielai gar Liepājas ezera krastu, vienlaikus kalpojot par pretplūdu aizsargvalni. Tomēr kā alternatīva trešajam Tirdzniecības kanāla šķērsojumam šeit būtu apsverama Liepājas apvedceļa izbūve caur Otaņķiem tādā veidā nodrošinot kravas transporta piebraukšanu ostai no Grobiņas puses.

Būtiski ir apzināt vietas, kur pilsētas nozīmes automaģistrāļu auto plūsma konfliktē ar dzelzceļa satiksmi. Liepājā ir 3 šādu vietas:

- Cukura un Pulvera ielu krustojums ar viena līmeņa dzelzceļa pārbrauktuvi;
- Viena līmeņa dzelzceļa pārbrauktuve Brīvības ielā;
- Oskara Kalpaka-Raiņa ielu atdalošā viena līmeņa dzelzceļa pārbrauktuve;

Visu nosaukto satiksmes sadursmes punktu novēršanai Teritorijas plānojums paredz katrā no šīm vietām izbūvēt divu līmeņu transporta mezglu.

## Autostāvvietas

Autotransporta sekmīgai izmantošanai pilsētas ietvaros nepieciešams arī atbilstošas kapacitātes autostāvvietu piedāvājums.



Saskaņā ar Liepājas pilsētas domes mājaslapā publicēto informāciju Liepājā kopumā ir 22 pašvaldības maksas autostāvvietas, kurās vienlaicīgi kopā var novietot 440 automašīnas.

Divos ielu posmos – Kuršu ielā, posmā no Rožu ielas līdz K. Ukstiņa ielai, un Graudu ielā, posmā no F. Brīvzemnieka ielas līdz K. Valdemāra ielai, – atļauts bez maksas stāvēt 30 minūtes, savukārt neierobežota laika bezmaksas automašīnu stāvlaukumi pieejami:

- Pie koncertzāles “Lielais dzintars”, Jūras ielā 18,
- Pilsētas centrā, Rožu laukumā 1/4 (uz laiku līdz 1 stundai),
- Pie jūras, Kūrmājas prospekta galā, blakus Kūrmājas prospektam 30,
- Pie Liepājas teātra, Bāriņu ielā 12,
- Jaunliepājā, Annas tirgū, Tirgus ielā 22,
- Pie pilsētas domes, Kuršu ielā 12.

Liepājas pilsētas teritorijas plānojuma 2012.gada situācijas raksturojumā tiek atzīmēts, ka pilsētas centrā ir jūtams stāvvietu deficīts organizētu izklaides pasākumu laikā. Arī plānotai koncertzālei nav paredzēts pietiekams autostāvvietu skaits.

2015.gadā pēc koncertzāles uzcelšanas tika izbūvēts stāvlaukums apmēram 200 vietām. Pēdējos gados pie Muitas ēkas un arī pie Loču torņa ir izbūvētas apjomīgi stāvlaukumi. 2021.gadā plānots izbūvēt stāvlaukumu pie Baznīcas un Skolas ielas krustojuma. Iespēju robežās būtu vēlama stāvlaukumu izveide ap pilsētas centru. Pieļaujama neapbūvēto privāto gruntsgabalu izmantošana pagaidu autostāvvietām.

## 1.1.2. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

### SABIEDRISKĀ TRANSPORTA VISPĀRĪGĀ NOZĪMĪBA PILSĒTĀ UN KONKRĒTI LIEPĀJĀ

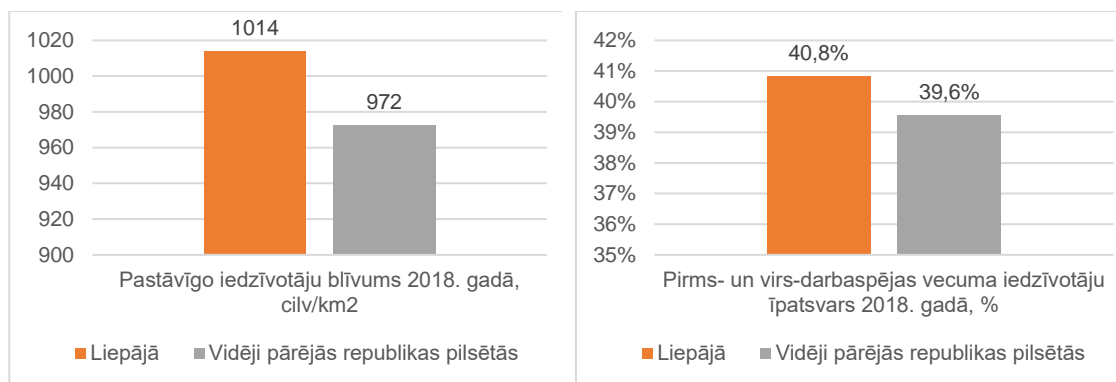
Iekšpilsētas sabiedriskā transporta neatņemamā raksturiezīme ir sabiedriskā transportlīdzekļa salona augsta piesātinātība ar pasažieriem. Lai arī salīdzinājumā ar individuālo autotransportu, sabiedriskā transporta pasažieriem jāsastopas ar šaurai publiskai videi raksturīgām neērtībām, taču šī īpatnība vienlaikus nodrošina arī virkni sekmīgai pilsētas funkcionēšanai vajadzīgās priekšrocības.

Pirmkārt, pilsētām raksturīgais ārtelpas platības deficīts un augsta pārvietošanās intensitāte, rada vajadzību pēc transporta aizņemtās satiksmes telpas un pārvadāto pasažieru efektivitātes. Sabiedriskā transporta telpas un pasažieru ietilpības parametri ir nesalīdzināmi labāki par individuālā autotransporta parametriem.

Otrkārt, teritorijas sabiedrībā allaž pastāv būtisks maznodrošināto iedzīvotāju īpatsvars, kuri nevar atļauties pārvietoties ar automašīnu, taču pārvietoties ar kājām iespējams vien uz salīdzinoši nelieliem attālumiem. Attiecīgi sabiedriskais transports pilda arī sociālo funkciju maznodrošināto vajadzību apmierināšanā pēc mobilitātes.

Zemāk Attēlu kopumā 1.7. parādīti salīdzinošie dati par sabiedriskā transporta nozīmības priekšnoteikuma faktoriem Liepājā:





**ATTĒLS 1.7. IEDZĪVOTĀJU BLĪVUMS UN ĀRPUS DARBSPĒJAS VECUMA IEDZĪVOTĀJU ĪPATSVARS LIEPĀJĀ UN PĀRĒJĀS REPUBLIKAS PILSĒTĀS, 2018. GADS**

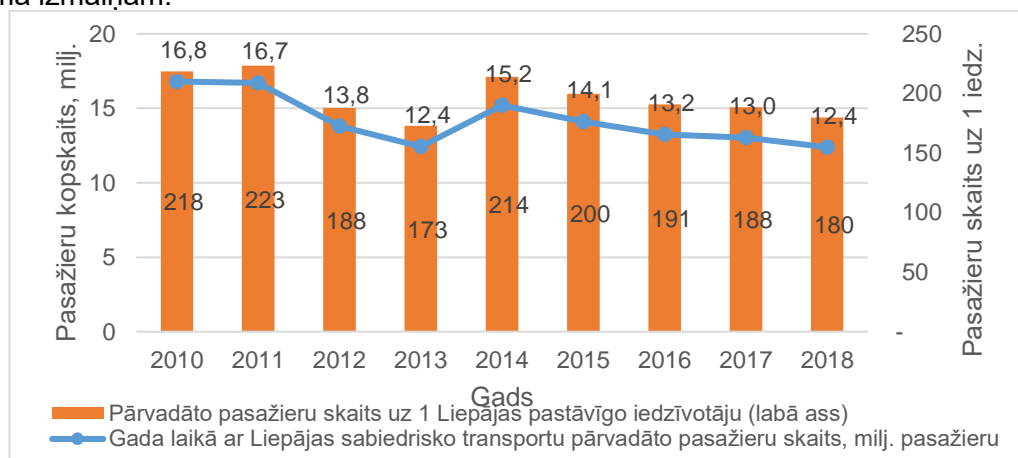
Avots: CSP

No Attēla 1.7. redzamajiem grafikiem izriet, ka Liepājai ir relatīvi lielāka nosliece efektīvākai iekšējās satiksmes nodrošināšanā paļauties uz sabiedrisko transportu.

Augsts iedzīvotāju blīvums norāda uz augstu pārvietošanās intensitātes potenciālu pilsētā, kas pieprasa aizņemtās telpas un ietilpības ziņā efektīvu transporta sistēmu, bet salīdzinoši augsts ārpus-darbspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars liecina par augstu pieprasījumu pēc sabiedriskiem pakalpojumiem, tostarp, sabiedrisko transportu.

#### PIEPRASĪJUMS PĒC LIEPĀJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMIEM

Nākamajā Attēlā 1.8. ir parādīti dati par Liepājas sabiedriskā transporta pieprasījuma apjoma izmaiņām:



**ATTĒLS 1.8. LIEPĀJAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS, 2010.-2018. GADS**

Avots: LPPA "Liepājas sabiedriskais transports" un CSP

Grafiskā Attēla 1.8. līkne skaidri norāda uz kopējo pasažieru apgrozības kritumu Liepājā (-26%). Saproto, ka pārveidoto pasažieru apjoma izmaiņas pašsaprotami nosaka kopējais iedz. skaits pilsētā, šī faktora ietekme novēršanai tika izveidota stabiņu diagramma par pasažieru skaitu uz 1 iedz.

No stabiņu diagrammas dinamikas var secināt, ka pasažieru apgrozījums pamatā samazinās nevis uz iedzīvotāju skaita samazinājuma dēļ (vien -10,6% ), bet gan dēļ iedzīvotāju tieksmes arvien retāk izmantot sabiedrisko transportu.

#### LIEPĀJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEDĀVĀJUMS

Nozīmīgāko daļu iekšpilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošina Liepājas pilsētas pašvaldības aģentūra "Liepājas sabiedriskais transports", noslēdzot līgumu par pārvadāšanas pakalpojumu Liepājas maršrutos iegādi ar akciju sabiedrību "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" un sabiedrība ar ierobežotu atbildību "LIEPĀJAS TRAMVAJS".

AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" 2020. gadā Liepājas ietvaros (ieskaitot Lidostu) piedāvā 26 regulāros autobusu maršrutus, savukārt SIA "LIEPĀJAS TRAMVAJS" sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus vienā tramvaju maršrutā.

Pasažieru pārvadāšanas ārpakalpojumus Liepājā piedāvā arī privātie pakalpojumu sniedzēji - taksometri.

Attiecībā uz turpmāk attīstāmajiem Liepājas sabiedriskā transporta aspektiem (no lietotāju puses) jāatzīmē novecojušo Liepājas tramvaju parku, 2020.gadā jau sākas novecojušo tramvaja vagonu nomaiņa, kā arī Teritorijas plānojumā pieminēto par sabiedriskā transporta nepieejamību Laumas apkaimes iedzīvotājiem, ko varētu uzlabot izbūvējot pārvadu Parka ielā.

### **1.1.3. GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA, VIDES PIEEJAMĪBA**

Šajā sadaļā iet runa par pilsētas spēju apmierināt pārvietošanās vajadzību, cilvēkiem izmantojot no dabas dotos anatomiskos pārvietošanās līdzekļus – kājas vai arī to aizvietojošos (attiecībā uz cilvēkiem ar kustību traucējumiem) vai arī paātrinātošos (velosipēdi) palīg līdzekļus.

#### **VIDES PIEEJAMĪBA**

Absolūtā vairumā gadījumu cilvēku ienākšana no ārtelpas iekštelpās, kur paredzēts saņemt pakalpojumus, nonākt dzīvesvietā vai veikt ekonomisko darbību, noris tieši ar dabisko pārvietošanās līdzekļu palīdzību, tāpēc būtiski panākt, ka pilsētas ēkām un būvēm nodrošināta ērta piekļuve ar kājām, kā arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

Šajā sakarā katra Liepājas pašvaldības īstenotā vides objekta jaunbūves vai pārbūves projektā tiek iestrādāts ar vides pieejamību saistītais risinājumu kopums.

2019.gadā tika aktualizēti ieteikumi vides pieejamības risinājumiem, kaut arī Liepāja ir līderis vides pieejamības ziņā Latvijā, taču vides pieejamības un universālā dizaina principu īstenošanā vēl joprojām saglabājas telpa izaugsmei.

Vairāk par iedzīvotāju apmierinātību ar vides pieejamību iespējams iepazīties profila 5. sadaļā par iedzīvotāju aptauju rezultātiem.

#### **PĀRVIETOŠANĀS AR KĀJĀM**

Runājot tieši par gājēju pārvietošanos pilsētvides ārtelpā, pirmkārt, jāuzsver tās funkcionālā nozīme pilsētas cilvēkresursu transportēšanas nodrošināšanā.

Pārvietošanās ar kājām no indivīda viedokļa ir izmaksu ziņā efektīvākais pārvietošanās veids salīdzinoši tuvu galamērķu sasniegšanai. Līdz ar to, gājēju plūsma būs visintensīvākā, kur atrodas objekti, kas ikdienā pievelk un koncentrē apjomīgas cilvēku masas. Īpaši krasi tas izpaužas jaukto funkcionālo zonu pilsētas daļās, bet nomaļās vietās ar viendabīgu funkcionālo izmantošanu – kvartālos ar augsti apmeklētiem objektiem un tuvākajām sabiedriskā transporta pieturvietām. Primāri šajās apkaimēs un kvartālos jābūt nodrošinātai atbilstošas kvalitātes un kapacitātes gājēju infrastruktūrai.

Otrkārt, gājēju satiksmei piemīt arī sabiedrībai kopumā labvēlīgi ārējie efekti:

- Gājēji nerada motorizētam transportam raksturīgo ārējās vides piesārņojumu;
- Iešanai ar kājām piemīt būtiska rekreatīvā un veselības stiprināšanas iedarbība.

Attiecīgi kultivējot "gājēju" kultūru pilsētā iespējams veicināt vietējo cilvēkresursu darbību atjaunotni un produktīvo dzīvildzi (gan caur piesārņojuma reducējumu, gan rekreāciju, gan paaugstinātu aerobo slodzi), kā arī sekmēt pilsētas pievilcību, kā tūrisma galamērķi, kas sniegs papildu ekonomisko piensumu pilsētas kopienai.

No tā izriet, ka pilsētā jānodrošina pēc iespējas visaptverošāku gājēju infrastruktūras izplatību.

Veidi kā sekmēt gājējiem labvēlīgu pārvietošanās infrastruktūru pilsētvidē no vienas puses aplēš pie traucējošu faktoru reducēšanas, piemēram:

- Laba seguma gājēju ietves, kas fiziski atdala gājēju plūsmu no to apdraudošās motorizētās satiksmes (vēlama arī atdalīšana no velosatiksmes);
- Motorizētās satiksmes "nomierināšana", vēlams ar atbilstošiem ceļu infrastruktūrā integrētiem ātruma "slāpēšanas" risinājumiem;
- Veicināta ietvju un gājēju ielu savstarpējā savienotība, izveidojot gājējiem ērtas pārejas vietās, kur saduras gājēju plūsma ar motorizētā transporta plūsmu.
- Tikai gājējiem paredzētie ielu posmi jeb gājēju ielas, kas izslēdz jebkādu autotransporta traucējošu ietekmi.

Liepājā jau sastopama daļa no minētajiem gājējiem labvēlīgas pilsētvides elementiem, tostarp, izplatīts gājēju ietvju tīkls ar tās posmus savienojošajām gājēju pārejām, kā arī atsevišķi gājēju ielu posmi Vecliepājas centrā (Zivju iela, Jaunā iela, Pasta ielas posms, Tirgoņu iela). Tomēr grants un zemes ceļu klātbūtne liecina, ka vietām atbilstošā infrastruktūra ir iztrūkstojša.

No otras puses pārvietošanos ar kājām, īpaši, ja tam ir rekreācijas nolūks, var veicināt ar pozitīviem stimuliem piemēram, integrējot gājēju infrastruktūras tīklā vietas ar augstvērtīgām kultūrvēsturiskām, dabas ainavām.

Liepājas gājēju ietvju tīkla jau ir integrētas gan Vecliepājas un Jaunliepājas apkaimes ar senatnīgo apbūves arhitektoniku, pilsētas parki un skvēri, mākslīgās (ostas promenāde) un dabiskās (Zirgu sala pie Liepājas ezera) ūdensmalas u.c. objekti. Tomēr gājēju infrastruktūrai ir telpa izaugsmei arī šajā kontekstā, par piemēru ņemot Karostas teritoriju ar iztrūkstojšu gājējiem paredzētu labiekārtojumu.

Vairāk par gājēju infrastruktūras nepilnībām no lietotāju perspektīvas lasīt profila 5. sadaļā.

## VELOTRANSPORTS

Šis nemotorizētā transporta veids kalpo vienīgi kā cilvēka anatomiskā pārvietošanās "biomehānisma" pastiprinātājs. Tas nozīmē, ka tam piemīt visi gājēju satiksmei raksturīgie pozitīvie ārējie efekti, taču tas vienlaicīgi ļauj ievērojami paaugstināt indivīdam izdevīgo pārvietošanās attālumu. Tas pamudina velotransportu izvirzīt kā prioritāro iekšējās transporta sistēmas attīstības vektoru. Šī transporta veida attīstībai nepieciešams apzināt tā specifiku.

Velosipēds, būdams riteņu transportlīdzeklis, pēc būtības pieprasa motorizētam riteņu transportam līdzīgu satiksmes infrastruktūru – līdzenu cietu braucamās daļas segumu. Tomēr velotransporta relatīvi zemais pārvietošanās ātrums un nelielā masa salīdzinājumā ar motorizēto transportu, kopējā satiksmes plūsmā velosipēdistus padara

apdraudētus. Tamdēļ, līdzīgi kā gājējiem, velotransporta infrastruktūrai, pirmkārt, jāpanāk no pārējās transporta plūsmas atdalītu velosatiksmes telpu.

Patlaban Liepājā ir sastopami gan mazāk fiziski velosatiksmi atdaloši risinājumi, piemēram, uz ielas braucamās daļas to atdalot ar horizontālo apzīmējumu, gan arī fiziski atdalītas, jauktās velo un gājēju ietves. Liepājā šobrīd kopumā izbūvēti dažāda veida veloceļi kopumā vairāk nekā 50 km garumā.

Velotransportam pēc analogijas ar autotransportu arī nepieciešamas atbilstošas novietnes. Pilsētā izveidotas īpaši Liepājai dizainētas velonovietnes, kuras izvietotas pie plaši apmeklētiem sabiedriskiem objektiem, kā Pētertirgus, pilsētas dome, Sv. Nikolaja katedrāle, stacijas laukums, Liepājas pludmale, Rožu laukums un citviet.

Gan iešanu ar kājām, gan braukšanu ar velosipēdu var veicināt ar pozitīvu stimulu jeb uzrunājošu ainavisko vidi, ko baudīt brauciena laikā. Pašreiz ainaviskos resursus ekspluatējošs veloceļš posms stiepjas gar pilsētas jūrmalas parka teritoriju, skar daļu no Vecliepājas vecpilsētas, tās ostmalu un daļēji arī Jaunliepājas sarkanā mūra vēsturiskās apbūves rajonus.

## 1.2. ĀRĒJĀ MOBILITĀTE (OSTA, LIDOSTA, DZELZCEĻŠ)

Liepājas sakarus ar ārpusauli nodrošina jūras, gaisa, dzelzceļa un jau pieminētais auto-transports. Tāpat tiks apskatīts arī Liepājā bāzētā sabiedriskā transporta piedāvājums ar galapunktiem ārpus Liepājas, kā arī Liepājas ārējās velotransporta saiknes.

### 1.2.1. OSTA

#### OBJEKTA FIZISKĀS APRISES

Liepājas osta ir viena no Baltijas jūras Austrumu krasta neaizsalstošajām ostām. Tai piederīgā teritorija aizņem 24 072 ha lielu platību (370 ha sauszemes teritorija, 810 ha - akvatorija un ārējais reids 22 890 ha. Peldlīdzekļu apkalpošanai pieejamas 80 piestātnes ar kopējo garumu 8167 m un ūdens dziļumu pie piestātnēm no 4,5 – 10,5 m.

Liepājas ostas teritoriju veido pieci ostas baseini:

- Tirdzniecības kanāls;
- Ziemas osta;
- Brīvosta;
- Karosta;
- Priekšosta.

Liepājas osta, kas atšķirībā no lielākās daļas Baltijas jūras Austrumu krasta ostu, kas atrodas upju grīvās (samazina ostas dziļuma uzturēšanas izmaksas), ir būvēta kā jūras osta. Liepājas ostas plānojums ir veidots atbilstoši militārās ostas vajadzībām. Ostai ir raksturīga ļoti liela akvatorija (militāro kuģu novietošanai un aizsardzībai pret viļņiem Brīvostas un Priekšostas baseinos) un liels hidrobūvju garums (8182 m), kas apgrūtina un sadārdzina Liepājas ostas attīstību.

Liepājas osta ir daļa no Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ), kuru pārvalda un uzrauga Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

#### SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS APRAKSTS

Liepājas osta atsāka darbību kā tirdzniecības osta tikai 1992. gadā pēc Padomju armijas aiziešanas no Latvijas. 50 gadus tā bija slēgta militārā osta. Ostas saimnieciskā darbība aptver gan kravu plūsmas, gan pasažieru plūsmas apkalpošanas segmentu.

## Saimnieciskās darbības kravu segments

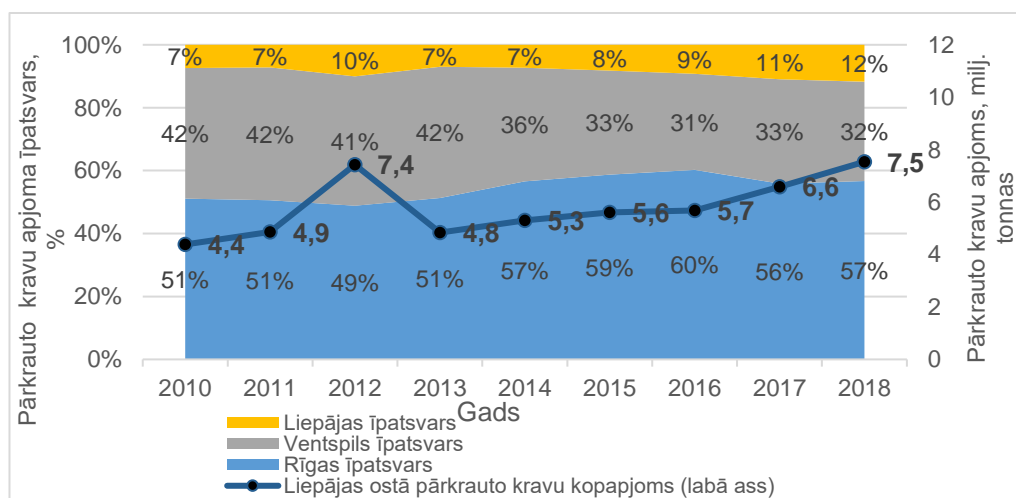
Šajā Liepājas ostas segmentā strādā 14 stividoru kompānijas, kas nodrošina dažādu veidu beramo, lejamo un ģenerālo kravu pārkraušanu.

Ostas uzņēmumu rīcībā ir mūsdienīga kravu pārkraušanas tehnika, ietverot gan portālos, gan mobilos celtņus, autoiekrāvējus un citu tehniku.

Ostā tiek nodrošināta arī visu veidu kravu uzglabāšana, kam pielāgoti atklātie kravu uzglabāšanas laukumi un slēgtās noliktavas kopumā 510 000 m<sup>2</sup> platībā, kā arī silosi, saldētavas un rezervuāri ar kopējo ietilpību 128 400 m<sup>3</sup>.

2017. gada izvērtējumā tika atzīmēts, ka Liepājas ostā ir nepietiekams kuģošanas ceļu dziļums kuģu virs 50 000 DWT uzkraušanai pie piestātnēm. Daļa no piestātnēm ir tirdzniecības ostas funkcijām nepiemērotas un nolietojušās, kas apgrūtina nomnieku saimniecisko darbību. Ir nepietiekama ostas iekšējo ceļu (dzelzceļš, autoceļš) kapacitāte, lai nodrošinātu efektīvāku kravu pārkraušanu. Liela daļa Liepājas ostas kopējo hidrotehnisko būvju ir nolietojušās, un tām ir nepieciešama atjaunošana.

Zemāk Attēlā 1.9. apkopoti dati par aprakstītās infrastruktūras konkurētspēju kravu plūsmas piesaistē Liepājai, parādot datus par apkalpoto kravu kopapjomu, kā arī apjoma īpatsvaru pārējo Latvijas lielo ostu kontekstā:



**ATTĒLS 1.9. LATVIJAS LIELAJĀS OSTĀS PĀRKRAUTO KRAVU APJOMA STRUKTŪRA UN LIEPĀJAS OSTĀ PĀRKRAUTO KRAVU KOPAPJOMS 2010.-2018. GADA PERIODĀ**

Avots: CSP

Kopš 2014. gada ostas gada kravu apgrozījums ostā stabili pieauga un uz 2018. gadu sasniedza atzīmi 7,5 milj. tonnas gadā.

Rīgas gadījumā apkalpoto kravu apjoms ievērojami svārstījās un rezultējās ar stagnējošu dinamiku

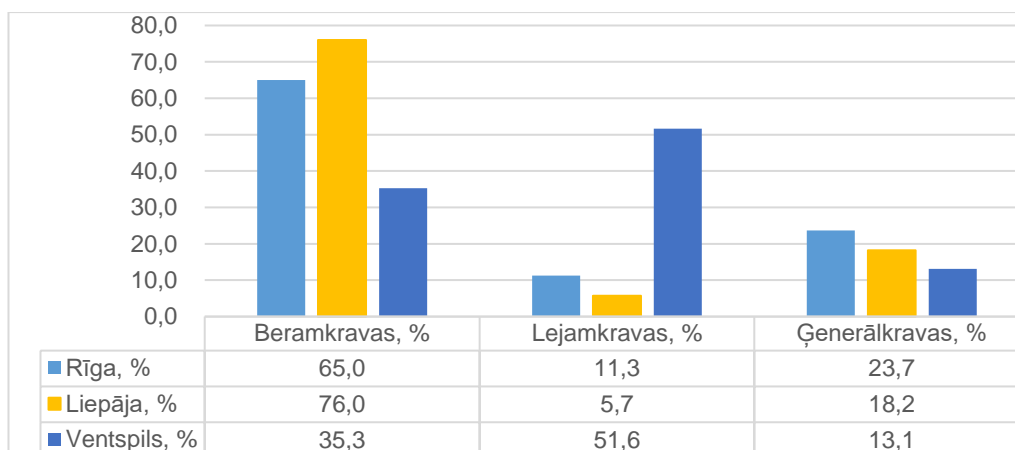
(+2%), bet Ventspils ostai apgrozījums 2013. – 2016. gada periodā būtiski samazinājās, kravu apgrozījumam nostabilizējoties vien 2017. un 2018. gadā. Summārais samazinājums -34%.

Aprakstītās tendences nosaka to, ka Liepājas ostai apskatāmajā periodā izdevās par 5 pp. uzlabot savu īpatsvaru lielo ostu apkalpoto kravu kopapjomā. Tomēr neskatoties uz to Liepāja vēl joprojām saglabā kravu apgrozījuma ziņā mazākās lielās ostas statusu Latvijā.

Iepriekš aprakstītā lielo Latvijas ostu kravu apgrozījuma lielāko īpatsvaru veido tranzīta kravas no NVS valstīm, galvenokārt Krievijas (2016. gadā Rīgas brīvastā 80%, Ventspils brīvastā 90% un Liepājas ostā 60%). Galvenās Liepājas ostas tranzītkravu izcelsmes valstis ir Krievija, Baltkrievija, Lietuva un Ukraina. Šī kravu izcelsmes ģeogrāfija nosaka to, ka visās lielās ostās prevalē nosūtošo kravu plūsma, saņemtajam kravām veidojot 2010.-2018. gada periodā vidēji vien 11% no apkalpoto kravu kopapjoma.

Tomēr tas, ka Liepājas vietējās kravas veido apmēram 40% no Liepājas ostas kopējā kravu apjoma, ir Liepāju izceļoša raksturiezīme. Tās vietējo kravu izcelsmes baseins ir galvenokārt Kurzemes plānošanas reģions.

Runājot par apkalpojamo kravu veidiem, zemāk Attēlā 1.15. apkopota 2018. gada informācija par lielāko apkalpoto kravu grupu īpatsvara sadalījumu Latvijas lielajās ostās:

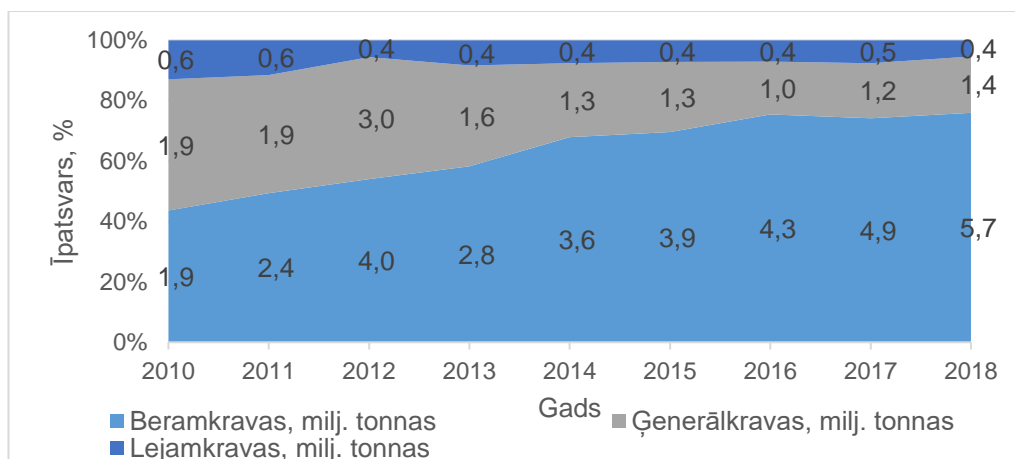


**ATTĒLS 1.10. AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS UN SAŅEMTAS KRAVAS PA KRAVU VEIDIEM 2018.GADĀ, % NO KOPĒJĀS KRAVU APGROZĪBAS**

Avots: Liepājas pilsētas domes Attīstības pārvalde

Kā secināms no Attēla 1.10., Liepāja lielo ostu vidū salīdzinoši vislielākā mērā specializējusies beramkravju apkalpošanā.

Nākamais Attēls 1.11 sniedz detalizētāku ieskatu Liepājas ostā apkalpojamo kravu struktūras izmaiņām laika nogrieznī:



**ATTĒLS 1.11 LIEPĀJAS OSTĀ PĀRKRAUTO KRAVU APJOMS SADALĪJUMĀ PA KRAVU KATEGORIJĀM 2010.-2018. GADA PERIODĀ**

Avots: LSEZ

Liepājas ostas orientācija beramkravu pārkraušanā, kā izriet no Attēla 1.11., attīstījās pakāpeniski, 2010. gadā šim kravas veidam veidojot vien nedaudz virs 40% no kopējā kravu apgrozījuma.

Liepājas osta specializējas Kurzemes plānošanas reģiona kravu baseina apkalpošanā (graudi, kokmateriāli, biokurināmais, cements u.c.), bet tranzīta kravu segmentā apkalpo specializētas neliela apjoma (nišas) kravas, pamatā no Krievijas, Baltkrievijas, Lietuvas un Ukrainas un kurām ir nepieciešamas papildu loģistikas operācijas ostas teritorijā. Piemēram, stividoru SIA "Liepāja Bulk Terminal" apkalpo 80% no Krievijas eksportētajiem cukurbiešu atgriezumiem. Iepriekš minētā specializācija ir Liepājas ostas salīdzinošā priekšrocība (ekspluatējot diversifikācijas ekonomijas ieguvumus) salīdzinājumā ar pārējām Latvijas lielajām ostām. Tranzīta kravu nišu tirgus specializācija nodrošina iespējas saņemt kravas no Krievijas, neskatoties uz šīs valsts pašreiz īstenojamo kravu pārvirzīšanas politiku uz pašmāju ostām.

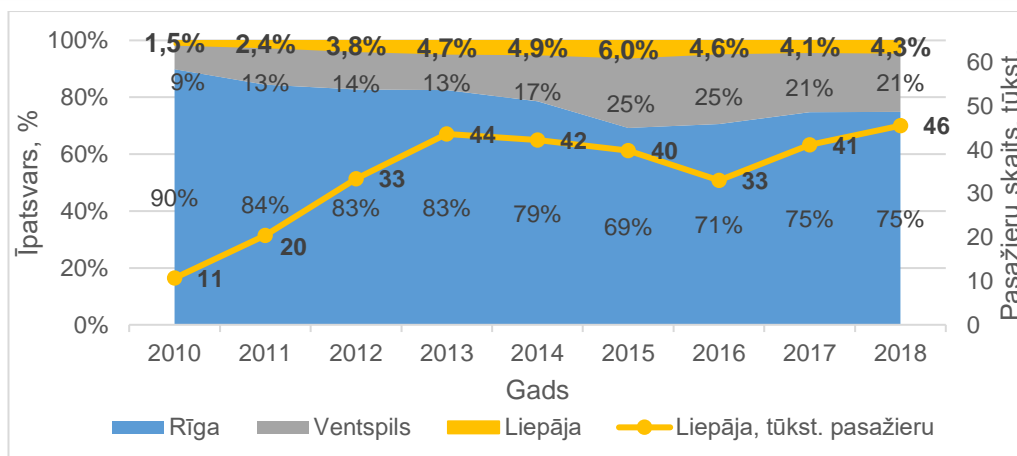
### Saimnieciskās darbības pasažieru segments

Pilsētas tūrisma sektora noieta vairošanā ievērojama nozīme ir Liepājas ostas nodrošinātajai pasažieru plūsmai.

Liepājas ostā dibināta pastāvīga kravu-pasažieru (RO-PAX) prāmju līnija kustība maršrutā: Liepāja - Travemünde, Vācija (5 reizes nedēļā). Pārgājiena ilgums no Liepājas uz Travemündi ir 26 stundas.

Zemāk Attēlā 1.12. atainota Liepājas un pārējo Latvijas lielostu pasažieru apgrozības apjoma dinamika to prāmju līniju segmentā:





**ATTĒLS 1.12. LATVIJAS LIELAJĀS OSTĀS APKALPOTO PRĀMJA PASAŽIERU SKAITA STRUKTŪRA UN LIEPĀJĀ AR PRĀMI PĀRVADĀTO PASAŽIERU KOPSKAITS, 2010.-2018. GADS**

Avots: CSP

Attiecībā uz Attēlā 1.8. redzamajiem datiem par Liepājas absolūto pasažieru apgrozījumu (iebraukušie un izbraukušie), summārais pieaugums uz 2018. gadu attiecībā pret 2010. gadu sastāda 326%. Jāatzīmē, ka laika posmā no 2013.-2016. gadam novērojams pārvadāto pasažieru kritums par 24%.

Apskatāmajā laika nogrieznī izbraukušo pasažieru plūsma bija par 9 pp. līdz 20 pp. lielāka nekā iebraukušo pasažieru plūsma.

Izceltais pasažieru apgrozības apmēru pieaugums ļāva Liepājas ostai teju trīs reizes palielināt savu īpatsvaru kopējā lielajās ostās pārvadāto pasažieru apjomā, taču Liepājas daļa saglabājas niecīga. Prāmju līnijās pārvadāto pasažieru kopapjoms 2018. gadā sastādīja 1,06 milj., kur Liepājas daļa sastādīja vien 4,3%, un Rīgas pasažieru ostai turpinot 2015. gada pieauguma tempu, sagaidāms, ka Liepājas pienesums tuvākajā nākotnē varētu reducēties.

## 1.2.2. LIDOSTA

### OBJEKTA FIZISKĀS APRISES UN JURIDISKAIS STATUSS

Starptautiskā lidosta "Liepāja" atrodas Grobiņas novadā, Liepājas ezera austrumu krastā jeb tiešā Liepājas pilsētas pievārtē. Lidostas teritorija aizņem 251 ha.

Par Liepājas lidostas inženiertehnisko pamatni kalpo 1940. gadā izbūvētais Padomju kara lidlauks. Savu mūsdienīgo veidolu lidosta ieguva 2015. gadā, kad noslēdzās vērienīgs rekonstrukcijas projekts, kura laikā tika atjaunots skrejceļa segums, nostiprināta lidjosla, atjaunots un paplašināts manevrēšanas ceļš, atjaunota lidlauka drenāžas sistēma un iegādāta un uzstādīta jauna lidlauka apgaismojuma sistēma.

Liepājas lidostas pastāvošās fiziskās aprises raksturojošā pamatinformācija:

- Skrejceļa garums: 2002 m
- Skrejceļa platums: 40 m
- Manevrēšanas ceļa platums: 18 metri

Liepājas lidosta tās pašreizējā veidolā var maksimāli apkalpot "C" klases gaisa kuģus ar pasažieru vietām līdz 180 pasažieriem un lidojumu attālumu līdz 7000 km (piemēram, Bombardier Dash 8 Q400), kas ir pietiekami plānotajam gaisa pārvadājumu apjomam.

Liepājas lidostas pārvaldību nodrošina pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību (SIA) "Aviasabiedrība "Liepāja"", kas ir daļa no LSEZ komercsabiedrību ekosistēmas.

## SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS APRAKSTS

### Vēsturiskā perspektīva

Liepājas lidostas priekštecis – Liepājas lidlauks – civilās aviācijas funkcijas ieguva 1960.gadā. Padomju okupācijas laikā no bijušā Liepājas kara lidlauka tika veikti 6 lidojumi dienā uz Latvijas Padomju Republikas galvaspilsētu Rīgu un uz citām lielākajām PSRS pilsētām (Ļeņingradu, Maskavu, Kijevu, Minsku, Kaļiņingradu u.c.), gadā vidēji apkalpojot ap 100 000 pasažieriem un 900 tonnu kravas<sup>3</sup>.

Pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas lidosta 1993.gadā tika nodota Liepājas pilsētas pašvaldībai un nodibināta SIA „Aviasabiedrība „Liepāja”. 2008.gadā Liepājas lidosta sasniedza neatkarības gados augstāko pasažieru apgrozījumu – 44 269. Šī gada augustā Liepājas starptautiskā lidosta nodrošināja gaisa savienojumus ar 4 pilsētām un no Liepājas bija iespējams aizlidot uz Rīgu, Kopenhāģenu, Hamburgu un Maskavu, nodrošinot satiksmi 4 reizes darba dienā uz Rīgu, katru dienu uz Kopenhāģenu un Hamburgu, un 3 reizes nedēļā uz Maskavu<sup>4</sup>.

Regulāri pasažieru gaisa pārvadājumi no Liepājas lidostas tika pārtraukti 2009. gadā, bet atsākti 2017. gada pavasarī, pēc tās rekonstrukcijas pabeigšanas 2015. gadā un nodošanas ekspluatācijā 2016. gadā.

Lidostas saimnieciskā darbības atsākšanu nodrošināja AS "Air Baltic Corporation", kas 2017. gada maijā no tās uzsāka pasažieru pārvadājumus gan iekšzemes maršrutā Liepāja – Rīga, gan arī tranzītlidojumu apkalpošanu caur Rīgu, savienojot Liepāju ar pārējiem AS "Air Baltic Corporation" apkalpojamajiem gaisa satiksmes galamērķiem<sup>4</sup> (ar līdzvērtīgu apkalpoto pasažieru apjomu abos noieta segmentos).

2018. gadā apkalpoto pasažieru skaits sasniedza 9,3 tūkstošus. Salīdzinājumam tuvākajā konkurējošajā lidostā Palangā (77 km attālumā no Liepājas lidostas) pasažieru apgrozījums 2018. gadā sasniedza 316 tūkstošus.

### Lidostas salīdzinošās priekšrocības un trūkumi

Liepājas lidostas priekšrocība salīdzinājumā ar citām ES lidostām, tai skaitā Rīgas lidostu, ir attīstībai pieejamā teritorija (apmēram 67 ha) un salīdzinoši nelielā satiksmes intensitāte, kas dod iespējas attīstīt augstas pievienotās vērtības ar aviācijas nozari saistītos pakalpojumus (pilotu skolas, gaisa kuģu servisa centrus, gaisa kuģu ilgtermiņa stāvvietas u.c.).

Liepājas lidostas saimnieciskās darbības attīstību iegrožojošo faktoru klāstam pieskaitāms tas, ka Liepājā un pieguļošajā reģionā nav pieejami galvenie ražošanas faktori: kvalificēts darbaspēks (iespējams, būtu nepieciešams importēt 100% no nepieciešamā darbaspēka un vadības personāla), kā arī ilgtermiņa un pagaidu mājokļi. Liepājas lidosta nevar nodrošināt cilvēkresursu pieejamību arī vidēja termiņa periodā, jo Liepājas Universitāte vai citas augstākās izglītības iestādes Liepājā nenodrošina vai nodrošina ierobežotā apmērā studentu apmācību nepieciešamajās inženiertehnisko zinātņu studiju programmās. Līdz ar to, LSEZ (Liepājas lidosta) nevar izmantot iepriekš minētās salīdzinošās Liepājas lidostas priekšrocības.

<sup>3</sup> Informācija pieejama vietnē: <https://liepaja-airport.lv/lv/par-lidostu/par-lidostu/vesture/>

<sup>4</sup> Pieci populārākie tranzītlidojumi 2017. gadā maršrutā caur Liepāju bija Londona, Maskava, Kopenhāģena, Berlīne un Hamburga.

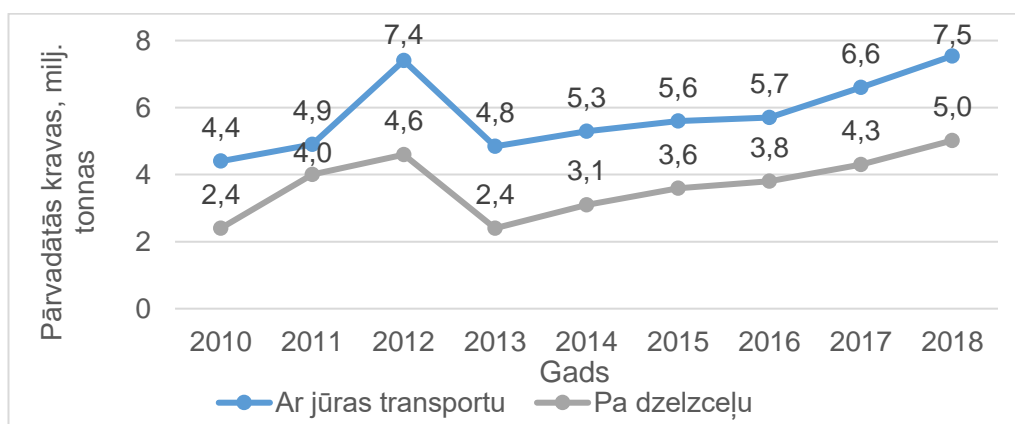
### 1.2.3. DZELZCEĻŠ

Liepājas industriālais mantojums, tostarp, ostas klātbūtne, noteica to, ka pilsētā atrodas izvērsta dzelzceļa mezglu infrastruktūra, kas uz doto brīdi nodrošina kravu un pasažieru pārvadājumus starp Liepāju, Jelgavu un Rīgu.

#### Kravu segments

Tāpat kravu pārvadājumus pa dzelzceļu Liepājā nosaka ostas klātbūtne. Dzelzceļa nozīmi Liepājas ostas piegādes ķēdē nosaka tas, ka ostas tranzīta plūsmā dominē nosūtāmās kravas, respektīvi, sauszeme-jūra virziens. Un tā kā vairums ostās pārkrauto kravu ir beramkravas no bijušās Padomju Savienības valstīm, ar kurām Latvijas ostas pilsētām ir vēsturiski mantoti dzelzceļa sakari, neatsverama nozīme Liepājas un pārējo Latvijas lielo ostu apgādē ar tranzīta kravu ir dzelzceļam.

Attēlā 1.13. zemāk ir parādīts uz un no Liepājas pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms kontekstā ar kravu apgrozījuma izmaiņām Liepājas ostā:



**ATTĒLS 1.13. LIEPĀJĀ AR DZELZCEĻA UN JŪRAS TRANSPORTU APAKLPOTO KRAVU APJOMS LAIKA POSMĀ NO 2010. LĪDZ 2018. GADAM**

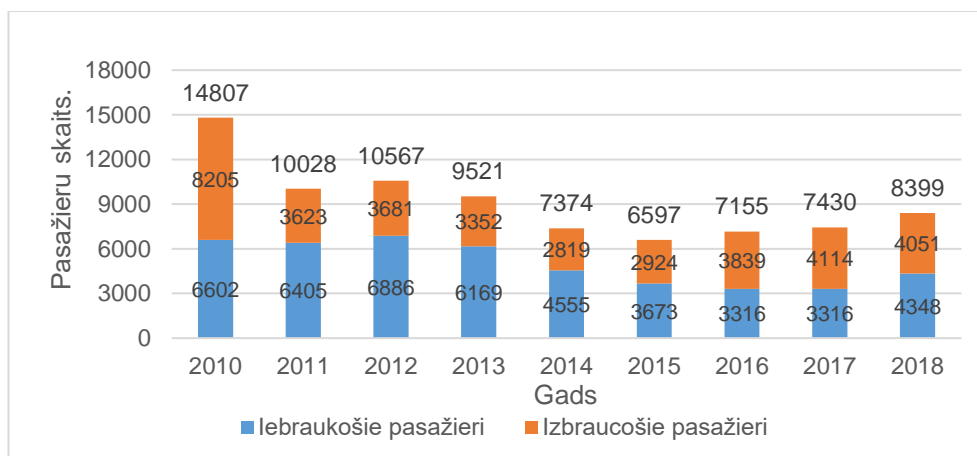
Avots: Liepājas pilsētas domes Attīstības pārvalde

Attēlā 1.7. atainotās jūras transporta un dzelzceļa transporta pārvadāto kravu apjoms Liepājas iecirknī ir cieši saistīti (korelācijas koeficients par šo periodu sastāda 0,88) un plaša kravu apjomā kopš 2013. gada vienmērīgi samazinājās, līdz 2018. gadam kopumā samazinoties par 17 pp. Tas liecina par pieaugošu dzelzceļa nozīmi Liepājas ostas sagādē ar sauszemes izcelsmes kravām.

#### Pasažieru segments

Dzelzceļa līnija Liepāja-Jelgava-Rīga nodrošina arī daļu no Liepājas ārējās pasažieru apgrozības. Pasažieru pārvadāšana pa šo līniju neatkarīgās Latvijas laikā bija pārtraukta laika posmā no 2001.-2006. gadam. Kopš 2010. gada vilciens ar nebūtiskām izmaiņām kursēja vien nedēļās nogalēs. Patlaban viens vilciena reiss no Rīgas kursē piektdienās un viens reiss uz Rīgu sestdienās. Viens pilnais turp un atpakaļ reiss kursē svētdienās.

Attēlā 1.14. zemāk ir apskatāmi vēsturiskie dati par Liepājas dzelzceļa stacijā iebrukušo un izbrukušo pasažieru skaita izmaiņām:



**ATTĒLS 1.14. LIEPĀJAS DZELZCEĻA STACIJĀ IEBRAUKUŠO UN IZBRAUKUŠO PASAŽIERU SKAITS, 2010.-2018. GADS**

Avots: AS "Pasažieru vilciens"

Kā redzams, laika posmā no 2010.-2015. gadam pasažieru apgrozība Liepājas stacijā samazinājās par 55%, taču 2016.-2018. gada periodā dinamika atguva pozitīvu vērsumu un pasažieru skaits pieauga par 27%. Salīdzinājumam, 2007. gadā pārvadāto pasažieru skaits salīdzinājumā ar 2018. gadu bija 7 reizes lielāks.

Apskatāmajā laika posmā par 5 pp lielāka bija iebraucošo pasažieru plūsma, tomēr uz perioda beigām plūsmu attiecība izlīdzinājās vai izbraucošai plūsmai pat gūstot pārsvaru.

#### 1.2.4. ĀRĒJIE AUTOTCEĻU, AUTOBUSU MARŠRUTU UN VELOTCEĻU SAKARI

Lielāko nozīmi Liepājas sasniedzamībā no autotransporta viedokļa Rīgas (un Saldus) virzienā nodrošina valsts nozīmes autoceļš A9, Ventspils virzienā – reģionālās nozīmes autoceļš P111, bet Klaipēdas virzienā – valsts nozīmes autoceļš A11.

Runājot par starppilsētu autobusu satiksmi, AS "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" nodrošina regulārus pasažieru pārvadājumus pakalpojumus 63 autobusu maršrutos, savienojot Liepāju ar Liepājas rajona, kā arī attālākām Latvijas pilsētām (Rīgu, Jūrmalu, Ventspili, Talsiem, Kuldīgu, Jelgavu, Bausku, Ogrī).

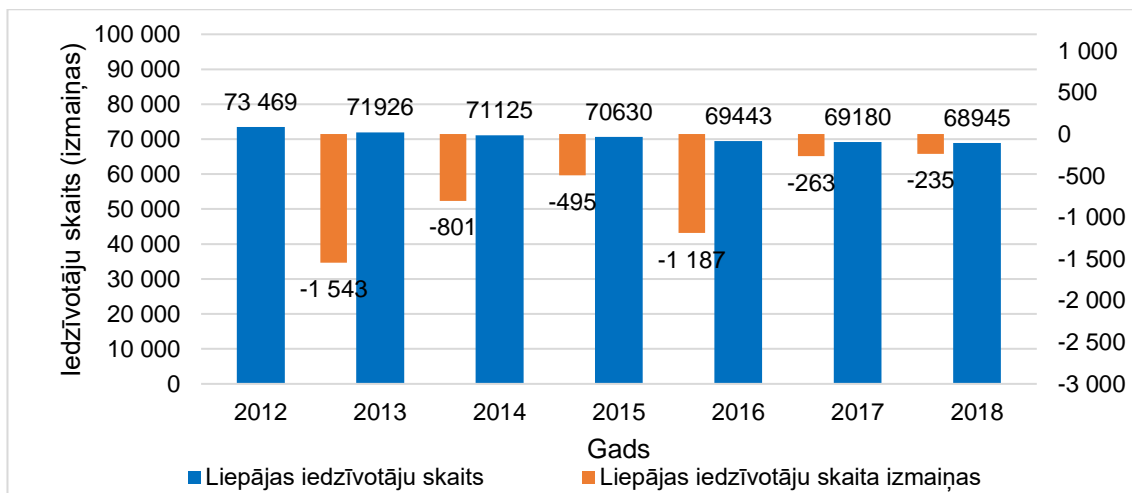
Tāpat funkcionālu pienesumu cilvēkresursu aprītei starp Liepāju un tai tuvāko apdzīvoto vietu – Grobiņu – nodrošina 2017. gadā izbūvētais 3 km garais veloceļš. Tas abu pilsētu iedzīvotājiem arī kalpo kā papildu rekreācijas un veselības profilakses veicinātājs, kā arī dažādo Liepājas rajona aktīvā tūrisma piedāvājumu.

### 1.3. NOZARES SNIEGUMU RAKSTUROJOŠIE DEMOGRĀFISKIE RĀDĪTĀJI

Teritorijas iedzīvotāju skaita izmaiņas ir uzskatāms rādītājs cilvēku apmierinātības ar teritorijas dzīves apstākļiem novērtēšanai, kur zināma ietekme ir arī pilsētā nodrošinātajām mobilitātes iespējām.

2018.gadā Liepājā dzīvoja 68 945 iedzīvotāji, vidējais iedzīvotāji vecums Liepājā bija 42 gadi, demogrāfiskā slodze - 690 bērni, pusaudži un pensionāri uz 1000 iedzīvotājiem. Iedzīvotāju skaits laika posmā no 2012.-2018. gadam turpināja samazināties vidēji par 750 iedzīvotājiem gadā.

Zemāk Attēlā 1.2. atspoguļotas iedzīvotāju kopskaita izmaiņas Liepājā laika posmā no 2012.-2018. gadam.



**ATTĒLS 1.15. LIEPĀJAS IEDZĪVOTĀJU SKAITS UN TĀ IZMAIŅAS LAIKA POSMĀ NO 2012.-2018. GADAM**

Avots: Centrālā statistikas pārvalde

Attēlā 1.15. novērojamās iedzīvotāju skaita izmaiņas ietekmēja gan negatīvs dabiskais pieaugums, gan arī negatīvs mehāniskais pieaugums (migrācija). Jāpiebilst, ka iedzīvotāju aizbraukšanas tendence no Liepājas pakāpeniski samazinās, un 2018. gadā pirmo reizi daudzu gadu laikā tika sasniegts pozitīvs migrācijas saldo. Labvēlīgas migrācijas tendences arvien būtiskāk kompensē negatīvo dabisko pieaugumu, līdz ar to kopējā iedzīvotāju skaita samazināšanās tendence 2017. un 2018. gadā ir būtiski samazinājusies.