

# **„Maršruta "Mažeiki - Saldus – lidosta „Rīga" priekšizpēte”**

**Identifikācijas numurs KPR 2011/14-LLIII-180**



part financed by  
European Regional  
Development Fund

**bringing neighbours closer**

Projekta „Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas  
2007.–2013.gadam projekts LLIII-180 „Transporta un ostu komunikāciju  
sistēmu attīstība”” ietvaros

Izpildītājs: **SIA „Saldus autobusu parks”**

**Reģistrācijas Nr. 8503004916**

**Adrese: Kuldīgas iela 86, LV 3801, Saldus**

## Satura rādītājs

Izmantotie termini un saīsinājumi.....	3
Ievads .....	4
Kopsavilkums .....	5
Apibendrinimas.....	9
1. Esošās situācijas apraksts.....	13
1.1. Īss izpētes teritorijas sociālekonomiskais apskats.....	13
1.2. Pasažieru plūsmas analīze posmā Mažeiki – Saldus - Rīga.....	16
1.3. Pasažieru aptaujas analīze.....	26
1.4. Pasažieru apgrozījums Starptautiskajā lidostā „Rīga”.....	29
2. Projekta mērķa atbilstība dažāda līmeņa plānošanas dokumentiem .....	33
3. Maršruta Mažeiki – Saldus – Lidosta „Rīga” iespējamības analīze .....	35
3.1. Maršruta juridisko aspektu analīze .....	35
3.2. Pasažieru plūsmas prognoze .....	38
3.3. Maršruta „Mažeiki – lidosta „Rīga”” alternatīvu analīze .....	40
3.4. Maršruta „Mažeiki – Saldus - lidosta „Rīga”” kustības sarakstu varianti ...	43
4. Maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” izmaksu – ieguvumu analīze.....	45
4.1. Finanšu analīze.....	45
4.2. Sociālekonomiskā analīze.....	47
5. Optimālais maršruta un pārvadājumu organizēšanas modelis .....	49
6. Secinājumi un rekomendācijas.....	52
Izmantotās literatūras un avotu saraksts .....	57
Pielikumi.....	59

## Izmantotie termini un saīsinājumi

**Reģionālās vietējās nozīmes maršruti** – maršruts, kas nodrošina pārvietošanos viena novada administratīvajā teritorijā, no šā novada uz tuvākajām apkārtējām teritorijām vai uz citu novadu plānošanas reģiona robežās.<sup>1</sup>

**Reģionālais starppilsētu maršruts** – maršruts, kas nodrošina pārvietošanos valsts teritorijā galvenokārt no vienas administratīvās teritorijas uz administratīvo teritoriju citā plānošanas reģionā vai kas savieno republikas pilsētas.<sup>2</sup>

**Regulārie pārvadājumi** - pakalpojumi, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus noteiktos laika intervālos pa noteiktiem maršrutiem, pasažieriem iekāpjot un izkāpjot iepriekš noteiktās pieturvietās.<sup>3</sup>

**Specializētie regulārie pārvadājumi** - pārvadājumi, kuros tiek pārvadāti tikai noteiktu kategoriju pasažieri. Specializēti regulārie pārvadājumi ietver: strādnieku pārvadāšanu no mājām uz darbu un atpakaļ; skolnieku un studentu pārvadāšanu no dzīvesvietas uz mācību iestādi un atpakaļ.<sup>4</sup>

**Neregulārie pārvadājumi** - pārvadājumi, kas neatbilst regulāro pārvadājumu, tostarp specializēto regulāro pārvadājumu, definīcijai un kuru galvenā pazīme ir tādu pasažieru grupu pārvadājumi, kas izveidotas pēc pasūtītāja vai paša pārvadātāja iniciatīvas.<sup>5</sup>

ERAF	Eiropas Reģionālās Attīstības fonda
ES	Eiropas Savienība
SAP	SIA „Saldus autobusu parks”; Izpildītājs
milj.	miljoni
tūkst.	tūkstoši
sk.	skaitis
IIA	Izmaksu – ieguvumu analīze
Rīgas SAO	AS „Rīgas starptautiskās autoostas”
Saldus AO	Saldus autoosta
Lidosta „Rīga”	VAS Starptautiskā lidosta „Rīga”
PVN	Pievienotās vērtības nodoklis

<sup>1</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=159858>

<sup>2</sup> Skatīt iepriekšējo atsauci.

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum. Pieejams; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007AE1247:LV:NOT>

<sup>4</sup> Skatīt iepriekšējo atsauci.

<sup>5</sup> Skatīt iepriekšējo atsauci

## Ievads

Pēc Kurzemes plānošanas reģiona un Saldus novada domes pasūtījuma Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas 2007. – 2013.gadam projekta „Transporta un ostu komunikāciju sistēmu attīstība” ietvaros SIA „Saldus autobusu parks” veica maršruta (Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”) priekšizpēti.

Pētījums tika līdzfinansēts no Eiropas Reģionālās Attīstības fonda (turpmāk tekstā – ERAF) un Saldus novada budžeta līdzekļiem.

Pētījuma virsmērķis ir veicināt Latvijas – Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomisko attīstību, uzlabot pierobežas reģionu iekšējo un ārējo pieejamību, sekmējot sabiedriskā transporta pakalpojumu pārklājumu un nodrošinājumu reģionos.

Pētījuma tiešais mērķis ir veikt maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga” priekšizpēti, ņemot vērā pasažieru pieprasījumu pēc pakalpojuma, finansiālos, juridiskos un tehniskos aspektus.

## Kopsavilkums

Pētījuma „Maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga” priekšizpēti” ir veikts Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas 2007.–2013.gadam projekta Nr.LLIII-180 „Transporta un ostu komunikāciju sistēmu attīstība” pētījuma „Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība Latvijas – Lietuvas pierobežas reģionos” ietvaros.

Pētījuma virsmērķis ir veicināt Latvijas – Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomisko attīstību, uzlabot pierobežas reģionu iekšējo un ārējo pieejamību, sekmējot sabiedriskā transporta pakalpojumu pārklājumu un nodrošinājumu reģionos.

Pētījuma tiešais mērķis ir veikt maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” priekšizpēti, ņemot vērā pasažieru pieprasījumu pēc pakalpojuma, finansiālos, juridiskos un tehniskos aspektus, kā arī sniegt priekšlikumus sabiedriskā transporta maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” attīstībai.

Ziņojuma pirmajā daļā ir sniegts īss sociālekonomiskais apskats par teritorijām, kuras primāri apkalpotu izpētes maršruts – Brocēnu novadu, Saldus novadu un Mažeiku rajonu, analizēti vēsturiskie un šī brīža dati par pasažieru plūsmu posmā Mažeiki – Saldus – Rīgas Starptautiskā autoosta.

Tā kā maršrutu Mažeiki – Saldus – Rīga apkalpo vairāki pārvadājumu maršruti un pārvadātāji, pasažieru plūsmas datu ieguve un analīze tika veikta, izmantojot Izpildītājam savu šī brīža vai agrāko maršrutu ietvaros pieejamos datus, kā arī balstoties uz Izpildītāja vispārēju novērtējumu par esošo pasažieru plūsmu pārējos maršrutos izpētes maršruta atsevišķajos posmos kā Mažeiki – Saldus, Ezere – Saldus, Saldus – Rīga un Mažeiki - Rīga.

Šā brīža normatīvo aktu statuss nepieļauj veikt pārvadājumus maršrutā „Mažeiki - Saldus – lidosta „Rīga””. Līdz ar to Izpildītājam nebija iespējams noorganizēt eksperimentālos autobusu reisus maršrutā ar pasažieru uzņemšanu un izlaišanu gan Latvijas, gan Lietuvas valstu robežās, t.i. apkalpojot gan iekšzemes, gan starptautisko pasažieru plūsmu. Tāpēc līdz ar esošās pārvadājumu statistikas apkopošanu tika veikta arī pasažieru aptauja esošo pārvadājumu ietvaros, lai varētu veikt potenciālās pasažieru plūsmas novērtējumu.

Ziņojuma otrajā daļā ir sniegts pārskats par reģionāla un vietēja līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem, kas tieši vai netieši nosaka vai ietekmē iecerēto darbību saistībā ar satiksmes maršruta „Mažeiki – Saldus – Lidosta „Rīga”” izveidi,

izmantojot Kurzemes reģiona, Saldus novada un Saldus pilsētas attīstības plānošanas dokumentus.

Ziņojuma trešajā daļā ir sniegta izpētes maršruta iespējamības analīze no juridiskajiem aspektiem, analizējot normatīvos aktus, kā arī iespējamā maršruta alternatīvu analīze.

Ziņojuma ceturtajā daļā ir veikta izpētes maršruta Izmaksu – ieguvumu analīze, ņemot vērā Eiropas Komisijas Reģionālās politikas ģenerāldirektorāta 2008.gadā izstrādātie norādījumi izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai.

Piektajā daļā ir apskatīti vairāki varianti optimālā maršruta un pārvadājumu organizēšanas modeļiem.

Ziņojuma noslēdzošajā daļā Izpildītājs sniedz secinājumu un ieteikumu kopsavilkumu.

Saldus novadu jau vēsturiski vienojušas draudzīgas saites ar Lietuvas ziemeļrietumu pilsētu Mažeiki, kura jau ilgu laiku ir Saldus sadraudzības pilsēta. Kopš 2002.gada sabiedriskā transporta kustība starp abām pilsētām nepastāv.

Kopumā var secināt, ka gandrīz visi aptaujātie respondenti (90%) apstiprināja tiešas satiksmes nepieciešamību starp Mažeikiem un Saldu, kā arī starp Saldu un lidostu „Rīga”. Starp Mažeikiem un Saldu iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos. Tas nozīmē, ka šajā posmā lielāka potenciālā pasažieru plūsma būs brīvdienās. Savukārt pozitīvi ir vērtējams, ka ap 70 % respondentu izmanto jau šobrīd vai izmantotu nākotnē sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz/no lidostas „Rīga”, kas norāda uz pasažieru plūsmas potenciāla esamību plānotajā maršrutā.

Līdz ar 2009.gada 21.oktobrī pieņemtās Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum stāšanos spēkā 2011.gada 4.decembrī, neviena no dalībvalstīm nevarēs aizliegt veikt citas valsts piederīgajam uzņēmumiem regulārus starptautiskus pārvadājumus ar pasažieru uzņemšanu un izlaišanu uzņēmējā dalībvalstī. Līdz ar to plānotais maršruts no juridiskajiem aspektiem ir iespējams.

Potenciālā autobusu pasažieru plūsma posmā Mažeiki – lidosta „Rīga” pamatscenārija gadījumā būtu vidēji 20 pasažieri dienā vienā virzienā un posmā Saldus - lidosta „Rīga” papildus 12 pasažieri dienā vienā virzienā, t.i. kopumā līdz 35 pasažieriem dienā vienā virzienā starp Mažeikiem un lidostu „Rīga”. Atkarībā no reisu skaita tie būtu vidēji 8-10 pasažieri vienā reisā. Ja izpētes maršruts kursētu līdz Rīgas SAO, tad

papildus vēl būtu 20 pasažieri reisā, kuri jau esošajā situācijā izmanto autobusu satiksmi galvenokārt posmā Saldu un Rīgu.

Salīdzinot izpētes maršruta iespējamās alternatīvas (1.alternatīva „Mažeiki – Saldus - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO” un 2.alternatīva „Mažeiki – Ezere – Auce – Jelgava - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO”), tika secināts, ka 1.alternatīvai ir vairāk priekšrocību no tehniskiem aspektiem (īsāks izpildes laiks, labāks braucamais autoceļš), kā arī potenciālā pasažieru plūsma varētu būt pat lielāka nekā 2.alternatīvai.

Izmaksu - ieguvumu finanšu analīzes aprēķini norāda uz to, ka, pirmkārt, plānotajā maršrutā būtu jāizmanto komfortabli mikroautobusi ar maksimālo sēdvietu skaitu līdz 16 vietām, kas ļautu samazināt kopējās pasažieru pārvadājumu kopējās izmaksas. Otrkārt, maksimālo pasažieru plūsmu plānotajā maršrutā varētu gūt gadījumā, ja satiksmes autobuss lidostā „Rīga” pieturētu pa ceļam, braucot uz/no Rīgas SAO, t.i. ja maršruts tiktu veidots līdz Rīgas SAO nevis tikai līdz lidostai „Rīga”. Pie šāda pasažieru pārvadājuma modeļa un piesardzīgi veiktiem pieņēmumiem par potenciālo pasažieru plūsmu maršrutā (pamatscenārijs) pārvadātāja neto naudas plūsma būtu tuvu nullei un maršruts nebūtu dotējams. Tomēr, kā parāda finanšu aprēķini, jau nelielas pasažieru plūsmas izmaiņas (samazinājums) būtiski samazina pārvadājumu rentabilitāti maršrutā. Tas norāda uz šāda maršruta lieliem komerciālajiem riskiem un augstu varbūtību, ka privātais pārvadātājs bez publiskā sektora pasūtījuma vismaz pārvadājumu uzsākšanas sākumposmā neuzsāks pārvadājumus šajā maršrutā.

Izpētes maršruts „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” ar gala pieturu Rīgas SAO, kura reisu izpilda ar mikroautobusiem, arī ir sociālekonomiski pamatots, jo dod būtiskus braucošo pasažieru ceļā pavadītā laika ietaupījumus, kas tika aprēķināti 9 LVL apmērā vienā reisā jeb 25 tūkst. LVL gadā. Tas norāda uz šāda pārvadājumu maršruta sociālekonomisko potenciālu un attaisno publiskā sektora dotāciju iespējamību.

Plānojot iespējamo kustības sarakstu maršrutā, tika pieņemts, ka pasažieriem nepieciešams laiks aptuveni 1,5-2 stundas reģistrācijai lidojumam un citām formalitātēm pirms izlidošanas vai 0,5-1 stundām bagāžas saņemšanai pēc lidojuma. Līdz ar to, ņemot vērā avioreisu ielidošanas un izlidošanas laikus lidostā „Rīga”, var secināt, ka ieteicamie autobusu pienākšanas laiki no Mažeikiem lidostā „Rīga” ir plkst. 8:30-9:00, plkst.12:00, plkst.15:00 un plkst.18:00. Savukārt satiksmes autobusu atiešana no lidostas „Rīga” uz Mažeikiem būtu plkst.12:00, plkst.16:00 un plkst.20:00. Maksimālais ieteicamais reisu skaits dienā izpētes maršrutā ir 8 reisi.

Tā kā no pasažieru aptaujas izriet, ka starp Mažeikiem un Saldu iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos vai lai atpūstos un pavadītu brīvo laiku, tad svarīgi būtu nodrošināt reisu arī brīvdienās šai pasažieru grupai. Būtu nepieciešami divi mazas ietilpības autobusa reisi rīta pusē maršrutā „Mažeiki – Saldus – Mažeiki” ap plkst.8:00-9:00 un ap plkst.11:00-12:00, kā arī viens reiss vakarā ap plkst.17:00. Optimālā maršruta un pārvadājumu organizēšanas modeļa variantu stipro un vājo pušu analīze norāda uz to, ka visatbilstošākais variants optimālākajam pasažieru pārvadājumu organizēšanas modelim būtu variants, kad izpētes maršrutā pasažieru pārvadājumus nodrošinātu gan Latvijas, gan Lietuvas pārvadātāji, braucot starp Mažeikiem un Rīgas SAO, pieturot Saldū un lidostā „Rīga”. Pārējās pieturās varētu pieturēt pēc pieprasījuma, ja šāds pieturu skaits nav liels, un būtiski nepasliktina kustības ātrumu maršrutā.



## Apibendrinimas

Pirminis maršruto „Mažeikiai – Saldus – Rygos oro uostas” tyrimas atliktas, vykdant Latvijos – Lietuvos bendradarbiavimo per sieną 2007–2013 m. programos projekto Nr.LLIII-180 „Transporto ir uosto ryšių sistemos plėtra” tyrimą „Visuomeninio transporto sistemos plėtra Latvijos – Lietuvos pasienio regionuose”.

Pagrindinis tyrimo tikslas - skatinti Latvijos – Lietuvos pasienio regionų socialinę ir ekonominę plėtrą, gerinti vidinį ir išorinį pasienio regionų pasiekiamumą, skatinti visuomeninio transporto paslaugų teikimą ir užtikrinimą regionuose.

Tiesioginis tyrimo tikslas – atlikti pirminį maršruto „Mažeikiai – Saldus – Rygos oro uostas“ tyrimą, atsižvelgiant į keleivių poreikius, finansinius, teisinius ir techninius aspektus, bei pateikti visuomeninio transporto maršruto „Mažeikiai – Saldus – Rygos oro uostas” plėtros pasiūlymus.

Pirmoje pranešimo dalyje pateikta trumpa socialinė-ekonominė teritorijų, kuriose pirmiausiai būtų teikiamos tiriamo maršruto paslaugos – Brocėnų kraštas (*Brocēnu novads*), Saldus kraštas (*Saldus novads*) ir Mažeikių rajonas, apžvalga, analizuojami istoriniai ir dabartiniai duomenys apie keleivių srautą atkarpoje „Mažeikiai – Saldus – Rygos TAS (tarptautinė autobusų stotis).

Kadangi paslaugas maršrutu „Mažeikiai – Saldus – Ryga“ teikia keletas vežėjų skirtingais maršrutais, duomenys apie keleivių srautą pateikti ir jų analizė atlikta, Vykdytojui panaudojus savo šiuo metu turimus arba ankstesnių maršrutų duomenis, taip pat, remiantis bendru Vykdytojo įvertinimu, susijusiu su dabartiniu keleivių srautu kituose maršrutuose atskirose tiriamo maršruto grandyse, pavyzdžiui, „Mažeikiai – Saldus, Ezere – Saldus, Saldus – Ryga“ ir „Mažeikiai – Ryga“.

Šiuo metu galiojantys teisės aktai draudžia vykdyti pervežimus „Mažeikiai - Saldus – Rygos oro uostas”, todėl Vykdytojas neturėjo galimybės organizuoti eksperimentinius autobusų reišus maršrutu, kurį vykdant keleiviai būtų įlaipinami ir išleidžiami tiek Latvijoje, tiek Lietuvoje, t.y. paslaugos būtų teikiamos keleiviams tiek vienoje šalyje, tiek užsienyje. Dėl šios priežasties, atliekant dabartinių pervežimų statistikos apibendrinimą, buvo atlikta ir keleivių apklausa dėl dabartinių vežimų, siekiant įvertinti būsimą keleivių srautą.

Antroje pranešimo dalyje pateikta tų regioninio ir vietinio lygio plėtros planavimo dokumentų ataskaita, kurie tiesiogiai arba netiesiogiai nusako arba įtakoja

planuojamus veiksmus, susijusius su susisiekimo maršruto „Mažeikiai – Saldus – Rygos oro uostas“ sudarymu, naudojant Kuržemės regiono, Saldus krašto ir Saldus miesto plėtros planavimo dokumentus.

Trečioje pranešimo dalyje pateikta galimybės atidaryti tiriamą maršrutą analizė teisiniu požiūriu, analizuojant norminius aktus bei galimo maršruto alternatyvas.

Ketvirtoje pranešimo dalyje pateikta tiriamo maršruto sąnaudų – naudingumo analizė, atsižvelgiant į Europos Komisijos Regioninės politikos generalinio direktorato 2008 m. parengtus nurodymus, atliekant sąnaudų – naudingumo analizę.

Penktoje dalyje aprašyta keletas optimalaus maršruto ir vežimų organizavimo modelių.

Baigiamojoje pranešimo dalyje Vykdytojas pateikia išvadų ir rekomendacijų santrauką.

Saldus kraštą jau nuo seno sieja draugiški ryšiai su Šiaurės vakarų Lietuvos miestu Mažeikiais, kuris jau daugelį metų bendradarbiauja su Saldus. Nuo 2002 m. tarp abiejų miestų nebekursuoja visuomeninis transportas.

Galima daryti bendrą išvadą, kad beveik visi apklausti respondentai (90 proc.) patvirtino, kad reikalingas tiesioginis susisiekimas tarp Mažeikių ir Saldus bei tarp Saldus ir Rygos oro uosto. Gyventojų judėjimas tarp Mažeikių ir Saldus pagrįste vykta apsipirkimo tikslais. Tai reiškia, kad šioje grandyje didžiausias būsimų keleivių srautas bus išieginėmis dienomis. Be to, teigiamai vertinama tai, kad apie 70 proc. respondentų jau šiuo metu naudojami visuomeniniu transportu arba naudotųsi juo ateityje, norėdami patekti į/iš Rygos oro uostą, o tai nurodo, kad egzistuoja potencialus planuojamo maršruto keleivių srautas.

2011 m. gruodžio 4 d. įsigaliojus 2009 m. spalio 21 d. priimtam Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentui (EK) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, jokia valstybė narė negalės uždrausti kitos valstybės įmonėms vykdyti reguliarius tarptautinius vežimus arba įlaipinti ir išleisti keleivius priimančioje valstybėje narėje. Todėl planuojamas maršrutas teisiniu atžvilgiu įmanomas.

Potencialus autobusų keleivių srautas atkarpoje „Mažeikiai – Rygos oro uostas“ pagrindinio scenarijaus atveju būtų vidutiniškai 20 keleivių per dieną viena kryptimi, o atkarpoje „Saldus - Rygos oro uostas“ - papildomai 12 keleivių per dieną viena kryptimi, t.y. iš viso tarp Mažeikių ir Rygos oro uosto iki 35 keleivių per dieną viena

kryptimi. Priklausomai nuo reisų skaičiaus - tai vidutiniškai 8-10 keleivių vienu reisu. Jeigu tiriamas maršrutas kursuotų iki Rygos TAS, tuomet vienu reisu vežamų keleivių būtų dar 20, jie šiuo metu pagrinde važinėja autobusais atkarpoje „Saldus – Ryga“.

Palyginus galimas tiriamo maršruto alternatyvas (1-oji alternatyva „Mažeikiai – Saldus - Rygos oro uostas - Rygos TAS” ir 2-oji alternatyva „Mažeikiai – Ezere – Auce – Jelgava - Rygos oro uostas - Rygos TAS”), buvo padaryta išvada, kad 1-oji alternatyva turi daugiau privalumų techniniu aspektu (trumpesnis maršruto laikas, geresnės kelio sąlygos bei didesnis nei 2-osios alternatyvos potencialių keleivių srautas).

Sąnaudų - naudingumo finansinės analizės skaičiavimai parodo, kad, pirma, planuojam maršrutui reikėtų naudoti patogius mikroautobusus su maksimaliu sėdimų vietų skaičiumi - iki 16 vietų, nes tai suteiktų galimybę sumažinti bendrąsias keleivių vežimo sąnaudas. Antra, maksimalus keleivių srautas planuotame maršrute galimas tik tuo atveju, jeigu keleivinis autobusas Rygos oro uoste sustotų pakeliui, važiuodamas į/iš Rygos TAS, t.y. jeigu maršrutas būtų sudaromas ne tik iki Rygos oro uosto, bet ir iki Rygos TAS. Egzistuojant tokiam keleivių vežimo modeliui ir su atsargumu padarytoms prielaidoms apie potencialų keleivių srautą maršrute (pagrindinis scenarijus), vežėjo pinigų srautas neto būtų beveik nulis ir maršrutas nebūtų dotuojamas. Tačiau, kaip parodo finansiniai skaičiavimai, net nedideli keleivių srauto pakitimai (sumažėjimas) iš esmės sumažina vežimo maršrutu rentabilumą. Tai nurodo, kad šis maršrutas yra labai rizikingas verslo požiūriu ir yra didelė tikimybė, kad privatus vežėjas, neturėdamas visuomeninio sektoriaus užsakymo bent pradinėje vežimo stadijoje, nepradės vežti keleivių šiuo maršrutu.

Tiriamas maršrutas „Mažeikiai – Saldus – Rygos oro uostas“, kurio galinė stotis yra Rygos TAS ir kuris reisu vykdo mikroautobusais, yra pagrįstas socialiniu-ekonominiu atžvilgiu, nes padeda žymiai sutaupyti važiuojančių keleivių kelionėje sugaištą laiką, kuris skaičiuojamas 9 LVL vieno reiso metu arba 25 tūkst. LVL per metus. Tai patvirtina tokio vežimo maršruto socialinį-ekonominį potencialą ir pateisina galimybę gauti visuomeninio sektoriaus dotacijas.

Planuojant galimą susisiekimo maršruto sąrašą, atsižvelgta į tai, kad keleiviams reikia apytiksliai 1,5-2 valandų registruotis skrydžiui ir kitiems formalumams prieš išskrendant arba 0,5-1 valandos pasiimti bagažą atvykus. Todėl, atsižvelgiant į

lėktuvų reisų atvykimo ir išvykimo laikus Rygos oro uoste, galima daryti išvadą, kad rekomenduojamas autobusų atvykimo laikas iš Mažeikių į Rygos oro uostą yra 8:30-9:00 val., 12:00, 15:00 ir 18:00 val., o keleivinių autobusų atvykimas iš Rygos oro uosto į Mažeikius - 12:00, 16:00 ir 20:00 val. Maksimalus rekomenduojamų tiriamo maršruto reisų skaičius per dieną yra 8 reisai.

Kadangi iš keleivių apklausos seka, kad maršrutu „Mažeikiai – Saldus“ gyventojai dažniausiai keliautų, siekdami apsipirkti arba pailsėti ir praleisti laisvalaikį, svarbu šiai keleivių grupei užtikrinti reišus ir išseiginėmis dienomis. Reikėtų dviejų mažos talpos autobuso reisų iš ryto „Mažeikiai – Saldus – Mažeikiai“, apytiksliai 8:00-9:00 val. ir 11:00-12:00 val., bei vieno vakarinio reiso apie 17:00 val.

Optimalaus maršruto ir vežimų organizavimo modelio variantų stipriųjų ir silpnųjų pusių analizė parodo, kad tinkamiausias optimalaus keleivių vežimo organizavimo modelio variantas būtų toks: tiriamu maršrutu keleivių vežimą užtikrina tiek Latvijos, tiek Lietuvos vežėjai, kursuodami tarp Mažeikių ir Rygos TAS, sustodami Saldus ir Rygos oro uoste. Kituose sustojimuose galima sustoti pagal poreikius, jeigu tokių sustojimų nedaug, tai nesumažina važiavimo maršrutu greičio.

# 1. Esošās situācijas apraksts

## 1.1. Īss izpētes teritorijas sociālekonomiskais apskats

Kurzemes reģions atrodas Latvijas rietumdaļā: starp Baltijas jūru rietumos un Rīgas jūras līci. To veido 18 novadu pašvaldības, kā arī Liepājas pilsētas un Ventspils pilsētas pašvaldības. Austrumos reģions robežojas ar Zemgali, dienvidos ar Lietuvas novadu Žemaitiju.

Pēc Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk tekstā – CSP) datiem 2011.gada sākumā Kurzemes reģionā dzīvoja 296 393 iedzīvotāji. Līdzīgi kā kopumā visā Latvijā iedzīvotāju izvietojums ir nevienmērīgs, ar augstu koncentrāciju divās lielajās pilsētās – Liepājā un Ventspilī – un novadu centros. Izņemot lielās pilsētas, Kurzemes reģionā ir viszemākais iedzīvotāju blīvums Latvijā.

Lai varētu veikt potenciālās pasažieru plūsmas novērtējumu izpētes maršrutā, turpinājumā tiek veikta padziļināta iedzīvotāju skaita analīze teritorijās, kuras primāri apkalpo izpētes maršruts – Brocēnu novads, Saldus novads un Mažeikļu rajons.

### 1.attēls. Izpētes teritorijas ģeogrāfiskais novietojums



Avots: Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija

Saldus novads atrodas Latvijas dienvidrietumu daļā. Saldus novadu veido 15 ģeogrāfiski blakus izvietoti pagasti un Saldus pilsēta, kas ir novada administratīvais centrs. Novada kopējā platība ir 1683,3 km<sup>2</sup>. Pēc Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes (turpmāk tekstā – PMLP) datiem uz 2011.gada 1.jūliju iedzīvotāju skaits Saldus novadā bija 28 286, no kuriem 12 088 dzīvo Saldus pilsētā un, kas ir tuvu 43% no visiem novada iedzīvotājiem.

**1.tabula. Iedzīvotāju skaits Saldus novadā**

Saldus novada teritoriālās vienības	Iedzīvotāju skaits uz 01.07.2011	Iedzīvotāju īpatsvars no kopējā iedzīvotāju skaita novadā
Ezeres pagasts	1319	5%
Jaunauces pagasts	433	2%
Jaunlutriņu pagasts	955	3%
Kursīšu pagasts	946	3%
Lutriņu pagasts	1395	5%
Nīgrandes pagasts	1660	6%
Novadnieku pagasts	1904	7%
Pampāļu pagasts	788	3%
Rubas pagasts	910	3%
Saldus pagasts	1705	6%
Šķēdes pagasts	709	3%
Vadakstes pagasts	525	2%
Zaņas pagasts	804	3%
Zirņu pagasts	1756	6%
Zvārdes pagasts	389	1%
Saldus pilsēta	12088	43%
<b>KOPĀ</b>	<b>28 286</b>	<b>100%</b>

Avots: Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde.

Salīdzinot ar 2000.gadu iedzīvotāju skaits 2011.gada pirmajā pusgadā ir samazinājies par 9%.

Analizējot iedzīvotāju skaitu Saldus novadā pēc vecuma struktūras, var secināt, ka 15% no kopējo iedzīvotāju skaita jeb 4295 iedzīvotāji bija līdz darbaspējas vecumam, 67% jeb 18 804 darbaspējas vecumā un 18% jeb 5187 iedzīvotāji pēc darbaspējas vecumā.

Saldus novada iedzīvotāju izvietojumu un apdzīvoto vietu izvietojumu pie lielākajiem ceļiem ir noteicis radiālais ceļu tīkls. Apdzīvojuma struktūra ir veidojusies

monocentriska – mazākās apdzīvotās vietas lauku ciemi ir izvietojušies radiāli gar galvenajiem ceļiem vai to tuvumā. Saldus pilsētai ir izteikts urbāna centra raksturs. Ar katru gadu notiek iedzīvotāju arvien lielāka koncentrēšanās Saldus pilsētā, kā arī lauku pagastu diferencēšanās pēc iedzīvotāju kopskaita un to blīvuma teritorijā. Vislielākā tiece uz Saldus pilsētu izpaužas Saldus un Novadnieku pagastos. Tiešā Saldus pilsētas tuvumā ir izvietojušies lielākie šo pašvaldību ciemi un ir samērā augsts viensētu izvietojums<sup>6</sup>.

Visciešākā saistība Saldus pilsētai ir ar tuvākā novada centru – Brocēniem. Pēc PMLP datiem uz 2011.gada 1.jūliju iedzīvotāju skaits Brocēnu novadā bija 6872, no kuriem gandrīz 50% jeb 3320 dzīvo Brocēnu pilsētā. Salīdzinājumā ar 2000.gadu iedzīvotāju skaits uz 2011.gada sākumu samazinājās par 12%.

Dati par Brocēnu novada iedzīvotāju vecuma struktūru norāda uz to, ka novadu apdzīvo vairāk iedzīvotāji pēc darbaspējas vecuma, kas ir 20% jeb 1405 no kopējā Brocēnu novada iedzīvotāju skaita (pirms darbaspējas vecuma iedzīvotāju īpatsvars ir 15% jeb 1010 un darbaspējas vecumā 65% jeb 4457 no kopējā iedzīvotāju skaita Brocēnu novadā). Saldus un Brocēni savstarpēji apmainās ar darbaspēku, Brocēnu iedzīvotāji dodas uz Saldus pilsētu pēc administratīvajiem (valsts iestāžu filiāles), finanšu, sociālajiem, veselības, kultūras, izglītības u.c. pakalpojumiem. Brocēnos veidojas sporta infrastruktūra (ledus halle, kas nosaka ledus sporta veidu attīstību). Saldus piedāvā augstākas kvalitātes un daudzveidīgākus kultūras un izglītības pakalpojumus. Ciešas saiknes abu centru starpā nosaka regulāra un bieža autobusu kustība pa Rīgas-Liepājas šoseju<sup>7</sup>.

Mažeiki atrodas no Saldus 48 km attālumā un atrodas Lietuvā Žemaitijas novada Telšu apriņķa Mažeiku rajonā. Mažeiki atrodas diezgan tālu no pārējām lielākajām Lietuvas pilsētām, tādēļ Mažeiki ir nozīmīgs rajona centrs. Jau 16.gs. Livonijas hronikās tika minēts Mažeiku ciems. Vēsturiski ciema izveidošanās par pilsētu ir cieši saistīta ar dzelzceļa līnijas Liepāja – Romni (Ukraina) un stacijas izbūves uzsākšanu, kas, sākot ar 1868.gadu bija kā pamats pilsētas attīstībai. Īpaša pilsētas izaugsme tika novērota pēc dzelzceļa līnijas izbūves uz Rīgu.

---

<sup>6</sup> Saldus novada attīstības programma 2009.-2015.gadam. Idaļa Esošās situācijas un SVID analīze. (2008.g.). 19.lpp. [www.saldus.lv](http://www.saldus.lv)

<sup>7</sup> Saldus pilsētas integrētās attīstības programma 2008-2015. Saldus pilsētas dome. [www.saldus.lv](http://www.saldus.lv)

1980.gadā Mažeikos tika atvērta naftas pārstrādes rūpnīca, kā arī darbojas vēl vairāki ražošanas uzņēmumi, kas Mažeikus padara par izteikti industriālu pilsētu.

Mažeiku rajons ir viens no apdzīvotākajiem Lietuvas reģioniem. Pēc Lietuvas Centrālās statistikas pārvaldes datiem 2010.gadā Mažeiku rajonā dzīvoja 64 430 cilvēku, no kuriem 62% jeb 40 172 dzīvoja Mažeiku pilsētā.

Mažeiki jau ilgu laiku ir Saldus sadraudzības pilsēta. Saldus iedzīvotājiem ir ierasts braukt uz Mažeikiem iepirkties, un no Lietuvas mēdz braukt uz Saldus tirgu.

## **1.2. Pasažieru plūsmas analīze posmā Mažeiki – Saldus - Rīga**

Tā kā maršruts Mažeiki – Saldus – Rīga neeksistē, atbilstoši piedāvājumam pasažieru plūsmas datu ieguve un analīze tika veikta, izmantojot pieejamos datus maršruta atsevišķajos posmos kā Mažeiki – Saldus, Ezere – Saldus, Saldus – Rīga un Mažeiki - Rīga.

Ņemot vērā to, ka dati par pasažieru plūsmu ir konfidenciāla informācija, un tās saņemšanai ir nepieciešama citu pārvaldītāju piekrišana, kuru Izpildītājs pētījuma vajadzībām nebija saņēmis, pilnīgu informāciju par pasažieru plūsmu posmā Ezere-Saldus, kā arī Saldus - Rīga nebija iespējams apkopot. Līdz ar to pasažieru plūsmas analīze balstās uz SIA „Saldus autobusu parks” apkopotajiem datiem savu šī brīža vai agrāko maršrutu ietvaros, kā arī SAP vispārēju novērtējumu par esošo pasažieru plūsmu pārējos maršrutos.

### **Vēsturiskie dati par posmu Mažeiki - Saldus**

Saldus novadu jau vēsturiski vienojušas draudzīgas saites ar Lietuvas ziemeļrietumu pilsētu Mažeiki, tādēļ jau vēsturiski eksistēja maršruts Saldus - Mažeiki. Šo maršrutu izmantoja Latvijas iedzīvotāji sociāli ekonomisko nepieciešamību kārtošanai (radu, kapu apmeklējumiem, lai iepirktos), kā arī Mažeiku iedzīvotāji Mažeiku pilsētas robežās nokļūšanai uz darbu un no darba.

1970.gada 1.jūlijā ATK-7 atklāja starprepublikānisko maršrutu Kuldīga - Skrunda – Mažeiki. Maršruta garums bija 93,1 km un pirmajā gadā maršruta ieņēmumi bija 7556 rubļi, 1976.gadā 21 350 rubļu un 1983.gadā jau 33 878 rubļi. Kopumā maršruts bija rentabls, uzrādot augstākos ieņēmumus.



Konkrētu datu par pasažieru skaitu šajā maršrutā nav, bet pasažieri galvenokārt šo maršrutu izmantoja, lai brauktu uz Lietuvu iepirkt lētākus pārtikas produktus, kā arī rūpniecības preces, kurām tajā laikā bija plašāks piedāvājums Lietuvā. Pasažieru skaitu papildināja arī bijušā Skrundas kombināta darbinieki.

Līdz 1989.gadam maršruts veiksmīgi darbojās. 90. gadu sākumā, sākoties pārmaiņu laikiem valstī, nopietnas pārmaiņas skāra arī sabiedriskā transporta organizēšanu, ko būtiski ietekmēja degvielas krīze Latvijā, muitas prasības u.c. apstākļi.

Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas maršruts kļuva par starptautisku autobusu maršrutu. 1995.gadā SIA „Mobile-A” atjaunoja šo maršrutu. Šķērsojot abu valstu robežas, pārvadātājam bija pienākums kārtot dažādas formalitātes un papildu maksājumus. Tas pagarināja maršruta izpildes laiku, kā arī palielināja pārvadātāja izmaksas. No ekonomiskā aspekta šo maršrutu apkalpot kļuva neizdevīgi, jo starptautiskie maršruti neparedz valsts dotācijas zaudējumu segšanai. Ieņēmumi nebija pietiekami un 1998.gadā maršrutu slēdza.

Paralēli šajā laikā vēl darbojās maršruts Mažeiki – Saldus, kuru apkalpoja SIA „Saldus autobusu parks”. Pēc SIA „Saldus autobusu parks” sniegtajiem datiem vidējais pārvadāto pasažieru skaits posmā Mažeiki – Saldus 2000.gadā bija 1400 un 2001.gadā 1770 pasažieru (jeb vidēji 5 pasažieri dienā). Arī šis maršruts finansiālu apsvērumu dēļ 2002.gadā tika slēgts, un šobrīd starp abām pilsētām nepastāv sabiedriskā transporta kustība.

Līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai pastāvēja pasažieru pārvadājumi ne tikai ar satiksmes autobusiem, bet arī pa dzelzceļu. 1872.gadā tika uzsākta dzelzceļa līnijas Rīga - Jelgava turpinājuma būve līdz Mažeikiem un 1873.gada 1.novembrī 95 km garo Jelgavas - Mažeiku līniju nodeva ekspluatācijā. Līnija bija paredzēta, lai savienotu Rīgu caur Jelgavu ar agrāk uzbūvēto līniju Liepāja - Mažeiki - Kaišadore, tomēr tās nozīme nebija liela un pēc līnijas Jelgava - Šauļi pabeigšanas 1916.gadā vēl mazinājās - to izmantoja galvenokārt satiksmei ar Liepāju. 1925.gadā posmā Jelgava - Glūda izbūvēja otru sliežu ceļu, jo tika uzsākta Glūdas - Liepājas dzelzceļa būve tiešākai satiksmei ar Liepāju. Padomju laikā pa šo līniju kursēja vairāki pasažieru vilcienu maršruti: Rīga - Mažeiki, Rīga - Klaipēda (ceļā šķērsoja Latvijas-Lietuvas robežu 3 reizes), Rīga - Kaļiņingrada. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas maršrutu saīsināja līdz Reņģei (vilciena stacija Rubā). No 2010.gada sākuma pasažieru vilciens

Rīga - Reņģe tika atcelts nepietiekamas pasažieru plūsmas dēļ. Savukārt posmā Latvijas valsts robeža - Mažeiki sliedes tika demontētas.

### **Esošā sabiedriskā transporta satiksme starp Mažeikiem un Rīgu**

No Mažeikiem Ezeres virzienā kursē autobuss līdz apdzīvotai vietai Buknaičia Latvijas – Lietuvas robežas tuvumā. Pēc Mažeiku autobusu parka administrācijas sniegtajiem datiem posmā Mažeiki – Buknaičia katru dienu, izņemot svētdienas, kursē trīs reisi: plkst.7:05 viens reiss no Buknaičia uz Mažeikiem (vidēji 35 pasažieri reisā), plkst.15:15 un plkst.17:15 reisi no Mažeikiem uz Buknaičia (vidēji 12 pasažieri reisā). Maršruts galvenokārt nodrošina darbaspēka mobilitāti un studentu/skolēnu pārvietošanos no/uz izglītības iestādēm.

Kā jau iepriekš minēts, tieša autobusu satiksme šobrīd starp Mažeikiem un Rīgu nepastāv. Pēc AS „Rīgas starptautiskās autoostas” (turpmāk tekstā – Rīgas SAO) kustības sarakstiem starp Rīgu un Klaipēdu kursē divi maršruti:

- Maršruts Nr.8311 – pārvadātājs Olego transportas SIA (LT)

Maršrutā tiek izmantoti mikroautobusi ar 17 sēdvietām. Brauciena ilgums no Rīgas līdz Šauļiem 2:20 un biļetes cena 8 LVL. Informācijas par biļešu rezervāciju ir atrodamā kompānijas mājas lapā [www.ollex.lt](http://www.ollex.lt).

- Maršruts Nr.8308 – pārvadātājs Klaipedas AP (LT)

Maršrutā tiek izmantoti autobusi ar 44 sēdvietām. Brauciena ilgums no Rīgas līdz Šauļiem 2:20-2:30 un biļetes cena 5,80 LVL.

Dienā kursē seši reisi katrā virzienā, taču šis maršruts brauc caur Šauļiem, nepieturot ne Saldū, ne Mažeikos. Tas nozīmē, ka Mažeiku iedzīvotājiem līdz Šauļiem jātiek ar kādu citu transporta veidu, lai tur pārsēstos uz kādu no iepriekš minētajiem maršrutiem, kas kursē starp Rīgu un Šauļiem.

Meklējot informāciju par šiem abiem maršrutiem Lietuvas interneta resursos, tika secināts, ka virzienā no Šauļiem uz Rīgas SAO maršruti pietur arī Starptautiskajā lidostā „Rīga” (turpmāk tekstā – lidosta „Rīga”), nodrošinot Lietuvas iedzīvotājiem regulāru satiksmi uz lidostu<sup>8</sup>. Sazinoties ar Lietuvas sabiedriskā transporta biļešu servisa darbiniekiem, tika apstiprināts, ka virzienā no Šauļiem uz Rīgu autobusi pirms

---

<sup>8</sup> Autobusu biļešu serviss Lietuvā. Pieejams: <http://www.autobusubilietai.lt/index.php?cl=select&>

Rīgas SAO pietur lidostā „Rīga”, kur pasažieri tiek izlaisti un uzņemti, tādējādi nodrošinot Lietuvas iedzīvotājiem arī atpakaļceļu no lidostas. Virzienā no Rīgas SAO uz Šauļiem lidostā „Rīga” autobusi neiebrauc.

**2.tabula. Klaipēda – Rīga kustības saraksts**

Atiet no Šauļiem	Pienāk Lidostā „Rīga”	Pārvadātājs	Maršruta nosaukums	Izpildes dienas						
				1	2	3	4	5	6	7
05:55	07:45	Olego transportas	Klaipēda-Rīga							
07:55	09:50	Klaipedas AP	Klaipēda-Rīga							
08:15	10:05	Olego transportas	Klaipēda-Rīga							
09:15	11:25	Klaipedas AP	Klaipēda-Rīga							
13:45	15:35	Olego transportas	Klaipēda-Rīga							
16:45	18:35	Olego transportas	Klaipēda-Rīga							
<b>Atiet no Lidostas „Rīga”</b>	<b>Pienāk Šauļos</b>									
09:55	11:45	Olego transportas	Rīga-Klaipēda							
11:40	13:35	Klaipedas AP	Rīga-Klaipēda							
12:00	13:50	Olego transportas	Rīga-Klaipēda							
15:25	17:35	Klaipedas AP	Rīga-Klaipēda							
18:00	19:50	Olego transportas	Rīga-Klaipēda							
20:25	22:15	Olego transportas	Rīga-Klaipēda							

Starp lidostu „Rīga” un Klaipēdu darbojas viens starptautiskais maršruts Nr.1004 Klaipēda - Lidosta „Rīga” (pārvadātājs SIA Norma-A Ecolines) bez tiesībām uzņemt pasažierus pieturās, izņemot maršruta gala mērķos. Katru dienu katrā virzienā kursē divi reisi. Vidējais braukšanas ilgums 4,5 stundas.

**3.tabula. Maršruta Klaipēda - lidostas „Rīga” kustības saraksts**

Atiet no Klaipēdas	Pienāk Lidostā „Rīga”	Maršruta Nr.	Piezīmes	Maršruta nosaukums	Izpildes dienas						
					1	2	3	4	5	6	7
06:50	11:20	1004	Kursē caur Šauļiem, Jelgavas AO	Klaipēda-lidosta „Rīga”							
08:35	13:10	1004	Kursē caur Palangu, Liepājas AO	Klaipēda-lidosta „Rīga”							
<b>Atiet no Lidostas „Rīga”</b>	<b>Pienāk Klaipēdā</b>										
15:25	20:00	1004	Kursē caur Jelgavas AO, Šauļiem	Lidosta „Rīga” - Klaipēda							
16:40	21:20	1004	Kursē caur Liepājas AO, Palangu								

Avots: [www.1188.lv](http://www.1188.lv)

Ņemot vērā pieejamā maršruta Klaipēda - Lidosta „Rīga” kustības sarakstu, var secināt, ka Mažeīķu rajona, t.sk. Mažeīķu pilsētas iedzīvotāji šo maršrutu nokļūšanai uz/no lidostas „Rīga” var izmantot, lai nokļūtu līdz Šauļiem vai Klaipēdas un tālāk izmantotu citu transportu. Savukārt Saldus novada iedzīvotājiem šāds maršruts nav piemērots satiksmei uz/no lidostas „Rīga”.

Tā kā Mažeīķu iedzīvotāji uz Rīgu ar sabiedrisko transportu var nokļūt tikai caur Šauļiem, tika apkopota informācija par esošajiem maršrutiem starp šīm pilsētām. Starp Mažeīķiem un Šauļiem katru dienu vienā virzienā kursē 10 reisi (piektdienās un svētdienās 12 reisi), nodrošinot regulāru satiksmi. Ņemot vērā reisu atiešanas un pienākšanas laikus maršruta gala mērķos, var secināt, ka virzienā uz Šauļiem vairāk reisu ir rīta pusē un virzienā no Šauļiem uz Mažeīķiem vairāk reisu ir vakarpusē<sup>9</sup>. Papildu tam trīs reizes dienā katrā virzienā iedzīvotāji starp Mažeīķiem un Šauļiem var pārvietoties ar vilcienu<sup>10</sup>.

**Secinājumi:** Apsekojot pieejamos maršrutus starp Mažeīķiem, Saldu un Rīgu, var secināt, ka tieši pasažieru pārvadājumi starp šīm pilsētām nepastāv. Lai Mažeīķu iedzīvotāji varētu nokļūt Latvijā, viņiem vispirms ir jādodas uz Šauļiem, lai no turienes pārsēstos uz citu transporta līdzekli un tālāk dotos uz Rīgu vai lidostu „Rīga”. Starp Mažeīķiem un Šauļiem ir regulāra autobusu satiksme, kā arī var izmantot dzelzceļa satiksmi. No Šauļiem kursē septiņi autobusu reisi dienā uz Rīgu, pirms tam pieturot lidostā „Rīga”, uzņemot lidostā pasažierus arī atpakaļceļam uz Šauļiem.

### **Vēsturiskie dati par posmu Saldus – Ezere - Saldus**

Apkopojot agrāko maršrutu Saldus-Ezere-Skrunda un Saldus-Ezere-Vaiņode pārvadāto pasažieru skaitu (no kases izdrukas ruļļiem) posmā Saldus-Ezere, kurus 2009.gadā apkalpoja SIA „Saldus autobusu parks”, var secināt, ka vidēji mēnesī no Ezeres virzienā uz Saldu tika pārvadāti 100-120 pasažieri, savukārt virzienā no Saldus uz Ezeri tika pārvadāti 130-150 pasažieru mēnesī. Jāņem gan vērā, ka kopējais pārvadāto pasažieru skaits visos maršrutos 2010.gadā ir būtiski samazinājies

---

<sup>9</sup> Autobusu biļešu serviss Lietuvā. <http://www.autobusubilietai.lt/index.php?cl=select&>

<sup>10</sup> Avots: Lietuvas dzelzceļa kustību saraksti (JSC „Lietuvos Geležinkeliai”). [www.litrail.lt](http://www.litrail.lt)

salīdzinājumā ar 2009.gadu. Pārvadāto pasažieru skaits regulārajos satiksmes autobusus 2010.gadā samazinājies par 15% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu<sup>11</sup>.

### **Esošā sabiedriskā transporta satiksme posmā Saldus – Ezere - Saldus**

#### Posms Saldus - Ezere

Šobrīd posmā Saldus - Ezere pasažieri var izmantot sešus maršrutus, no kuriem divi ir reģionālās vietējās nozīmes maršruti.

Maršruts Saldus-Ezere (Nr.5247), kuru apkalpo SAP, ir salīdzinoši jauns maršruts, kurš tika uzsākts 2011.gada 1.martā. Par laika posmu marts – augusts var secināt, ka pasažieru plūsma šajā maršrutā no Saldus uz ezeri bija vidēji 5-8 pasažieri mēnesī jeb vidēji 80 pasažieri gadā.

**4.tabula. Autobusu kustības saraksts posmā Saldus - Ezere**

Atiet no Saldus AO	Pienāk Ezerē	Maršruta Nr.	Maršruta nosaukums	Maršruta tīkls	Vidējā pasažieru plūsma posmā Saldus – Ezere vienā reisā	Izpildes dienas								
						1	2	3	4	5	6	7		
04:45	05:15	7256	Saldus-Ezere-Rīga	Starppilsētu	1									
06:15	06:53	5247	Saldus-Ezere	Reģionālais	1									
09:30	10:20	7254	Saldus-Ezere-Priedula-Auce	Starppilsētu	10									
12:30	13:08	7252	Saldus-Ezere-Vaiņode	Starppilsētu	5-7									
14:45	15:30	6729	Saldus-Ezere-Vadakste-Priedula	Reģionālais	15-20									
16:20	17:05	6729	Saldus-Ezere-Vadakste-Priedula	Reģionālais	30									
18:50	19:23	7958	Rīga-Vaiņode-Liepāja	Starppilsētu	5-7									
Reisu skaits dienā						3	4	4	3	5	3	2		
Vidējais pasažieru skaits dienā						30	15	15	10	60	15	10		

Avots: Rīgas starptautiskā autoosta, kustības saraksti, [www.autoosta.lv](http://www.autoosta.lv); Saldus autobusu parks

Novērtējot arī pārējo pārvadātāju pasažieru plūsmu posmā Saldus – Ezere, var secināt, ka vidējais pārvadāto pasažieru skaits ir 15-30 dienā jeb 5-10 pasažieri vienā reisā.

<sup>11</sup> Avots: LR Centrālā statistikas pārvalde

Kopumā var secināt, ka nokļūšana no Saldus uz Ezeri ir apmierinoša, bet nodrošina galvenokārt pakalpojumu saņemšanas funkciju. Viens autobuss katru dienu kursē no rīta un vakarā, nodrošinot darbaspēka mobilitāti, tomēr darba tirgus vajadzībām lielā mērā neatbilst, jo vakara reisu ir pārāk maz, lai nodrošinātu darbinieku atgriešanos Ezerē no Saldus. Viens reiss kursē pusdienlaikā, izņemot ceturtdienas un svētdienas, nodrošinot dažādu pakalpojumu (valsts iestāžu sniegtos pakalpojumus, veselības, kultūras u.c.) pieejamību Saldus pilsētā Ezeres, Kursīšu, Novadnieku pagastu iedzīvotājiem, kā arī kalpo skolēnu nokļūšanai no izglītības iestādes uz dzīvesvietu.

### Posms Ezere - Saldus

Arī virzienā no Ezeres uz Saldu iedzīvotājiem ir nodrošināta satiksme ar rīta un vakara reisiem, lai nokļūtu uz/no darba dienās, t.i. diviem reisiem dienā, kā arī viens reiss vēlā pēcpusdienā četras dienas nedēļā, nodrošinot dažādu pakalpojumu pieejamību Saldus pilsētā.

SAP maršrutā Nr.5247 virzienā no Ezeres uz Saldu vidēji mēnesī tiek pārvadāti 80 pasažieri jeb gandrīz 1000 pasažieru gadā. Pievēršot uzmanību šī maršruta kustību sarakstam un pasažieru skaitam abos virzienos, var secināt, ka agrais reiss no Saldus uz Ezeri galvenokārt kalpo autobusa nogādāšanai uz Ezeri, lai no turienes nogādātu iedzīvotājus Saldū viņu tālākajām darba gaitām. Salīdzinoši zema pārvadāto pasažieru skaits ir izskaidrojams ar to, ka maršruts vēl ir jauns un iedzīvotājiem ir ieradums izmantot pierasto maršrutu plkst.6:05 no Ezeres uz Saldu, kas kursē katru dienu. Turklāt maršruts kursē tikai otrdienās, trešdienās un ceturtdienās.

**5.tabula. Autobusu kustības saraksts posmā Ezere - Saldus**

Atiet no Ezeres	Pienāk Saldus AO	Maršruta Nr.	Maršruta nosaukums	Maršrutu tīkls	Vidējā pasažieru plūsma posmā Ezere-Saldus reisā	Izpildes dienas								
						1	2	3	4	5	6	7		
06:05	06:48	7958	Liepāja-Vaiņode-Rīga	Starppilsētu	5-7									
07:00	07:38	5247	Ezere-Saldus	Reģionālais	10									
07:58	08:43	6729	Priedula-Vadakste-Ezere-Saldus	Reģionālais	15-02									
14:30	15:20	7254	Auce-Priedula-Ezere-Saldus	Starppilsētu	5									
15:29	16:07	7252	Vaiņode-Ezere-Saldus	Starppilsētu	10									

18:42	19:20	7256	Rīga-Ezere-Saldus	Starppilsētu	1							
21:27	22:05	7256	Rīga-Ezere-Saldus	Starppilsētu	1							
Reisu skaits dienā						4	5	5	4	6	4	2
Vidējais pasažieru skaits dienā						30	30	30	20	45	20	15

Avots: Rīgas starptautiskā autoosta, kustības saraksti, [www.autoosta.lv](http://www.autoosta.lv); Saldus autobusu parks

Novērtējot pārējo pārvadātāju pasažieru plūsmu posmā Ezere - Saldus, var secināt, ka vidējais pārvadāto pasažieru skaits ir 30 dienā jeb 5-10 pasažieri vienā reisā.

**Secinājumi:** Pasažieru plūsma ir atšķirīga atkarībā no reisu kursēšanas dienas un laika. Lielākā pasažieru plūsmas intensitāte ir novērojama pirmdienās un piektdienās virzienā no Ezeres uz Saldu. Kopējais pārvadāto pasažieru skaits posmā ir neliels un bez izmaiņām kustību grafikā var prognozēt, ka pasažieru skaits šajā posmā arī turpmāk saglabāsies tāds kā šobrīd maršrutā Saldus-Ezere-Saldus, t.i. 5-10 pasažieri reisā jeb vidēji 15-30 pasažieri vienā dienā vienā virzienā, kas ir vidēji 11 000-21 900 pasažieru gadā.

### **Esošā sabiedriskā transporta satiksme posmā Saldus – Rīga - Saldus**

Pēc Rīgas starptautiskās autoostas informācijas par autobusu kustības sarakstiem posmā Saldus – Rīga - Saldus virzienā no Rīgas uz Saldu kursē astoņi reģionālie starppilsētu maršruti ar 31 reisu, no kuriem 14 reisi kursē katru dienu un 8 reisi katru dienu, izņemot svētdienu. Tik pat laba satiksme ir arī virzienā no Saldus uz Rīgu, kur kursē deviņi reģionālie starppilsētu maršruti ar 32 reisiem, no kuriem 10 reisi kursē katru dienu un 7 katru dienu, izņemot svētdienas.

Pasažieru plūsmas intensitātes pētīšanai un pasažieru plūsmas prognozei analizēti pasažieru pārvadājumu dati posmā Saldus–Rīga–Saldus SIA „Saldus autobusu parks” reģionālajā strappilsētu maršrutā Nr.7270 par 2011.gada pirmajiem pieciem mēnešiem. Posmā „Saldus – Rīga – Saldus” dati par pasažieru pārvadājumiem tika analizēti atsevišķi par Saldus-Rīga virzienu un Rīga-Saldus virzienu, kā arī atsevišķi darba dienās un brīvdienās dažādos reisos.

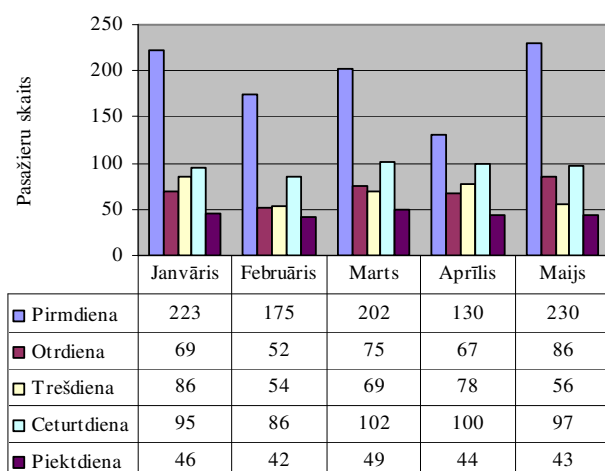
### Pasažieru plūsma maršrutā Saldus – Rīga

Darba dienās no Saldus uz Rīgu paredzēti divi autobusu reisi – no rīta plkst.6:15 (kursē pirmdienās, ceturtdienās un piektdienās) un pēcpusdienā plkst.13:20 (kursē pirmdienās otrdienās, trešdienās un ceturtdienās).

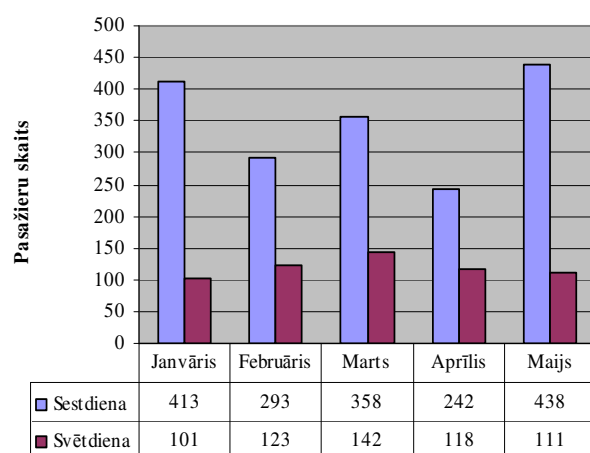
No Saldus uz Rīgu autobuss kursē sestdienās divas reizes dienā – plkst.6:15 un plkst.13:20 – un svētdienās divas reizes dienā – plkst. 15:00 un plkst.19:00. Ar reisu plkst.15:00 braukuši vairāk pasažieru nekā plkst.19:00.

### **2.attēls. Vidējais pārvadāto pasažieru skaits mēnesī posmā Saldus – Rīga**

Pasažieru skaits mēnesī posmā Saldus- Rīga darba dienās



Pasažieru skaits mēnesī posmā Saldus- Rīga brīvdienās



Avots: SIA „Saldus autobusu parks”

Visvairāk pasažieru darba dienās uz Rīgu dodas pirmdienu rītos plkst.6:15 un pārējo darba dienu rītos vidēji uz pusi mazāk. Arī ar reisu plkst.13:20 visvairāk pasažieru ir braukuši pirmdienās, bet otrdienā un trešdienā pasažieru skaits bijis apmēram līdzīgs. Vidējā pasažieru plūsma no Saldus uz Rīgu ir 30 pasažieri dienā jeb 10950 gadā (tikai SAP reisiem). Pie 10 reisiem nedēļā - vidēji 20 pasažieri vienā reisā. Starppilsētu satiksmes statistika parāda, ka reisos, ko neapkalpo SAP, varētu būt ap 100 pasažieru dienā. Liepājas starppilsētas satiksme nodrošina vēl aptuveni 300 pasažieru dienā lielu plūsmu. Kopumā tādējādi vidēji sanāk 20 pasažieri vienā reisā.

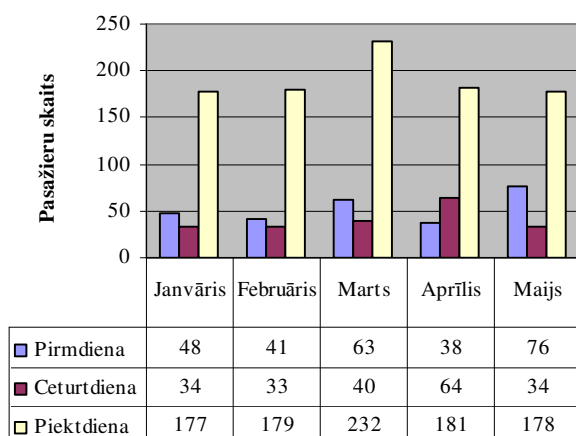


### Pasažieru plūsma maršrutā Rīga – Saldus

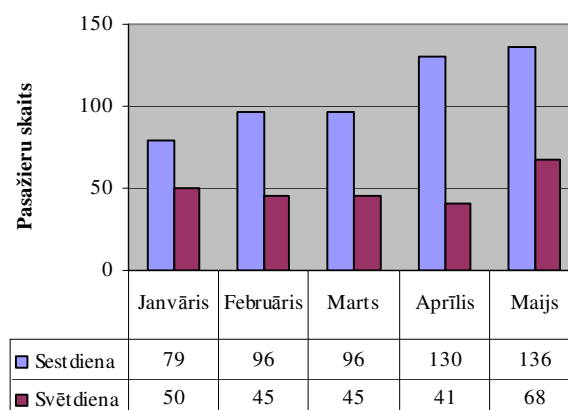
Darba dienās no Rīgas uz Saldus autobuss kursē pirmdienās, ceturtdienās un piektdienās (divi reisi dienā). Brīvdienās no Rīgas uz Saldus kursē trīs autobusu reisi – sestdienas rītā plkst.9:00, bet svētdienas vakarā plkst.20:15 un plkst.21:30.

#### **3.attēls. Vidējais pārvadāto pasažieru skaits mēnesī posmā Rīga - Saldus**

Pasažieru skaits mēnesī posmā Rīga-Saldus darba dienās



Pasažieru skaits mēnesī posmā Rīga-Saldus brīvdienās



Avots: SIA „Saldus autobusu parks”

Darba dienās lielākā daļa pasažieru bija izmantojuši abus piektdienu reisos, kas bija vidēji 2 reizes vairāk nekā pirmdienās un ceturtdienās. Savukārt brīvdienās 2011.gada pirmajos piecos mēnešos visvairāk pasažieru (vidēji 110 mēnesī) virzienā no Rīgas uz Saldus pārvadāti sestdienas rīta reisā. Vidējā pasažieru plūsma no Rīgas uz Saldus ir 15 pasažieri dienā jeb 5480 gadā (tikai SAP reisiem). Pie 7 reisiem nedēļā - vidēji 15 pasažieri vienā reisā.

Starppilsētu satiksmes statistika parāda, ka reisos, ko neapkalpo SAP, varētu būt ap 100 pasažieru dienā. Liepājas starppilsētas satiksme nodrošina vēl aptuveni 300 pasažieru dienā lielu plūsmu. Kopumā tādējādi vidēji sanāk 20 pasažieri vienā reisā maršrutu posmā Saldus - Rīgas SAO un Rīgas SAO - Saldus.

**Secinājumi:** Pasažieru plūsma posmā Saldus – Rīga - Saldus ir ļoti atšķirīga atkarībā no reisu kursēšanas dienas un laika. Salīdzinoši papildītāki reisi virzienā uz Rīgu ir pirmdienās (darbaspēka mobilitāte, kā arī studentu/skolēnu pārvietošanās no Saldus uz Rīgu) un sestdienās (atpūta, iepirkšanās) agrajos reisos, savukārt virzienā no Rīgas uz Saldus piektdienas pēcpusdienā (darbaspēka mobilitāte, studentu/skolēnu

pārvietošanās) un sestdienas (atpūta, iepirkšanās) rītā. Paradoksāli, bet virzienā no Rīgas uz Saldus pasažieru plūsma ir par 25% mazāka.

### 1.3. Pasažieru aptaujas analīze

Tā kā šā brīža normatīvo aktu statuss nepieļauj veikt pārvadājumus maršrutā „Mažeiki - Saldus – lidosta „Rīga””, Izpildītājam nebija iespējams noorganizēt eksperimentālos autobusu reišus maršrutā ar pasažieru uzņemšanu un izlaišanu gan Latvijas, gan Lietuvas valstu robežās. Tāpēc līdz ar esošās pārvadājumu statistikas apkopošanu tika veikta arī pasažieru aptauja esošo pārvadājumu ietvaros, lai varētu veikt potenciālās pasažieru plūsmas novērtējumu.

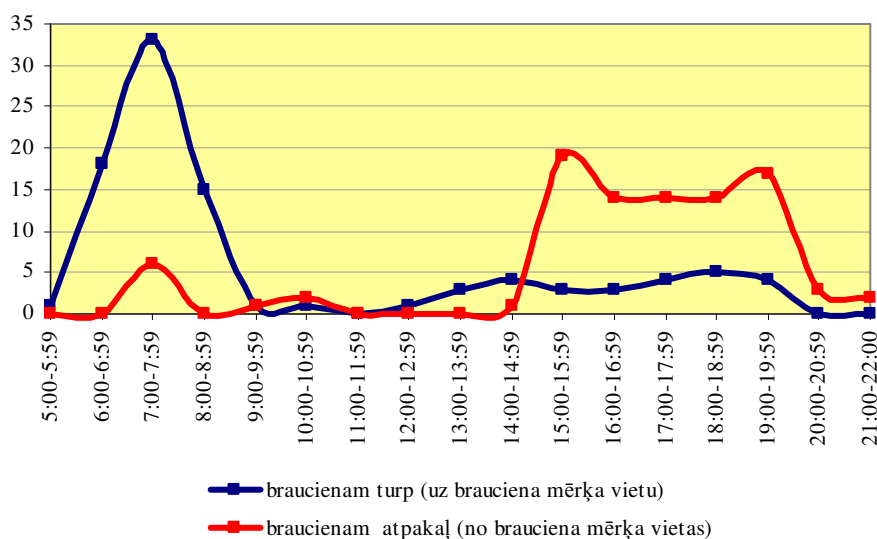
Pasažieru aptauja tika veikta laika posmā no 15.08. - 09.09.2011 SAP apkalpotajos autobusu maršrutos Saldus-Kalneciems-Rīga, Ezere-Saldus, Saldus-Ezere-Auce-Rīga, Saldus-Kalni, Saldus-Satiķi-Saldus, Saldus-Ventspils, Saldus-Liepāja. Pasažieru aptauju veica SAP darbinieki.

Kopumā tika aptaujāti 102 pasažieri, no kuriem 68% bija sievietes un 32% vīrieši. Pēc nodarbošanās lielākā daļa respondentu bija algoti darbinieki (56% jeb 57 respondenti), 29% jeb 29 bija skolēni/studenti, 8% jeb 8 mājsaimnieces/-ki, 4% jeb 4 bezdarbnieki, 3% jeb 3 pensionāri (diviem respondentiem nodarbošanās nebija norādīta).

Analizējot respondentu pārvietošanās ieradumus ar sabiedrisko autobusu, var secināt, ka visbiežāk respondenti iekāpj pieturā Saldus AO – 43% jeb 44 respondenti no aptaujātajiem, 11% jeb 11 respondenti iekāpj Rīgā un tik pat Ezerē, 6% jeb 6 respondenti Aucē un 5% jeb 5 respondenti iekāpj Nīgrandē. Visbiežāk respondenti izkāpj Rīgā – 53% jeb 41 respondents no aptaujātajiem, 22% jeb 22 respondenti izkāpj Saldus AO.

Lielākā daļa respondentu, t.i. 69% izmanto sabiedrisko transportu braucienam uz mērķa vietu no rīta laika posmā no plkst.6:00 līdz plkst.9:00. Savukārt no brauciena mērķa vietas respondenti sabiedrisko transportu izmanto garākā laika intervālā starp plkst.15:00 un plkst.20:00. Šāda pasažieru plūsmas kustība atkarībā no laika ir ierasta, jo gan skolēni, gan darbinieki no rītiem dodas vienā laikā virzienā uz savu brauciena mērķa vietu, savukārt atpakaļceļu skolēni un darbinieki mēro atšķirīgos laikus.

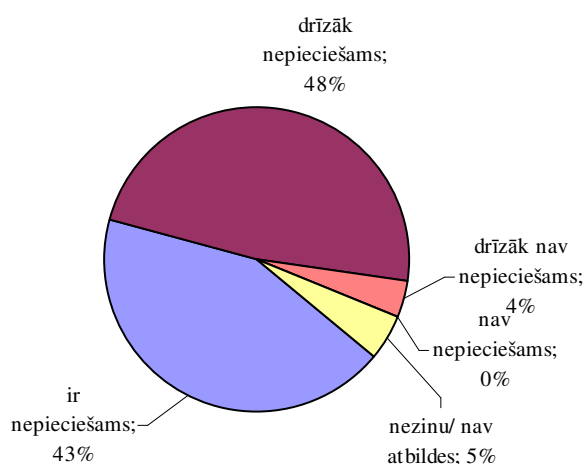
#### 4.attēls. Respondentu pārvietošanās ieradumi atkarībā no dienas laika



Visbiežāk lietoto maršrutu (turp-atpakaļ) 25% jeb 25 respondentu izmanto 1 reizi nedēļā, 24% jeb 24 respondenti retāk nekā vienu reizi mēnesī, 18% jeb 18 respondentu katru dienu un 14% jeb 14 respondentu vismaz vienu reizi mēnesī ( t.i. 1-3 reizes).

Uz jautājumu, vai būtu nepieciešams tiešs autobuss uz/vai no lidostas „Rīga”, lielākā daļa respondentu - 91% jeb 93 respondenti atbildēja par labu šādam maršrutam.

#### 5.attēls. Pasažieru viedoklis par tieša autobusa nepieciešamību uz/no lidostas „Rīga”

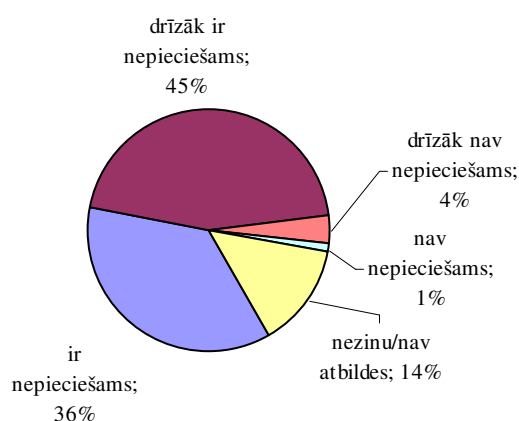


No tiem respondentiem, kuri apstiprināja, ka šāds maršruts būtu nepieciešams, 50% jeb 45 respondenti izmantotu tiešo autobusu, lai nokļūtu uz/vai no lidostas „Rīga”.

Uz jautājumu, ja respondentiem ir vai būtu nepieciešamība nokļūt uz/no lidostas „Rīga”, kādu transporta līdzekli šobrīd izmanto/izmantotu, lai uz turieni/no turienes nokļūtu, 67 respondentu minēja sabiedrisko transportu un 37 respondentu izmantotu vieglo automašīnu<sup>12</sup>.

Uz jautājumu, vai būtu nepieciešams tiešs autobuss uz/vai no Mažeikiem, lielākā daļa respondentu, t.i. 81% jeb 83 respondenti atbildēja par labu šādam maršrutam.

#### 6.attēls. Pasažieru viedoklis par tieša autobusa nepieciešamību uz/no Mažeikiem



Savukārt no tiem respondentiem, kuri apstiprināja, ka šāds maršruts būtu nepieciešams, 89% jeb 74 respondenti arī izmantotu tiešo autobusu, lai nokļūtu uz/vai no Mažeikiem.

Vairākus atbilžu variantus pasažieri varēja minēt, lai atbildētu uz jautājumu, kādiem brauciena mērķiem respondenti izmantotu autobusu maršrutā uz / vai no Mažeikiem. Visbiežāk respondentu vidū tika minēta atbilde – iepirkties (49 reizes), tam sekoja ar 22 reizēm atbilde darījumu kārtošana/tikšanās, 18 reizes tika minēts iemesls brīvā laika pavadīšana/atpūta.

**Secinājumi:** Kopumā var secināt, ka gandrīz visi aptaujātie respondenti (90%) apstiprināja tiešas satiksmes nepieciešamību starp Mažeikiem un Saldu, kā arī starp Saldu un lidostu „Rīga”. Starp Mažeikiem un Saldu iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos. Tas nozīmē, ka šajā posmā lielāka potenciālā pasažieru plūsma būs brīvdienās. Līdz ar to, plānojot maršruta kustības sarakstus, jāparedz brīvdienās tiešie reisi, kas kursētu tikai starp Saldu un Mažeikiem. Savukārt pozitīvi ir

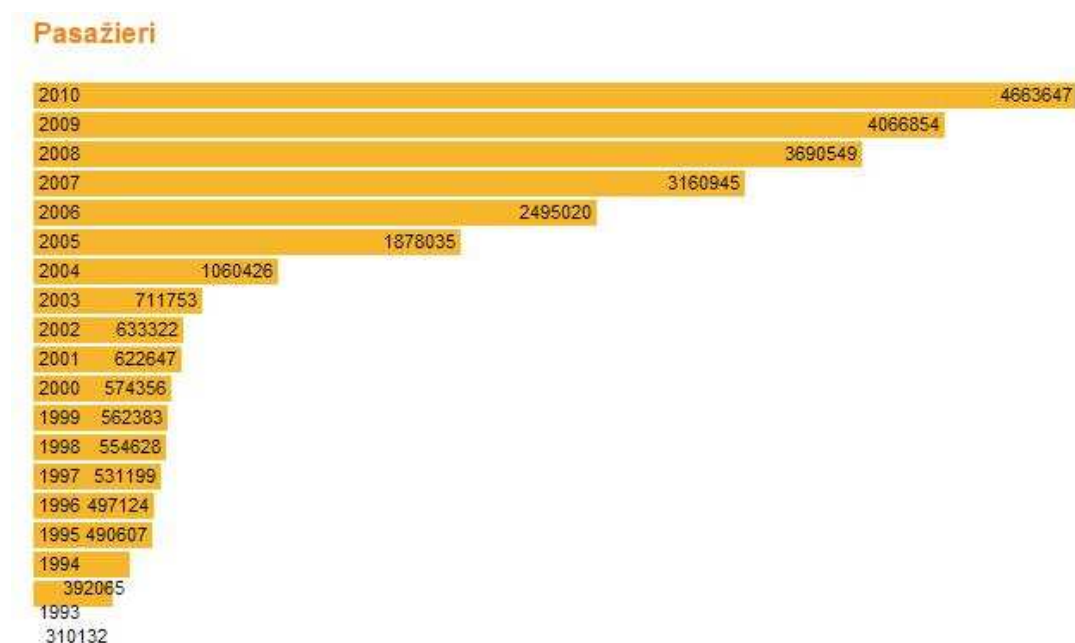
<sup>12</sup> Piezīme: viens respondents minēja abus atbilžu variantus

vērtējams, ka ap 70 % respondentu izmanto jau šobrīd vai izmantotu nākotnē sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz/no lidostas „Rīga”, kas norāda uz pasažieru plūsmas potenciāla esamību plānotajā maršrutā.

#### 1.4. Pasažieru apgrozījums Starptautiskajā lidostā „Rīga”

Lidostas „Rīga” sniegtā statistika rāda, ka kopējais pasažieru skaits lidostā „Rīga” ir ievērojami pieaudzis kopš 2004.gada un 2010.gadā sasniedza 4,66 miljonus (7.attēls).

7.attēls. Pasažieru skaits lidostā „Rīga” pa gadiem



Avots: Starptautiskā lidosta „Rīga”

Augstāk minētais kopējais pasažieru skaits veidojas no tiešajiem (valstī iebraucošajiem, izbraucošajiem pasažieriem), tranzīta (pasažieri, kas ielido lidostā un turpina savu lidojumu ar to pašu reisu) un transfēra (pasažieri, kas izmanto konkrēto lidostu, lai atlidojot no citas lidostas, pārsēstos, un turpinātu ceļu ar citu reisu) pasažieriem.

Lielāko daļu no kopējo pasažieru skaita pēdējos gados sastāda tiešie un transfēra pasažieri (6.tabula). Tranzīta pasažieru skaits kopējā pasažieru plūsmā ir nenozīmīgs. Kopējais lidostas „Rīga” pasažieru skaita pieaugums pēdējos 2 gados ir saglabājies pateicoties transfēra pasažieru skaita ievērojamam kāpumam.

**6.tabula. Pasažieru skaita sadalījums lidostā „Rīga”**

Pasažieri	Gads		
	2008	2009	2010
Tiešie	3 172 939	2 707 867	2 906 115
Transfēra	504 598	1 347 222	1 743 512
Tranzīta	13 012	11 765	14 020
<b>Kopā</b>	<b>3 690 549</b>	<b>4 066 854</b>	<b>4 663 647</b>

Avots: Starptautiskā lidosta „Rīga”

Iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits ir aptuveni vienāds (2009.gadā iebraucošie – 1 347 634, izbraucošie – 1 360 233 pasažieri; 2010.gadā iebraucošie – 1 441 763, izbraucošie – 1 464 352 pasažieri).

CSP apsekojuma rezultāti liecina, ka 2010.gadā ārvalstu ceļotāji 5042 tūkst. reizes šķērsoja Latvijas robežu, savukārt Latvijas iedzīvotāji - 3090 tūkst. reizes<sup>13</sup>. Ņemot vērā šos rādītājus, var pieņemt, ka aptuveni 40% no tiešajiem lidostas pasažieriem varētu būt Latvijas pilsoņi, bet 60 % ārzemju viesi.

CSP datu bāzē ir pieejama statistika par to, cik liela ir pasažieru plūsma, lidmašīnām ielidojot no Lietuvas lidostā „Rīga” vai izlidojot no lidostas Rīgas uz Lietuvu (7.tabula).

**7.tabula. Pasažieru plūsma starp Rīgas un Lietuvas lidostām**

	2008	2009	2010
Kopējais pasažieru skaits lidostā Rīga	3 691 099	4 064 756	4 663 647
Pasažieri no / uz Lietuvas lidostu lidostā Rīga	86 767	235 721	200 709
Pasažieru plūsmas īpatsvars no kopējā pasažieru skaita lidostā Rīga	2,4%	5,8%	4,3%

Avots: CSP

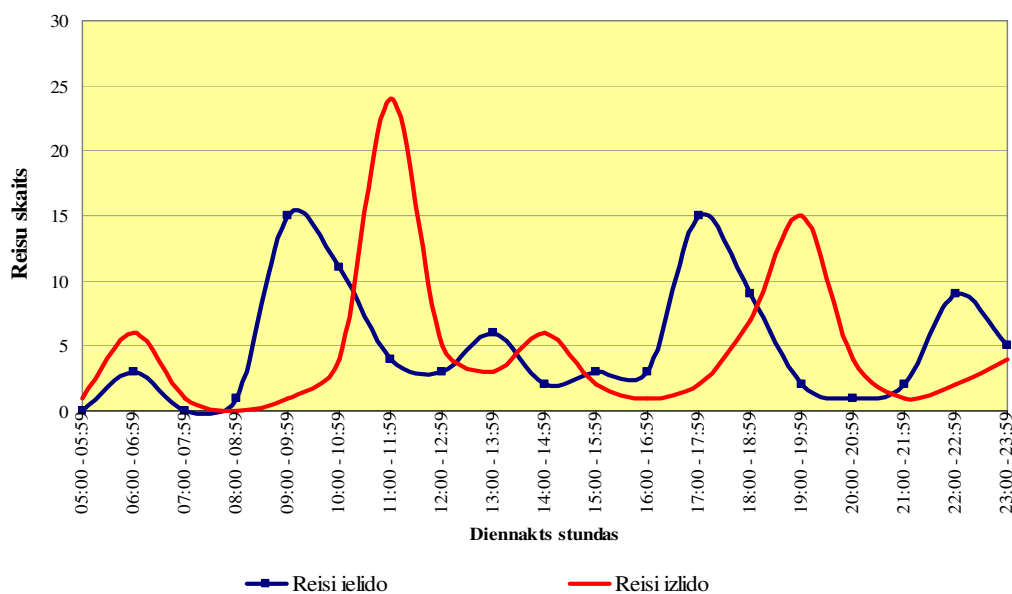
<sup>13</sup> LR Centrālā statistikas pārvalde: [www.csb.gov.lv](http://www.csb.gov.lv)

No kopējā pasažieru apgrozījuma lidostā "Rīga" apmēram 5% ir no Lietuvas teritorijas ceļojošie pasažieri. Jāmin gan, ka šis īpatsvars noteikti ir lielāks, jo statistiskajos datos neatspoguļojas to Lietuvas ceļotāju skaits, kas nokļūst lidostā "Rīga" ar sabiedrisko transportu vai personīgo automašīnu.

Kā redzams 7.tabulā sākot ar 2009.gadu Lietuvas avio pasažieru skaits ir dubultojies, kas visdrīzāk ir izskaidrojams ar Lietuvas nacionālās aviosabiedrība flyLAL-Lithuanian Airlines bankrota procedūras uzsākšanu un avioreisu samazināšanu uz pusi, kā arī Lietuvas ceļotāju zemo cenu aviokompānijas Ryanair pakalpojumu izmantošanu no/uz lidostu „Rīga”.

Lai varētu prognozēt, kurā diennakts laikā ir vislielākā lidostas pasažieru apgrozība, tika apkopota informācija par ielidojošajiem un izlidojošajiem avioreisiem lidostā „Rīga”.

**8.attēls. Ielidojošo un izlidojošo avioreisu skaits lidostā "Rīga"**



Avots: Starptautiskā lidosta „Rīga”

Pieņemot, ka lidostas pasažieru skaits ir proporcionāls avioreisu skaitam, var secināt, ka lielākais izlidojošo pasažieru skaits ir laika posmā no plkst. 11:00-13:00 un 18:00-20:00, savukārt ielidojošo pasažieru īpatsvars ir laika posmā no plkst.9:00-11:00, kā arī no plkst.17:00-19:00.

**Secinājums:** Ņemot vērā avioreisu intensitāti pa diennakts stundām, var prognozēt, ka lielākā pasažieru apgrozība lidostā „Rīga” būs tajā laikā, kad būs lielākais avioreisu izpildes īpatsvars. Attiecīgi var plānot sabiedriskā transporta pienākšanas/atiešanas laiku lidostā „Rīga”, ņemot vērā pasažieriem nepieciešamo rezerves laiku 1,5-2 stundām reģistrācijai lidojumam vai 0,5-1 stundām bagāžas saņemšanai pēc lidojuma.



## **2. Projekta mērķa atbilstība dažāda līmeņa plānošanas dokumentiem**

Šajā nodaļā ir sniegts pārskats par reģionāla un vietēja līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem, kas tieši vai netieši nosaka vai ietekmē iecerēto darbību saistībā ar satiksmes maršruta „Mažeiki – Saldus – Lidosta „Rīga”” izveidi.

### **Kurzemes reģiona attīstības plānošanas dokumenti**

Kurzemes reģiona attīstības stratēģijas plāna projektā (2004) ir definēts, ka, ņemot vērā pašreiz raksturīgās sociālekonomiskās attīstības tendences un pastāvot diviem izteiktiem attīstības centriem Kurzemes reģionā – Ventspilij un Liepājai -, ir nepieciešams sekmēt straujāku pārējās reģiona teritorijas attīstību, īpaši izceļot pašreizējos novadu centrus – Kuldīgu, Saldu un Talsus – un vienlaikus veicinot esošo attīstības centru tālāku augšupeju.

Lai saglabātu un palielinātu attīstības centru ekonomisko potenciālu, nepieciešams nodrošināt un pilnveidot to pieejamību/sasniedzamību. Teritorijās ar apgrūtinātu pieejamību samazināsies ekonomiskā aktivitāte, notiks iedzīvotāju un darbaspēka migrācija uz ekonomiski aktīvākām teritorijām. Reģiona iekšējā un ārējā pieejamība/sasniedzamība noteiks ekonomiskās attīstības tempu un virzienu. Attīstības centru pieejamība/sasniedzamība ir būtiska arī pakalpojumu sniegšanā centriem pieguļošajās lauku teritorijās, lai nodrošinātu to dzīvotspēju. Ātra, ērta un droša satiksme starp centriem veicina un stimulē ekonomisko un cita veida attiecību attīstību. Kvalitatīva un efektīva visu veidu pieejamība/sasniedzamība ir būtiska, lai nodrošinātu visu līmeņu centru attiecīgo funkciju veikšanu kopējā reģiona ekonomiskās attīstības kontekstā.

Tāpēc kā viens no Kurzemes reģiona attīstības stratēģijas izvirzītajiem mērķiem ir mērķis 2.2. - „uzlabot reģiona sasniegšanu un konkurētspēju, koncentrējot investīcijas transporta infrastruktūras uzlabošanai”.

Kā pasākuma mērķis ir noteikts veicināt reģionālas nozīmes ceļu uzlabošanu, sadarboties ar centrālajām valsts pārvaldes iestādēm starptautisko un valsts nozīmes transporta koridoru attīstības jautājumos, kā arī veikt pasākumus satiksmes drošības uzlabošanai reģionā.

Īpaša uzmanība pievēršama partnerības jeb savstarpējās sadarbības izvēšanai, kas ir priekšnosacījums ilgtspējīgai reģiona attīstībai.<sup>14</sup>

### **Saldus novada attīstības programma 2009 – 2015. gadam**

Saldus novada attīstības programma izvirza sekojošu stratēģisko mērķi – pievilcīgas, sasniedzamas un dabai draudzīgas dzīves, darba un atpūtas telpas veidošana un attīstība. Šis mērķis ietver sevī rīcības virzienus potenciālajiem projektiem, kuru starpā var izcelt rīcības virzienus 3.1.3. – Nodrošināt pieejamību dzīves atpūtas un komercdarbības telpai un rīcības virzienu 3.1.4. – Uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti un veidus.<sup>15</sup>

Pētījuma virsmērķis ir veicināt Latvijas – Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomisko attīstību, uzlabot pierobežas reģionu iekšējo un ārējo pieejamību, sekmējot sabiedriskā transporta pakalpojumu pārklājumu un nodrošinājumu reģionos un ir saskaņā ar Saldus novada attīstības programmā izvirzītajiem rīcības virzieniem.

### **Integrētās attīstības programma 2008.–2015. gadam Saldus pilsētai**

Saldus pilsētas integrētās attīstības programmas ietvaros izvirzītā attīstības vīzija izdala stratēģisko virzienu – kustība. Stratēģiskais virziens „kustība” ietver saišu stiprināšanu novada iekšienē, Saldus sasniedzamību reģionā, Latvijā un virziena Saldus – Mažeiki attīstību. Sasniedzamības uzlabošana rosinās darbaspēka kustību, kā arī tūristu skaita pieaugumu.

Saldus pilsētas attīstības programmas ietvaros tiek noteikta telpiskās attīstības vīzija – transports. Kas norāda, ka transporta tīkla un sabiedriskā transporta sakārtošana ir prioritāri svarīga novada pilnvērtīgai funkcionēšanai, pakalpojumu pieejamībai. Kā arī svarīgi turpināt attīstīt transporta apkalpes uzņēmējdarbību, atrodoties nozīmīgā ceļu krustojumā.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Kurzemes reģiona attīstības stratēģijas projekts.2004. <http://www.kurzemesregions.lv/category/kpr-planosanas-un-attistibas-dokumenti/kurzemes-planosanas-regiona-attistibas-programma/>

<sup>15</sup> Saldus novada attīstības programma 2009.-2015.gadam, III daļa Rīcības plāns. <http://www.saldus.lv/4798/dokumenti0/planosanas-dokumenti5/saldus-novada-planojums/saldus-novada-attistibas-programma-2009---201/>

<sup>16</sup> Integrētās attīstības programma 2008.–2015. gadam Saldus pilsētai <http://www.saldus.lv/4798/dokumenti0/planosanas-dokumenti5/>

### **3. Maršruta Mažeiki – Saldus – Lidosta „Rīga” iespējamības analīze**

#### **3.1. Maršruta juridisko aspektu analīze**

Saskaņā ar Autopārvadājumu likuma 52.pantu kabotāžas pārvadājumi Latvijas teritorijā šobrīd ir aizliegti, izņemot gadījumus, kad tos veic atbilstoši Saeimas apstiprinātajiem starptautiskajiem līgumiem un katram attiecīgajam pārvadātājam ir Satiksmes ministrijas izsniegta atļauja.

Kabotāžas pārvadājumi ir īslaicīgi iekšzemes pasažieru vai kravas komercpārvadājumi ar autotransporta līdzekļiem, kas tiek veikti citā valstī, tajā neregistrējot uzņēmumu, filiāli vai pārstāvniecību. Kabotāža ir pasažieru iekšzemes autopārvadājumi, kurus pagaidu kārtā nodrošina ārvalstu pārvadātājs.

Saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu un, ņemot vērā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr.1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr.1107/70 (turpmāk – Regula Nr.1370/2007) ietvertos principus, Autotransporta direkcija veic sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumus un noslēdz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumus par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu tīklā.

Regula Nr.1370/2007 paredz, ka ar pakalpojumu valsts līguma noslēgšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam tiek piešķirtas ekskluzīvas tiesības, tas ir, sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutu tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam. Saskaņā ar 2008.gada 20.maija Ministru kabineta rīkojumu Nr.265 „Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos” valsts pasūtījuma apjomā netika ietverti pārvadājumi starptautiskos maršrutos. Tādējādi maršruta Mažeiki – Saldus vai Mažeiki - Rīga autobuss var izlaist vai uzņemt pasažierus sarakstā norādītajās pieturvietās pārvadājumiem, piemēram, uz un no Lietuvas, bet tādā gadījumā nedrīkst veikt pasažieru pārvadājumus no vienas pieturvietas uz citu Latvijas teritorijā.

Pasažieru starptautisko autopārvadājumu pakalpojumu iekšējo tirgu sākotnēji regulēja galvenokārt Direktīva 96/26/EK par atļauju autopārvadātājiem veikt profesionālo darbību, kā arī Regulas (EEK) Nr. 684/92 un (EK) Nr. 12/98 par atļauju veikt pasažieru pārvadājumus ar autobusu.

Ar minēto direktīvu tika ieviesti minimālie kvalitātes standarti, kas ir jāievēro, lai saņemtu atļauju uzsākt profesionālo darbību, savukārt ar abām regulām tika liberalizēti starptautiskie neregulārie pasažieru pārvadājumi, noteikta īpaša atļauju piešķiršanas kārtība attiecībā uz starptautiskajiem regulārajiem pasažieru pārvadājumiem un atļauts starptautiskos pārvadājumus apvienot ar kabotāžas pakalpojumu sniegšanu.

Lai precizētu un vienkāršotu noteikumus pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem, kā arī novērstu nevajadzīgu administratīvo slogu, 2009.gada 21.oktobrī tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum. Šo regulu sāks piemērot 2011.gada 4.decembrī. Līdz tam laikam spēkā ir regulas (EK) Nr.684/92 par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem un (EK) Nr.12/98 par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji var veikt pasažieru iekšzemes autopārvadājumus dalībvalstī.

Gan vecajā, gan jaunajā regulējumā ir noteikts, ka kabotāžas pārvadājumi ir atļauti attiecībā uz šādiem pakalpojumiem:

- specializētie regulārie pārvadājumi, ja kabotāžas pārvadājumi atrunāti līgumā, kas noslēgts starp organizētāju un pārvadātāju;
- neregulārie pārvadājumi;
- regulārie pārvadājumi, ko kā regulārus starptautiskus pakalpojumus saskaņā ar šo regulu veic ārvalstu pārvadātājs uzņēmējā dalībvalstī, izņemot pārvadājumus pilsētu un piepilsētu teritorijās. Kabotāžas pārvadājumus veic tikai apvienojumā ar šādiem starptautiskiem pakalpojumiem.

Dalībvalstis piemēro ārvalstu pārvadātājiem savus likumus un noteikumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus tās izvirzījušas saviem valsts piederīgajiem.

Ja kopienas tiesību aktos nav noteikts citādi, tad kabotāžas regulārie pārvadājumi, ko veic ārvalstu pārvadātājs uzņēmējā dalībvalstī, izņemot pārvadājumus pilsētu un piepilsētu teritorijās, ir pakļauti normatīviem un administratīviem aktiem, kas ir spēkā uzņēmējā dalībvalstī attiecībā uz atļaujām, konkursa procedūrām, apkalpojamām līnijām, pārvadājumu regularitāti, nepārtrauktību un biežumu, kā arī maršruti.

Uzbūves un aprīkojuma tehniskajām prasībām, kas jāievēro autotransporta līdzekļiem, kurus lieto kabotāžas pārvadājumu veikšanai, jābūt tādām, kādas noteiktas autotransporta līdzekļiem, kuri ir starptautiskā transporta aprītē.

Noteikumos ir paredzētas sankcijas par autopārvadājumu tiesību aktu nopietniem pārkāpumiem, īpaši par noteikumiem, kas attiecas uz transportlīdzekļiem un to vadītāju darba un atpūtas režīmu, kā arī, ja regulāros pārvadājumus veic bez speciālas regulāro pārvadājumu atļaujas. Šīs atļaujas dod tiesības to turētājiem veikt regulārus pārvadājumus visu to dalībvalstu teritorijās, kur sniedzas šo pārvadājumu maršruti. Jaunajos noteikumos ir vienkāršota atļaujas (maršruta licences) saņemšanas kārtība, tiek sniegts detalizēts regulējums atļaujas raksturojumam, pieteikuma iesniegšanai, izsniegšanas procedūrai, atļaujas atjaunošanai un izmaiņām, kā arī darbības pārtraukšanai.

Regulāru pārvadājumu atļaujas nepiešķir gadījumā, ja dalībvalsts, pamatojoties uz detalizētu analīzi, pieņem lēmumu, ka pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp punktiem, kas atrodas dažādās dalībvalstīs.

Tas, ka pārvadātājs piedāvā zemākas cenas nekā tās, ko piedāvā citi autopārvadātāji, vai tas, ka attiecīgajā satiksmes līnijā jau darbojas citi autopārvadātāji, pats par sevi nav par pamatojumu pieteikuma noraidīšanai.

**Secinājumi:** Ņemot vērā iepriekšminēto, jāsecina, ka līdz ar 2011.gada 4.decembri neviena no dalībvalstīm nevarēs aizliegt veikt citas valsts piederīgajam uzņēmumiem regulārus starptautiskus pārvadājumus ar pasažieru uzņemšanu un izlaišanu uzņēmējā dalībvalstī. Līdz ar to plānotais maršruts no juridiskajiem aspektiem ir iespējams.

### 3.2. Pasažieru plūsmas prognoze

Pasažieru plūsmas prognozei plānotajā maršrutā tika izmantoti:

- Statistiskie dati par lidostas „Rīga” tiešo pasažieru skaitu;
- Statistiskie dati par iedzīvotāju skaitu teritorijās, kuras primāri apkalpos plānotais maršruts;
- Statistiskie dati par vidējo darba samaksu;
- Pasažieru aptaujas rezultāti.

Iepriekš ziņojumā tika minēts, ka aptuveni 40% lidostas „Rīga” tiešo pasažieru ir Latvijas iedzīvotāju, kas ir 1,2 milj. pasažieru gadā jeb 3,3 tūkst. pasažieru dienā Latvijā. Turpmākajiem aprēķiniem var pieņemt, ka lidostas „Rīga” pasažieru skaits pēc to dzīvesvietas ir proporcionāls iedzīvotāju skaitam attiecīgajā apdzīvotajā vietā, t.i. vidēji 40 lidostas pasažierus dienā pārvietojas uz/no Saldus novadu un 10 lidostas pasažierus dienā pārvietojas uz/no Brocēnu novadu.

Papildu tam var pieņemt, ka iedzīvotāju lidošanas biežumu lielā mērā nosaka iedzīvotāju ienākumu līmenis. Kopumā var secināt, ka Saldus novada iedzīvotāju vidējā mēneša bruto darba samaksa 2010.gadā bija 25% zemāka par vidējo mēneša bruto darba samaksu Latvijā un Brocēnu novadā 27% zemāka par vidējo Latvijā<sup>17</sup>. Līdz ar to lidostas pasažieru plūsma uz/no šīm teritorijām tiek koriģēta uz leju attiecīgi par 25% un 27%.

Tā kā pasažieru aptaujā tika secināts, ka gandrīz 70% respondentu izmanto/izmantotu sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz/no lidostas „Rīga”, tad vidējā pasažieru plūsma, kas izmantotu sabiedrisko transportu nokļūšanai no/uz Saldus uz/no lidostas „Rīga” būtu 20 pasažieri dienā abos virzienos. Rēķinot klāt potenciālo pasažieru plūsmu starp Brocēnu novadu un lidostu „Rīga”, vidējā pasažieru plūsma posmā Saldus - lidosta „Rīga” būtu 25 pasažieri dienā abos virzienos jeb 12 vienā virzienā. Ja plānotā maršruta reisu izpildes laiks nav būtiski garāks par braukšanas laiku ar personīgo automašīnu, kā arī pasažieru pārvadājumi tiek veikti ar komfortabliem autobusiem un ir paredzēta vieta bagāžai, tad vairāk personīgā autotransporta lietotāju varētu izvēlēties sabiedrisko transportu, t.i. pasažieru plūsmas potenciāls varētu būt lielāks.

---

<sup>17</sup> LR Centrālās statistikas pārvaldes dati

Pēc Lietuvas Republikas centrālās statistikas pārvaldes datiem 2010.gadā kopējais pasažieru skaits Lietuvas lidostās 2010.gadā bija 2,28 milj.<sup>18</sup>, kas bija uz pusi mazāk nekā pasažieru skaits lidostā „Rīga”.

Ņemot vērā, ka Lietuvas lidostas stratēģiski sevi nav pozicionējušas kā tranzīta un transfēra lidostas, var pieņemt, ka vismaz 90% no kopējā pasažieru skaita ir tiešie lidostas pasažieri. Ja pieņem, ka arī aptuveni 40% no tiešajiem lidostas pasažieriem varētu būt Lietuvas pilsoņi, bet 60% ārzemju viesi, tad gadā tie būtu ap 820 tūkst. tiešajiem lidostas pasažieriem, kas ir Lietuvas iedzīvotāji. Salīdzinot šo skaitli ar 1,2 milj. Latvijas iedzīvotāju īpatsvaru tiešo pasažieru skaitā, var secināt, ka tas ir ļoti mazs. Ņemot vērā, ka Lietuvas Republikas kopējais iedzīvotāju skaits ir par 40% lielāks nekā Latvijas iedzīvotāju skaits, kā arī dzīves līmenis abās kaimiņvalstīs ir līdzīgs, jāsecina, ka Lietuvas iedzīvotāji vismaz tikpat bieži lido kā Latvijas iedzīvotāji. Rezultātā tiem jābūt vēl vismaz 400 000 Lietuvas iedzīvotājiem gadā, kuri saviem lidošanas mērķiem izmanto Lietuvai tuvāko lidostu, kas ir lidosta „Rīga”. Izvēli par labu lidostai Rīgā pamato arī fakts, ka lidosta „Rīga” piedāvā lidojumus uz 88 galamērķiem pasaulē, kamēr Viļņas starptautiskā lidosta piedāvā regulāros maršrutus uz 25 galamērķiem<sup>19</sup>, Kauņas lidosta 19 galamērķus<sup>20</sup> un Palangas Starptautiskā lidosta 4 galamērķus<sup>21</sup>.

Papildus iepriekš aprēķinātajam var pieņemt, ka aprēķinātā pasažieru plūsma no Lietuvas uz lidostu „Rīga” ir no Latvijas robežas pieguļošajiem Lietuvas apriņķiem – Klaipēdas, Telšu, Šauļu un Paņevežas apriņķiem.

Izmantojot iepriekš minētos pieņēmumus potenciālās pasažieru plūsmas aprēķināšanai starp Saldus novadu un lidostu „Rīga”, var secināt, ka potenciāli varētu būt ap 20 pasažieriem dienā vienā virzienā no Mažeikū rajona, kuri izmantotu sabiedrisko transportu, lai pārvietotos starp Mažeikū un lidostu „Rīga”.

**Secinājumi:** Potenciālā autobusu pasažieru plūsma posmā Mažeikū – lidosta „Rīga” ir vidēji 20 pasažieri dienā vienā virzienā un posmā Saldus - lidosta „Rīga” papildus 12 pasažieri dienā vienā virzienā. Pasažieru plūsmai no Mažeikū uz lidostu „Rīga”

---

<sup>18</sup> Avots: LR Centrālā statistikas pārvalde. [www.stat.gov.lv](http://www.stat.gov.lv)

<sup>19</sup> Viļņas starptautiskās lidostas mājas lapa. [www.vno.lt](http://www.vno.lt)

<sup>20</sup> Kauņas lidostas mājas lapa. [www.kaunasair.lt](http://www.kaunasair.lt)

<sup>21</sup> Palangas Starptautiskā lidostas mājas lapa. [www.palanga-airport.lt](http://www.palanga-airport.lt)

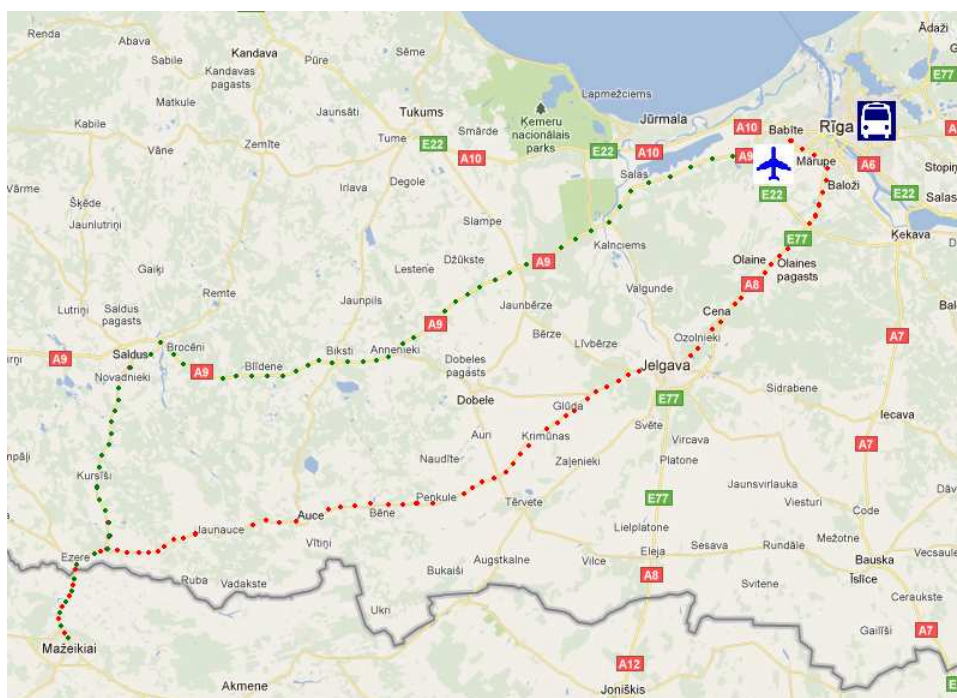
varētu būt lielāks potenciāls gadījumā, ja pastāv bieža satiksme starp Mažeīķu pilsētu un Telšu un Plunges rajonu administratīvajiem centriem.

### 3.3. Maršruta „Mažeīķi – lidosta „Rīga”” alternatīvu analīze

Izpētes gaitā tika identificētas divas iespējamās maršruta alternatīvas:

- 1.alternatīva: Maršruts „Mažeīķi – lidosta „Rīga””, braucot caur Saldus un
- 2.alternatīva: Maršruts „Mažeīķi – lidosta „Rīga””, braucot caur Auci, Jelgavu.

#### 9.attēls. Maršruta „Mažeīķi – lidosta „Rīga”” alternatīvas<sup>22</sup>



Ņemot vērā esošo pasažieru plūsmu, kā arī pasažieru aptaujas rezultātus, tika secināts, ka lielākā pasažieru plūsma ir novērojama posmā Saldus – Rīga. Tādēļ, plānojot maršrutu „Mažeīķi – Saldus – lidosta „Rīga””, pieturu lidostas teritorijā varētu iekļaut jau kādā no esošo maršrutu reisiem, atstājot maršruta gala pieturu Rīgas SAO, kā to jau šobrīd dara Lietuvas pārvadātāji savos reisos, braucot uz Rīgu.

<sup>22</sup> Par pamatni izmantota GoogleMap karte



### **1.alternatīvas maršruta apraksts**

Izbraukšana no Rīgas (arī iebraukšana Rīgā pa to pašu maršrutu): Rīgas SAO. Tālāk brauc pa Maskavas ielu (izbraucot), Turgēņeva ielu (izbraucot), Krasta iela, Salu tiltu, K.Ulmaņa gatvi.

Autoceļš P133 (Lidostas "Rīga" pievedceļš). Pietura : lidosta „Rīga”

Autoceļš P133 (Lidostas "Rīga" pievedceļš).

Autoceļš A10 (Rīga-Ventspils)

Autoceļš A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils –Babīte)

Autoceļš A9 Rīga (Skulte)-Liepāja. Pietura: Brocēnos

Autoceļš P109 (Kandava-Saldus)

Saldus pilsētā: Jelgavas iela, Kuldīgas ielas, Tirgus iela. Pietura: Saldus AO, Tirgus iela, Kuldīgas iela, Lielā iela (iebraucot), Brīvības iela (izbraucot), Dzirnauvu iela (izbraucot).

Autoceļš P105 Saldus-Ezere; Pieturas : Novadnieki, Kursīši, Ezere (iespējams pēc pieprasījuma); Lietuvas robeža

Autoceļš 163. Pietura: Mažeikņu centrā

### **2.alternatīvas maršruta apraksts**

Izbraukšana no Rīgas (arī iebraukšana Rīgā pa to pašu maršrutu): Rīgas SAO. Tālāk brauc pa Maskavas ielu (izbraucot), Turgēņeva ielu (izbraucot), Krasta iela, Salu tiltu, K.Ulmaņa gatvi.

Autoceļš P133 (Lidostas "Rīga" pievedceļš). Pietura : lidosta „Rīga”

Autoceļš P133 (Lidostas "Rīga" pievedceļš). Pagrieziens no K.Ulmaņa gatvi A10 (Rīga-Ventspils) uz Vienības gatvi

Autoceļš A8 (Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene)

P100 (Ozolnieki-Dalbe), Iebraukšana Jelgavā

P97 (Jelgava-Dobele-Annenieki) līdz Dorupei

P96 (Pūri-Auce-Grīvaiši). Pieturas: Kronauce, Penkule, Bēne, Auce, Jaunauce (iespējams pēc pieprasījuma)

P105 (Saldus-Ezere). Pietura: Ezere

P106 (Ezere-Embūte-Grobiņa)

Lietuvas robeža

Autoceļš 163. Pietura: Mažeikņu centrā

**8.tabula. Maršruta „Mažeiki – lidosta „Rīga”” alternatīvu salīdzinājums**

	<b>1.alternatīva</b>	<b>2.alternatīva</b>
Maršruta garums	183 km	175 km
Maršruta izpildes laiks, neņemot vērā iespējamo autobusu stāvēšanu pieturās	~ 3h 30 min	~ 3h 50 min
Stiprās puses	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No Ezeres līdz Saldum un no Saldus līdz Rīgai ir augstākas kategorijas ceļi - ziemas periodā tie tiek tīrīti prioritāri.</li> <li>- Maršruta izpildes laiks īsāks, pozitīvs laika ietaupījums pasažieriem.</li> <li>- Autobusu tehnisku problēmu gadījumā ir lielākas iespējas pasažierus nogādāt galapunktā laicīgi, jo būtu iespējams pasažierus pārsēdināt citā autobusā.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maršruta izpildes efektivitāte lielāka, jo mazāka autobusu kustība posmā Ezere – Jelgava. Līdz ar to iespējams būtu vairāk papildus pasažieru plūsma, kuras galamērķis ir Rīgas SAO.</li> <li>- Maršruts ir īsāks, pārvadātājam mazākas izmaksas.</li> </ul>
Vājās puses	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No Saldus līdz Rīgai bieži kursē autobusu reisi, līdz ar to iespējama mazāka papildus pasažieru plūsma, kuras galamērķis ir Rīgas SAO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No Ezeres līdz Aucei un no Auces līdz Jelgavai ir zemākas kategorijas ceļi, tāpēc ziemas periodā var būt sarežģītāk nokļūt līdz maršruta galapunktam.</li> <li>- Maršruta izpildes laiks ir garāks, jo pa ceļam ir vairāk apdzīvotu vietu. Kaut gan pa ceļam starp ezeri un Jelgavu ir daudz apdzīvotu vietu, pēc PMLP datiem iedzīvotāju skaits šajās apdzīvotajās vietās nav liels<sup>23</sup>. Savukārt starp Jelgavu un Rīgu kursē regulāra un bieža satiksme, t.sk. var izmantot dzelzceļu. Līdz ar to papildus pasažieru</li> </ul>

<sup>23</sup> Pēc PMLP datiem uz 01.07.2010. Jaunauces pagastā iedzīvotāju skaits bija 439, Aucē – 3076, Bēnes pagastā – 2000, Krimūnu pagastā – 1207, Penkules pagastā – 1058, Glūdas pagastā – 3029.

	1.alternatīva	2.alternatīva
		plūsma varētu būt maza, jo Jelgavas pilsētas iedzīvotājiem ir daudz citu alternatīvu nokļūšanai uz Rīgu. Turklāt iebraukšana lidostā „Rīga” būtiski pagarinās pasažieru braukšanas laiku.

Ņemot vērā abu alternatīvu stipro un vājo pušu novērtējumu, var secināt, ka 1.alternatīvai „Mažeiki – Saldus - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO” ir vairāk priekšrocību no tehniskiem aspektiem, kā arī potenciālā pasažieru plūsma varētu būt lielāka nekā 2.alternatīvai.

### 3.4. Maršruta „Mažeiki – Saldus - lidosta „Rīga”” kustības sarakstu varianti

Plānotā maršruta reisu kursēšanas biežums tiek modelēts, ņemot vērā iepriekš ziņojumā veikto analīzi par reisu ielidošanas un izlidošanas laikiem lidostā „Rīga”, kā arī ņemot vērā Lietuvas pārvadātāju iebraukšanas un izbraukšanas laikus lidosta „Rīga” savos reisos.

Plānojot kustību sarakstu, ir iespējami vairāki varianti:

- 1) Pasažieru pārvadājumi starp Mažeikiem un lidosta „Rīga” tiktu plānoti tikai lidostas pasažieru vajadzībām. Maršruta gala pieturas būtu Mažeiki un lidosta „Rīga”, neiebraucot Rīgas SAO. Maršrutā tiktu izmantoti mikroautobusi. (1.variants)

**Plusi:** Salīdzinoši īsāks ceļā pavadītais laiks (~2 h un 30 minūtes), jo mikroautobusi kursētu kā express. Autobusa ienākšanas laiku galapunktā lidosta „Rīga” neietekmētu sastrēgumi, kas bieži no rītiem veidojas pirms Vienības gatves un Ulmaņa gatves krustojuma Rīgā centra virzienā.

**Mīnusi:** Pasažieru plūsma maršrutā salīdzinoši maza, jo pasažieri, kuriem jānokļūst Rīgas SAO, visdrīzāk neizmanto šo maršrutu.

2) Esošo maršrutu daži reisi starp Saldus pilsētu un Rīgas SAO tiktu papildināti ar papildu pieturu lidostā „Rīga”, tādējādi pagarinot esošo reisu izpildes laiku par 30 minūtēm. Pasažieru pārvadājumi tiktu organizēti ar kombinētiem maršrutiem: Starp Mažeikiem un Saldu kursētu mikroautobusi lidostas pasažieru nogādāšanai uz/no Saldus. Saldus AO notiktu pasažieru pārsēšanās uz reisiem, kuri pietur lidostā „Rīga”. Posmā Saldus – Rīgas SAO kursētu tāpat kā šobrīd lielie autobusi (t.i. līdz 45 sēdvietām). (2.variants)

**Plusi:** Efektīva autobusu parka izmantošana – posmos, kur maza pasažieru plūsma kursētu mikroautobusi. Posmā Saldus – Rīgas SAO kursētu lielie autobusi, jo šajā posmā brauktu ne tikai lidostas pasažieri, bet arī tie pasažieri, kuru galamērķis būtu Rīgas SAO.

**Mīnusi:** Pasažieru, kuru braukšanas gala mērķis būtu Rīgas SAO, braukšanas laiks pagarinātos līdz 30 minūtēm. Tādējādi pastāvētu risks, ka šie pasažieri izvēlētos citus maršrutus nokļūšanai uz Rīgas SAO, samazinot kopējo potenciālo pasažieru plūsmu plānotajā maršruta variantā.

3) Maršruta gala pieturas būtu Mažeiki un Rīgas SAO, pieturot pa ceļam lidostā „Rīga”. Maršrutā kursētu tikai mikroautobusi. (3.variants)

**Plusi:** Salīdzinoši mazākas pārvadātāja darbības izmaksas, īsāks ceļā pavadītais laiks un iespējams sasniegt maksimālo pasažieru plūsmu, t.i. mikroautobusi ir piepildīti.

**Mīnusi:** Pasažieru, kuru braukšanas gala mērķis būtu Rīgas SAO, braukšanas laiks pagarinātos līdz 20 minūtēm.

Ņemot vērā avioreisu ielidošanas un izlidošanas laikus lidostā „Rīga”, var secināt, ka ieteicamie autobusu pienākšanas laiki no Mažeikiem lidostā „Rīga” ir plkst. 8:30-9:00, plkst.12:00, plkst.15:00 un plkst.18:00. Savukārt satiksmes autobusu atiešana no lidostas „Rīga” uz Mažeikiem būtu plkst.12:00, plkst.16:00 un plkst.20:00.

## **4. Maršruta „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” izmaksu – ieguvumu analīze**

### **4.1. Finanšu analīze**

Izmaksu – ieguvumu analīzes (turpmāk – IIA) izstrādei tiek izmantota Eiropas Komisijas Reģionālās politikas ģenerāldirektorāta 2008.gadā izstrādātie norādījumi izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai<sup>24</sup>.

Finanšu un sociālekonomiskajos aprēķinos nav iekļauts pievienotās vērtības nodoklis.

#### **Investīciju izmaksas**

IIA tiek pieņemts, ka plānotā maršruta atklāšanai nebūs nepieciešamas būtiskas investīcijas, jo potenciālajiem pārvadātājiem jābūt pietiekošam autobusu parkam. Tāpēc darbības izmaksās uz km ir iekļauta amortizācija, kas precīzāk atspoguļo pārvadātāju naudas plūsmas. Sākotnējās investīcijas ap 600 LVL tiek lēstas dažādu informatīvo pasākumu organizēšanai kā paziņojuma ievietošana vietējās avīzēs Mažeīķu rajonā un Saldus, Brocēnu novados par jauna maršruta atklāšanu dažu mēnešu garumā, kā arī novadu mājas lapās un lidosta „Rīga”. Nepieciešams arī būtu uzstādīt informatīvās plāksnes ar maršruta kustību sarakstu plānotajās maršruta pieturvietās (autoostās), kā arī autobusus maršruta shēmas, kustību sarakstus, cenas u.c. informāciju.

#### **Darbības izmaksas**

Darbības izmaksu aprēķins uz vienu km balstās uz SAP šī brīža esošajām izmaksām par pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem. Vidējās darbības izmaksas uz vienu kilometru tiek aprēķinātas mikroautobusiem līdz 16 sēdvietām un autobusiem līdz 45 sēdvietām. Tādi gada maksājumi kā apdrošināšana un ceļu nodeva netiek ņemti vērā izmaksu pozīcijās, pieņemot, ka plānotie reisi tiks integrēti esošajos maršrutos un šiem reisiem nebūs nepieciešami jauni autobusi.

Aprēķinātās izmaksas uz 1 km mikroautobusiem ir 0,473 LVL un lielajiem autobusiem 0,594 LVL, kurās ir iekļautas degvielas, nolietojuma, darbaspēka, t.sk.

---

<sup>24</sup> Avots: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf)

darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas apmērs, remonta izmaksas, kā arī administrācijas izmaksas un pārvadātāja saprātīgā peļņa 5% apmērā. Papildus jāņem vērā, ka par sabiedriskā transporta iebraukšanu autoostās atkarībā no to lieluma jāmaksā 3-5 LVL.

### **Ieņēmumi**

Aprēķinātais biļešu tarifs par pasažieru pārvadājumiem ir atkarīgs no tā, vai plānotais maršruts tiks organizēts kā ekspress satiksmes autobuss, kur tarifs varētu būt lielāks, jo pasažieri būtu gatavi maksāt vairāk par īsāku ceļā pavadīto laiku un komfortu. Savukārt, ja plānotais maršruts tiks integrēts jau esošajos maršrutos, pieturot pa ceļam vienā vai otrā virzienā lidostā „Rīga”, tad tarifam jeb biļešu cenām jābūt tādām pašām kā šobrīd esošajos maršrutos posmā Ezere – Saldus - Rīgas SAO. Taču primāri ieņēmumi jeb maršruta rentabilitāte būs atkarīga no pasažieru plūsmas plānotajā maršrutā.

IIA aprēķinātais tarifs uz 1 km plānotā maršruta 1.variantam ir 0,055 LVL. Plānotā maršruta 2.un 3.variantam tarifs ir 0,038 LVL/km apmērā. Tādējādi biļetes cena posmā Mažeiki – Starptautiskā lidosta „Rīga” vienā virzienā ir ap 9,30 LVL maršruta 1.varianta gadījumā (posmā Saldus - lidosta „Rīga” 6,70 LVL), un biļetes cena posmā Mažeiki – lidosta „Rīga” vienā virzienā ir ap 6,40 LVL maršruta 2. un 3.varianta gadījumā (posmā Saldus - lidosta „Rīga” 4,60 LVL)

### **Rezultāts:**

1.variants: Pie piesardzīgi prognozētās pasažieru plūsmas starp Mažeikiem un lidostu „Rīga” 8 pasažieri vienā reisā, pie izmaksām 0,473 LVL/km mikroautobusiem līdz 16 sēdvietām un biļešu tarifa 0,055 LVL/km aprēķinātā neto naudas plūsma jeb maršruta rentabilitāte ir mīnus 10 LVL reisā jeb 33 470 LVL zaudējumi gadā (skat. 1.pielikumu). Ja pieņem, ka maršrutā kursētu mikroautobusi līdz 10 sēdvietām, izmaksas būtu nedaudz zemākas (0,420 LVL/km) un neto naudas plūsma būtu jau tuvu nullei. Un, ja reisā pasažieru plūsma pieaugtu kaut vai par 2 pasažieriem, neto naudas plūsma jau būtu pozitīva un maršruts būtu rentabls.

2.variants: Šajā variantā, pateicoties potenciālajai papildus pasažieru plūsmai starp Saldu un Rīgas SAO, pārvadāto pasažieru skaits reisā būtu lielāks – vidēji 30 pasažieri reisā. Taču lielākas izmaksas uz 1 km lielo autobusu dēļ, kā arī mazāki

ieņēmumi, ņemot vērā šī brīža biļetes cenas potenciālā maršruta posmos, rada negatīvu neto naudas plūsmu - mīnus 60 LVL reisā jeb 147 tūkst. LVL apmērā zaudējumus gadā. Šis plānotā maršruta variants visdrīzāk nav dzīvotspējīgs uz komerciāliem pamatiem un būs nepieciešamas dotācijas (skat.2.pielikumu).

3.variants: Ņemot vērā, ka šajā variantā maršrutu varēs izmantot ne tikai lidostas „Rīga” potenciālie pasažieri, bet arī pasažieri, kuri izmanto regulāro satiksmi posmā Ezere – Saldus – Rīgas SAO, var pieņemt, ka mikroautobusi reisos kursēs papildīti. Salīdzinoši zemākas darbības izmaksas uz 1 km kopumā nodrošina, ka maršruts varētu būt rentabls (neto naudas plūsma ir tuvu nullei, skat. 3.pielikumu).

**Secinājumi:** Izmaksu - ieguvumu analīzes aprēķini norāda uz to, ka, pirmkārt, plānotajā maršrutā būtu jāizmanto mikroautobusi, kas ļauj samazināt kopējās pasažieru pārvadājumu izmaksas. Otrkārt, maksimālo pasažieru plūsmu plānotajā maršrutā varētu gūt gadījumā, ja lidostā „Rīga” pietur pa ceļam, braucot uz/no Rīgas SAO.

#### 4.2. Sociālekonomiskā analīze

Būtiskākie potenciālo pasažieru sociālekonomiskie ieguvumi ir braucošo pasažieru laika ietaupījumi, braucot ar plānoto maršrutu. Braucošo laika ietaupījuma aprēķināšanai tika izmantota VAS Latvijas valsts ceļu izstrādātie metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu – ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai<sup>25</sup>. Braucošo laika ietaupījumi/zaudējumi tiek samazināti/palielināti par pārvadātāju finanšu zaudējumiem/ieguvumiem.

Atbilstoši metodikai vidējās viena braucēja laika izmaksas ir 2,94 LVL/h jeb 2,37 LVL/h, atskaitot darba devēja sociālās iemaksas 24,09% apmērā.

---

<sup>25</sup> VAS Latvijas valsts ceļi. Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai, 2011.

[http://www.lvceļi.lv/lv/Files/Publications/316/Metodiskie\\_noradijumi\\_2011%202\\_.pdf](http://www.lvceļi.lv/lv/Files/Publications/316/Metodiskie_noradijumi_2011%202_.pdf)

Ņemot vērā to, ka iespējami dažādi pārvadājumu organizēšanas modeļi, kuri būtiski atšķiras ar reisu izpildes laikiem, braucošo laika izmaksu ieguvumi/zaudējumi tika aprēķināti katram variantam atsevišķi (skat. 4.pielikumu).

Likumsakarīgi, ka vislielākie braukšanas laika ietaupījumi situācijā „ar projektu” rodas 1.variantā, kad potenciālie lidostas “Rīga” pasažieri brauktu ar ekspress mikroautobusiem. Braucošo laika izmaksu ietaupījums vienā reisā tika aprēķināts 11 LVL apmērā, kas būtu 33 tūkst. LVL gadā.

Negatīvus braucošo laika izmaksu ietaupījumus uzrāda 2.variants. Tas ir izskaidrojams ar to, ka posmā Saldus – Rīgas SAO ar pieturu lidostā „Rīga” kursētu lielie autobusi, un braucošo laika ietaupījums salīdzinājumā ar situāciju „bez projekta” nebūtu tik liels (vidēji 30 minūtes). Papildus tam jāņem vērā, ka pasažieri, kuri līdz šim izmantoja sabiedrisko transportu posmā Saldus – Rīgas SAO, situācijā „ar projektu” 2.variantā pavadīs ceļā par 25 minūtēm ilgāk, kas tiek uzskatīti kā sociālekonomiskie zaudējumi. Kopumā 2.variantā ir aprēķināti zaudējumi 67 LVL apmērā reisā, kas būtu 172 tūkst. LVL zaudējumi gadā.

3.variantā mikroautobusu izpildes laiks maršrutā dod pozitīvu atdevi braucošo laika izmaksu ietaupījumos, kas tika aprēķināti 9 LVL apmērā vienā reisā jeb 25 tūkst. LVL gadā. Ieguvumi salīdzinājumā ar 1.variantu ir mazāki, jo papildus pietura lidostā „Rīga” pagarina esošo pasažieru braukšanas laiku posmā Saldus – Rīgas SAO.

**Secinājumi:** Ņemot vērā gan finanšu, gan sociālekonomiskās analīzes rezultātus, var secināt, ka maršruta 3.variants – „Mažeiķi – Saldus - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO””, kuru apkalpotu mikroautobusi, ir efektīvāks no finansiālajiem aspektiem, kā arī ir sociālekonomiski pamatots.



## 5. Optimālais maršruta un pārvadājumu organizēšanas modelis

Šajā sadaļā tiek apskatīti vairāki varianti:

**1.variants** – sadarbība ar Lietuvas pārvadātāju, kurš nodrošinātu pasažieru pārvadājumus no Mažeikiem līdz Ezerei. No Ezeres līdz Saldum un lidostai „Rīga” pārvadājumus nodrošinātu Latvijas puse.

Stīprās puses	Vājās puses
Latvijas pusei nav nepieciešama pasažieru pārvadāšanas starptautiskā licence.	Lietuvas pusei ir nepieciešama pasažieru pārvadāšanas starptautiskā licence.
Lietuvas pārvadātāji plānotā maršruta reisu varētu pielāgot jau eksistējošajiem reisiem, kuri šobrīd kursē starp Mažeikiem un Buknaičia, pagarinot savu maršrutu līdz pieturai Ezere.	Maršruta sadalīšana trijās daļās – reiss ar pasažieru pārsēšanos 2 reizes, kas ievērojami palielina reisa izpildes laiku.
Latvijas pārvadātāji plānotā maršruta reisu varētu pielāgot jau eksistējošiem reisiem, kuri šobrīd kursē starp Ezeri un Saldu.	Pielāgotajiem Saldus – Rīgas SAO reisiem papildus pasažieru izlaišana/uzņemšana lidostā „Rīga” palielinās reisa izpildes laiks.
	Dispečeru dienesta patērētais laiks savstarpējai saziņai starp Saldus un Mažeikū autoostām.
	Sabiedriskā transporta kursēšanas laika lidostas „Rīga” pasažieru vajadzībām var nesakrist ar šajos posmos ikdienas braucošo pasažieru nepieciešamajiem sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem. Problemātiska savstarpēja reisu saskaņošana. Tas palielina „tukšo reisu” (reisu bez pasažieriem) iespējamību.

Tas pats attiecināms uz maršruta izpildi pretējā virzienā no lidostas „Rīga” līdz Mažeikiem.

**2.variants** – sadarbība ar Lietuvas pārvadātājiem, kuri nodrošinātu pasažieru pārvadājumus no Mažeikiem līdz Saldum. No Saldus līdz lidostai „Rīga” pārvadājumus nodrošinātu Latvijas puse.

Stiprās puses	Vājās puses
Latvijas pusei nav nepieciešama pasažieru pārvadāšanas starptautiskā licence.	Lietuvas pusei ir nepieciešama pasažieru pārvadāšanas starptautiskā licence.
No Saldus nav jāaskaņo reiss uz/no Mažeikiem vai uz/no Ezeres ar regulārajiem Saldus – Rīga reisiem.	Maršruta sadalīšana divās daļās – reiss ar pārsēšanos 1 reizi, kas palielina reisa izpildes laiku.
Lietuvas pārvadātāji plānotā maršruta reisu varētu pielāgot jau eksistējošajiem reisiem, kuri šobrīd kursē starp Mažeikiem un Buknaičia, pagarinot savu maršrutu līdz pieturai Saldus.	Pielāgotajiem Saldus – Rīga reisiem papildus pasažieru izlaišana/uzņemšana lidostā „Rīga” palielinās reisa izpildes laiks.
	Dispečeru dienesta patērētais laiks savstarpējai saziņai starp Saldus un Mažeikū autoostām.
	Sabiedriskā transporta kursēšanas laika lidostas „Rīga” pasažieru vajadzībām var nesakrist ar šajos posmos ikdienas braucošo pasažieru nepieciešamajiem sabiedriskā transporta kursēšanas laikiem. Problemātiska savstarpēja reisu saskaņošana. Tas palielina „tukšo reisu” (reisu bez pasažieriem) iespējamību.

Tas pats attiecināms uz maršruta izpildi pretējā virzienā no lidostas „Rīga” līdz Mažeikiem.

**3.variants** – tiešais reiss Mažeikī – lidosta „Rīga” ar apstāšanos Saldus autoostā un gala pieturu Rīgas SAO. Pārējās pieturās autobuss pieturētu pēc pieprasījuma. Pasažieru pārvadājumus nodrošinātu gan Latvijas, gan Lietuvas pārvadātāji.

Stiprās puses	Vājās puses
No Saldus nav jāorganizē speciāls saskaņotais reiss uz/no Mažeikiem vai uz/no Ezeri.	Latvijas vai Lietuvas pusei ir nepieciešama pasažieru pārvadāšanas starptautiskā licence.
Nav paredzēta pasažieru pārsēšanās, līdz ar to visoptimālākais reisa izpildes laiks (~3h), salīdzinot ar pārējiem piedāvātajiem variantiem. Ievērojams laika ietaupījums. Ērti pasažieriem.	Pasažieru neesamība Mažeikos vai Starptautiskā lidostā „Rīga”, līdz ar to ekonomiski neizdevīgi braucieni.
Agros un vēlos reisu varētu nodrošināt Lietuvas pārvadātājs, dienas reisu – Latvijas pārvadātājs vai otrādi. Tādējādi pārvadātāju autobusu parks tiktu efektīvāk izmantots, kā arī varētu izvairīties no „tukšajiem reisiem”.	

Visatbilstošākais variants optimālākajam pasažieru pārvadājumu organizēšanas modelim būtu 3.variants, kad izpētes maršrutā pasažieru pārvadājumus nodrošinātu gan Latvijas, gan Lietuvas pārvadātāji, braucot starp Mažeikiem un Rīgas SAO, pieturot Saldū un lidostā „Rīga”. Pārējās pieturās varētu pieturēt pēc pieprasījuma.

## 6. Secinājumi un rekomendācijas

### Secinājumi:

1. Saldus novadu jau vēsturiski vienojušas draudzīgas saites ar Lietuvas ziemeļrietumu pilsētu Mažeiki, kura jau ilgu laiku ir Saldus sadraudzības pilsēta. Kopš 2002.gada sabiedriskā transporta kustība starp abām pilsētām nepastāv. Kaut gan tiešais attālums no Saldus līdz Mažeikiem ir 47 km, iedzīvotāji starp abām pilsētām ar sabiedrisko transportu var nokļūt tikai, braucot caur Šauļiem, kas ir aptuveni 250 km garš ceļš.
2. Pēc Mažeiku autobusu parka administrācijas sniegtajiem datiem posmā Mažeiki – Buknaičia katru dienu, izņemot svētdienas, kursē trīs reisi: plkst.7:05 viens reiss no Buknaičia uz Mažeikiem (vidēji 35 pasažieri reisā), plkst.15:15 un plkst.17:15 reisi no Mažeikiem uz Buknaičia (vidēji 12 pasažieri reisā). Maršruts šobrīd galvenokārt nodrošina darbaspēka mobilitāti un studentu/skolēnu pārvietošanos no/uz izglītības iestādēm.
3. Kopējais pārvadāto pasažieru skaits posmā Ezere – Saldus – Ezere ir neliels un bez izmaiņām kustību grafikā var prognozēt, ka pasažieru skaits šajā posmā arī turpmāk saglabāsies tāds kā šobrīd maršrutā Saldus-Ezere-Saldus, t.i. 5-10 pasažieri reisā jeb vidēji 15-30 pasažieri vienā dienā vienā virzienā, kas ir vidēji 11 000-21 900 pasažieru gadā.
4. Pasažieru plūsma posmā Saldus – Rīga - Saldus ir ļoti atšķirīga atkarībā no reisu kursēšanas dienas un laika. Salīdzinoši papildītāki reisi virzienā uz Rīgu ir pirmdienās un sestdienās agrajos reisos, savukārt virzienā no Rīgas uz Saldu piektdienas pēcpusdienā un sestdienas rītā. Kopumā vidēji posmā Saldus – Rīga – Saldus tiek pārvadāti 20 pasažieri vienā reisā.
5. Kopumā var secināt, ka gandrīz visi aptaujātie respondenti (90%) apstiprināja tiešas satiksmes nepieciešamību starp Mažeikiem un Saldu, kā arī starp Saldu un lidostu „Rīga”. Starp Mažeikiem un Saldu iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos. Tas nozīmē, ka šajā posmā lielāka potenciālā pasažieru plūsma būs brīvdienās. Savukārt pozitīvi ir vērtējams, ka ap 70 % respondentu izmanto jau šobrīd vai izmantotu nākotnē sabiedrisko transportu,

lai nokļūtu uz/no lidostas „Rīga”, kas norāda uz pasažieru plūsmas potenciāla esamību plānotajā maršrutā.

6. Lielākais izlidojošo pasažieru skaits no lidostas „Rīga” ir laika posmā no plkst. 11:00-13:00 un 18:00-20:00, savukārt ielidojošo pasažieru īpatsvars lidostā „Rīga” ir laika posmā no plkst.9:00-11:00, kā arī no plkst.17:00-19:00.
7. Izpētes mērķis ir saskaņā ar Kurzemes plānošanas reģiona un Saldus novada attīstības plānošanas dokumentos izvirzītajiem stratēģiskajiem mērķiem kā saišu stiprināšana novada iekšienē, Saldus sasniedzamības reģionā, Latvijā un virziena Saldus – Mažeiki attīstības veicināšana, jo sasniedzamības uzlabošana rosinās darbaspēka kustību, kā arī tūristu skaita pieaugumu.
8. Līdz ar 2009.gada 21.oktobrī pieņemtās Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum stāšanos spēkā 2011.gada 4.decembrī, neviena no dalībvalstīm nevarēs aizliegt veikt citas valsts piederīgajam uzņēmumiem regulārus starptautiskus pārvadājumus ar pasažieru uzņemšanu un izlaišanu uzņemošajā dalībvalstī. Līdz ar to plānotais maršruts no juridiskajiem aspektiem ir iespējams.
9. Potenciālā autobusu pasažieru plūsma posmā Mažeiki – lidosta „Rīga” būtu vidēji 20 pasažieri dienā vienā virzienā un posmā Saldus - lidosta „Rīga” papildus 12 pasažieri dienā vienā virzienā, t.i. kopumā līdz 35 pasažieriem dienā vienā virzienā starp Mažeikiem un lidostu „Rīga”. Atkarībā no reisu skaita tie būtu vidēji 8-10 pasažieri vienā reisā. Ja izpētes maršruts kursētu līdz Rīgas SAO, tad papildus vēl būtu 20 pasažieri reisā, kuri jau esošajā situācijā izmanto autobusu satiksmi starp Saldu un Rīgu. Pasažieru plūsmai no Mažeikiem uz lidostu „Rīga” varētu būt lielāks potenciāls gadījumā, ja pastāv bieža satiksme starp Mažeiku pilsētu un Telšu un Plunģes rajonu administratīvajiem centriem.
10. Salīdzinot izpētes maršruta iespējamās alternatīvas (1.alternatīva „Mažeiki – Saldus - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO” un 2.alternatīva „Mažeiki – Ezere – Auce – Jelgava - lidosta „Rīga” - Rīgas SAO”), tika secināts, ka 1.alternatīvai ir vairāk priekšrocību no tehniskiem aspektiem (īsāks izpildes laiks, labāks braucamais autoceļš), kā arī potenciālā pasažieru plūsma varētu būt lielāka nekā 2.alternatīvai.

11. Izmaksu - ieguvumu finanšu analīzes aprēķini norāda uz to, ka, pirmkārt, plānotajā maršrutā būtu jāizmanto mikroautobusi, kas ļautu samazināt kopējās pasažieru pārvadājumu kopējās izmaksas. Otrkārt, maksimālo pasažieru plūsmu plānotajā maršrutā varētu gūt gadījumā, ja satiksmes autobuss lidostā „Rīga” pieturētu pa ceļam, braucot uz/no Rīgas SAO. Pie šāda pasažieru pārvadājuma modeļa un piesardzīgi veiktiem pieņēmumiem par potenciālo pasažieru plūsmu maršrutā pārvadātāja neto naudas plūsma būtu tuvu nullei un maršruts nebūtu dotējams.
12. Izpētes maršruts „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”” ar gala pieturu Rīgas SAO, kura reissus izpilda ar mikroautobusiem, ir arī sociālekonomiski pamatots, jo dod būtiskus braucošo pasažieru ceļā pavadītā laika ietaupījumus.
13. Optimālā maršruta un pārvadājumu organizēšanas modeļa variantu stipro un vājo pušu analīze norāda uz to, ka visatbilstošākais variants optimālākajam pasažieru pārvadājumu organizēšanas modelim būtu 3.variants, kad izpētes maršrutā pasažieru pārvadājumus nodrošinātu gan Latvijas, gan Lietuvas pārvadātāji, braucot starp Mažeikiem un Rīgas SAO, pieturot Saldū un lidostā „Rīga”. Pārējās pieturās varētu pieturēt pēc pieprasījuma.

### **Rekomendācijas:**

1. Plānojot sabiedriskā transporta pienākšanas/atiešanas laiku lidostā „Rīga”, jāņem vērā pasažieriem nepieciešamo rezerves laiku 1,5-2 stundām reģistrācijai lidojumam vai 0,5-1 stundām bagāžas saņemšanai pēc lidojuma. Līdz ar to, ņemot vērā avioreisu ielidošanas un izlidošanas laikus lidostā „Rīga”, var secināt, ka ieteicamie autobusu pienākšanas laiki no Mažeikiem lidostā „Rīga” ir plkst. 8:30-9:00, plkst.12:00, plkst.15:00 un plkst.18:00. Savukārt satiksmes autobusu atiešana no lidostas „Rīga” uz Mažeikiem būtu plkst.12:00, plkst.16:00 un plkst.20:00.
2. Maksimālais ieteicamais reisu skaits dienā izpētes maršrutā 8 reisi.
3. Plānojot jau konkrētus autobusu reisu pienākšanas un atiešanas laikus lidostā „Rīga” maršrutam Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”, jāņem vērā esošo Lietuvas pārvadātāju atiešanas un pienākšanas laikus lidostā „Rīga”, kuri šobrīd kursē maršrutā Klaipēda – Šauļi – lidosta „Rīga” – Rīgas SAO.

Ieteicams, lai šo abu maršrutu autobusu reisu pienākšanas un atiešanas laiki lidostā „Rīga” nepārklātos, bet pienāktu/atietu ar 15-30 minūšu intervālu.

4. Lai nodrošinātu maksimāli iespējamo pasažieru plūsmu izpētes maršrutā, ieteicams izvēlēties gala pieturu virzienā no Mažeikiem Rīgas SAO, pa ceļam pieturot Saldū, lidostā „Rīga”. Pārējās pieturās pieturot pēc pieprasījuma.
5. Tā kā no pasažieru aptaujas izriet, ka starp Mažeikiem un Saldū iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos vai lai atpūstos un pavadītu brīvo laiku, tad svarīgi būtu nodrošināt reisos arī brīvdienās šai pasažieru grupai. Būtu nepieciešami divi reisi rīta pusē Mažeikī – Saldus – Mažeikī ap plkst.8:00-9:00 un ap plkst.11:00-12:00, kā arī viens reiss vakarā ap plkst.17:00.
6. Ņemot vērā pasažieru plūsmas prognozi, finansiālos aspektus un braucošo pasažieru iespējamus laika ietaupījumus, ieteicams maršrutā izmantot mikroautobusus ar maksimālo vietu skaitu 16. Mikroautobusiem jābūt komfortabliem, kā arī jāparedz nodalījums bagāžai.
7. Ieteicamais maršruta un pārvadājumu organizēšanas modelis būtu, ja pasažieru pārvadājumus nodrošinātu gan Latvijas, gan Lietuvas pārvadātāji, braucot starp Mažeikiem un Rīgas SAO. Agros un vēlos reisos, piemēram, varētu nodrošināt Lietuvas pārvadātājs, dienas reisos – Latvijas pārvadātājs vai otrādi. Tādējādi pārvadātāju autobusu parks tiktu efektīvāk izmantots, kā arī varētu izvairīties no „tukšajiem reisiem”.
8. Lai gan maršruts, ņemot vērā sociālekonomiskos ieguvumus pasažieriem, ir sociālekonomiski pamatots, un līdz ar to publiskā sektora dotācija būtu attaisnojama, tomēr ņemot jau pastāvošo satiksmes nodrošinājumu (uz komerciāliem principiem organizēti regulārie starptautiskie pārvadājumi no Mažeikiem uz Rīgu, publiski dotētie reģionālie vietējās nozīmes pārvadājumi Saldus novadā un Mažeikū rajonā, kā arī publiski dotētā reģionālā starppilsētu nozīmes satiksme, kas nodrošina Saldus Latvijā un Mažeikū Lietuvā sasaisti ar attiecīgās valsts lielākajiem attīstības centriem), publiskā sektora dotācija varētu mazināt pasažieru plūsmu esošajos maršrutos, un tādējādi a) pasliktināt esošo uz komerciāliem principiem organizēto pārvadātāju komercdarbības rezultātu, b) publiskā sektora dotēto maršrutu biļešu ieņēmumu rādītāju pasliktināšanos, un līdz ar to dotāciju apjoma pieaugumu. Tomēr, ja

pārvadātāji ir gatavi uzsākt pārvadājumus šajā maršrutā uz komerciāliem principiem, tad šāda maršruta izveide būtu atbalstāma.



## Izmantotās literatūras un avotu saraksts

1. AS „Rīgas starptautiskā autoosta”. Kustību saraksti. (skatīts 15.-31.08.2011).  
Pieejams: <http://www.autoosta.lv>
2. Autopārvadājumu likums. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=36720>
3. Autotransporta direkcija. ES regulas – skaidrojums un teksti. Pieejams:  
<http://www.atd.lv/lat/normativieakti/?doc=655>
4. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 ( 23.10.2007) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. (skatīts: 5.09.2011). Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32007R1370:LV:HTML>
5. Guide to cost benefit analysis of investment projekts. Eiropas Komisijas Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts. (2008.g.). Pieejams:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf)
6. Integrētās attīstības programma 2008.-2015 Saldus pilsētai. (2008.g.). Pieejams:  
<http://www.saldus.lv/4798/dokumenti0/planosanas-dokumenti5/>
7. JSC „Lietuvos Geležinkeliai” (Lietuvos dzelzceļa) kustību saraksti. (skatīts 25.08.2011). Pieejams: [www.litrail.lt](http://www.litrail.lt)
8. Kauņas lidostas statistikas dati. (skatīts 9.09.2011). Pieejams:  
<http://www.kaunasair.lt>
9. Palangas Starptautiskās lidostas statistikas dati. (skatīts 9.09.2011). Pieejams:  
<http://www.palanga-airport.lt>
10. Kurzemes reģiona attīstības stratēģijas projekts.(2004.g.) Pieejams:  
[http://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2010/11/kurzemes\\_regiona\\_attistibas\\_strategija.doc](http://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2010/11/kurzemes_regiona_attistibas_strategija.doc)
11. Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde. Statistikas datu bāzes. Pieejams:  
[www.csb.gov.lv](http://www.csb.gov.lv)
12. Lietuvos autobusu biļešu servisa autobusu kustības saraksti. (skatīts. 25.08.2011).  
Pieejams: <http://www.autobusubilietai.lt>
13. Lietuvos Republikas Centrālā statistikas pārvalde. Statistikas datu bāzes.  
Pieejams: <http://www.stat.gov.lt>

14. Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde. Statistika – Iedzīvotāju reģistrs. (skatīts 22.08.2011). Pieejams: <http://www.pmlp.gov.lv/lv/statistika/iedzivotaju.html>
15. Reģionālās un pašvaldību lietu ministrija. Latvijas administratīvi teritoriālā iedalījuma karte. (skatīts 12.08.2011). Pieejams:  
<http://www.rapl.m.gov.lv/uploads/filedir/pasvaldibas/New%20Folder/karte.jpg>
16. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums. Pieejams:  
<http://www.likumi.lv/doc.php?id=159858>
17. Saldus novada attīstības programma 2009.–2015.gadam. (2008.g.). Pieejams:  
[www.saldus.lv](http://www.saldus.lv)
18. Starptautiskās lidostas „Rīga” statistika: <http://www.riga-airport.com/>
19. VAS Latvijas valsts ceļi. Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu – ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai. (2011.g.). Pieejams:  
[http://www.lvceli.lv/lv/Files/Publications/316/Metodiskie\\_noradijumi\\_2011%202 .pdf](http://www.lvceli.lv/lv/Files/Publications/316/Metodiskie_noradijumi_2011%202.pdf)
20. VAS Starptautiskā lidosta „Rīga” statistika un avioreisu ielidošanas un izlidošanas saraksts. (skatīts 1.-5.09.2011). Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/statistika>
21. Viļņas starptautiskās lidostas statistikas dati. (skatīts 9.09.2011). Pieejams:  
<http://www.vno.lt>
22. 1188.lv. Satiksme. (skatīts 15.-31.08.2011). Pieejams:  
<http://www.1188.lv/satiksme>

## **Pielikumi**

Pielikums Nr.1: Izmaksu - ieguvumu analīze 1.variantam

Pielikums Nr.2: Izmaksu - ieguvumu analīze 2.variantam

Pielikums Nr.3: Izmaksu - ieguvumu analīze 3.variantam

Pielikums Nr.4: Sociālekonomisko ieguvumu aprēķins