PAPES OSTAS ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA

2018.-2028.GADAM

Gala nodevums

SIA "Eiroprojekts"

2017. gada novembris

SAĪSINĀJUMI

Saīsinājums	
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
EUR	Euro
Eurostat	Eiropas Savienības Statistikas birojs
GKI	Globālās konkurētspējas indekss
HELCOM	Helsinku Komisija/Baltijas jūras vides aizsardzības komisija
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IKT	Informāciju un komunikāciju tehnoloģijas
KF	Kohēzijas fonds
Konsultants	Līguma izpildītājs - SIA "Eiroprojekts"
LR	Latvijas Republika
NAP2020	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014. - 2020. gadam
RAIM	Reģionālās attīstības indikatoru modulis
SM	Stratēģiskais mērķis
TIAN	teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
TEN-T	Eiropas Transporta tīkls
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VRAA	Valsts reģionālās attīstības aģentūra

SATURS

Ievads 6
1. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Baltijas jūras reģionā 7
1.1. Baltijas jūras reģiona raksturojums 7
1.2. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Baltijas jūras reģionā 8
1.3. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Latvijā un Lietuvā 10
1.4. Ostu raksturojums Latvijā un Lietuvā 13
1.4.1. Ostu izmantošana starptautisko kravu pavadājumiem 16
1.4.2. Ostu izmantošana zivsaimniecībai 17
1.4.3. Ostu izmantošana aizsardzības funkcijām 17
1.4.4. Ostu izmantošana tūrismam 18
2. Tūrisma nozares raksturojums Baltijas jūras reģionā 20
2.1. Baltijas jūras reģiona tūrisma nozares apskats 20
2.2. Piekrastes un jūras tūrisma potenciāls 22
2.3. Baltijas jūras rietumu-austrumu piekraste (Rucava – Liepāja) 23
2.4. Jahtu tūrisms Baltijas jūras reģionā 24
2.5. Ārvalstu labās prakses piemēri 25
3. Papes ostas raksturojums 32
3.1. Papes ostas ģeogrāfiskais raksturojums 32
3.1.1. Ģeogrāfiskais novietojums 32
3.1.2. Klimatiskie apstākļi 33
3.1.3. Ģeoloģija, ģeomorfoloģija 36
3.1.4. Reljefs 37
3.2. Vēsturiskā Papes ostas darbība 38
3.2.1. Papes osta 38
3.2.2. Papes bāka 41
3.3. Nekustamais īpašums un tā pārvaldība 43
3.4. Esošās ostas infrastruktūras novērtējums 46
3.4.1. Kuģošanas kanāls un navigācijas drošība 46
3.4.2. Mols 47
3.5. Blakus esošās infrastruktūras novērtējums 50

3.5.1. Pievadceļi ... 50
3.5.2. Ražošanas objekti ... 51
3.5.3. Apskates objekti ... 51
3.5.4. Viesu mājas ... 52
3.6. Attīstību ietekmējošo faktoru apraksts ... 53
3.6.1. Piekrastes līnijas ģeoloģiskie procesi ... 53
3.6.2. Krasta līnijas eroziju risks ... 53
3.6.3. Dabīgās barjeras ... 54
3.6.4. Antropogēni traucējumi krasta sistēmā ... 55
3.6.5. Kuģošanas ierobežojumu risks ... 57
4. Ostas un tūrisma infrastruktūras SVID analīze ... 59
5. Ostas attīstības mērķis, uzdevumi, prioritātes un plānotie pakalpojumi ... 61
5.1. Plānošanas ietvars ... 61
5.1.1. Eiropas Savienības plānošanas dokumenti ... 61
5.1.2. Valsts plānošanas dokumenti ... 62
5.1.3. Kurzemes reģiona plānošanas dokumenti ... 64
5.1.4. Rucavas novada plānošanas dokumenti ... 64
5.2. Likumdošanas ietvars ... 65
5.3. Ostas attīstības mērķis, uzdevumi, prioritātes un plānotie pakalpojumi ... 66
6. Jaunbūvējamās/rekonstruējamās ostas infrastruktūras objektu inženiertehniskais raksturojums ... 68
6.1. Kuģošanas kanāla rekonstrukcijas apraksts ... 68
6.2. Piestātņu izbūvju apraksts ... 68
6.2.1. Pirmais risinājums ... 68
6.2.2. Otrais risinājums ... 69
6.2.3. Trešais risinājums ... 70
6.3. Molu pārbūves un rekonstrukcijas darbu apraksts ... 71
6.4. Kuģošanas drošības principiālie risinājumi ... 72
6.5. Ceļi, laukumi, un servisa ēkas un būves, inženierkomunikācijas ... 73
7. Ostas grafiskā daļa – teritorijas plāna risinājumi ... 75
7.1. Iespējamais būvprojektēšanas apjoma dalījums ... 75

7.2. Būvprojektēšanas risinājumi 76
7.3. Jauna mola izbūves un esošā mola pārbūve 77
7.4. Kuģošanas kanāla pārbūves darbi 78
7.5. Piestātņu izbūves apraksts 78
8. Nepieciešamo kapitālieguldījumu raksturojums un sadalījums kārtās 80
9. Investīciju izmaksas 86
10. Iespējamie/potenciālie finansēšanas avoti 88
11. Stratēģijas īstenošanas laika grafiks 90
12. Iepirkumu stratēģija un procedūras 92
12.1. Priekšizpētes darbi 92
12.2. Būvprojektēšanas stadija 93
12.3. Būvniecība 94
12.4. Ekspluatācija 94
13. Valsts-privāto partnerattiecību analīze un privātā sektora iesaiste ostas infrastruktūras attīstībā 95
13.1. Publisko-privāto partnerattiecību analīze un attīstības stratēģija ostas attīstības un tūrisma jomā 96
13.1.1. Iespējamais ieguvums, izmantojot PPP 96
13.1.2. Iespējamie PPP izmantošanas riski 97
13.1.3. Publisko-privāto partnerattiecību attīstības stratēģija ostas attīstības jomā 97
13.1.4. Publisko-privāto partnerattiecību attīstības stratēģija tūrisma jomā 98
13.2. Publisko-privāto partnerattiecību modelis ostas attīstībai 99
13.3. Iespējamo aktivitāšu/investīciju projektu identifikācija 101
13.4. Iesaistīto zemes īpašnieku vēlmju izpēte 102
14. Ostu pārvaldības institucionālā sistēma 103
14.1. Ostas valde 103
14.2. Ostas pārvalde 104
15. Finanšu un ekonomiskā analīze 106
15.2. Finanšu analīze 106
15.3. Ekonomiskā analīze 107
15.4. Jūtīguma un riska analīze 108

15.3.1. Jūtīguma analīze 108
15.3.2. Riska analīze 109
15.5. Ieguvēju un zaudētāju analīze 110
16. Aptaujāto personu saraksts 112
17. Izmantotās literatūras saraksts 113
18. Terminu vārdnīca 116
PIELIKUMI 117
1.pielikums 117
2.pielikums 118
3.pielikums 122
4.pielikums 125
5.pielikums 128
6.pielikums 129

Ievads

Koncepcija ir vidēja termiņa stratēģisks attīstības plānošanas dokuments, kura mērķis ir:

a) veicināt piekrastes izmantošanas ilgtspējīgu attīstību Rucavas novadā;
b) uzlabot pārrobežu sadarbību ar piekrastes reģiona un kaimiņu reģionu pašvaldībām;
c) veidot Rucavas novada piekrastes telpisko vīziju, plānojot ekonomiski aktīvu un daudzfunkcionālu Papes ostu, kurā klimata pārmaiņu ietekme tiek mazināta ar kvalitatīvas infrastruktūras izveidi un labu pārvaldību;
d) izstrādāt Papes ostas rīcību un finansēšanas plānu 2018.-2022. gadam;
e) veicināt reģiona tūrisma infrastruktūras attīstību, kas ilgtermiņā veicinās tūristu skaita pieaugumu no Latvijas, Lietuvas un citām Baltijas jūras reģiona valstīm.

Koncepcija izstrādāta saskaņā ar spēkā esošo Latvijas Republikas (LR) normatīvo aktu prasībām, ņemot vērā Rucavas novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentā - Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013-2038 - plānoto stratēģisko projektu „Papes attīstība".

Koncepcijā ir analizēta transporta un tūrisma nozaru situācija nacionālajā un reģionālajā ietvarā, plānota iespējamā šo nozaru attīstības ietekme uz Papes ostu, kā arī analizētas iespējas piesaistīt tūristus Papes ostai no Baltijas jūras reģiona valstīm, tādējādi veicinot jahtu un citu izklaides kuģniecības līdzekļu izmantošanu un būvniecību Rucavas novadā.

1. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Baltijas jūras reģionā

1.1. Baltijas jūras reģiona raksturojums

Baltijas jūra ir daļēji slēgta jūra 415 000 km^2 platībā. Sākot no tās ziemeļu daļas, tā iekļauj Botnijas līci un Botnijas jūru, tās dienvidu daļā Ālandu sala atdala Ālandu jūru no Arhipelāga jūras. Somijas jūras līcis ir Baltijas jūras austrumu atzarojums. Jūras centrālā daļa iekļauj austrumu un rietumu Gotlandes jūras. Austrumos un dienvidos ir Rīgas jūras līcis un Gdaņskas jūras līcis. Bornholma un Arkonas līči atrodas nedaudz tālāk uz rietumiem.

Baltijas klimata būtiskākā īpašība ir izteikti gadalaiki. Ziemas ir garas un aukstas, vasaras īsas un salīdzinoši siltas.

Baltijas jūra ir viena no lielākajām iesāļajām (4 - 6 miligrami sāls uz litru, parasti lielākajā daļā jūru un okeānu ir 30 un vairāk miligrami uz litru) ūdens platībām pasaulē. Pateicoties tās ļoti mainīgajiem hidro-fizikālajiem apstākļiem (skābeklis un sāļums), šeit ir attīstījušās īpašas adaptēties spējīgas sugas. Šo unikālo īpašību dēļ Baltijas jūras augu un dzīvnieku sistēma ir ļoti trausla.

Baltijas jūras reģions sastāv no vairākām valstīm, kuras katra ir ar savu īpašu politisko un kultūras vēsturi un katra ir ar atšķirīgām ekonomiskās attīstības iezīmēm. Tomēr šim reģionam ir ilga kopēja starptautiskās tirdzniecības vēsture, kuras pirmsākumi meklējami 10.-12. gadsimtā. Pēc Eiropas Savienības (ES) paplašināšanās, Baltijas jūras reģionu uzskata par daudzsološu ekonomiskās izaugsmes un sociālās saliedētības ziņā.

Pēc 2004. gada 1. maija gandrīz visas Baltijas jūras reģiona valstis ir integrējušās vienotā politiskā un ekonomiskā sistēmā. Reģiona konkurences pamats ir tā transporta un loģistikas sistēma. „Dzelzs aizkara" iespaidā, kas ilga vairāk nekā 50 gadus (līdz pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākumam), Baltijas jūras reģiona transporta un loģistikas sistēma šobrīd nav līdzsvarota. Dažādu politisko režīmu dēļ austrumu-rietumu saites ir vājākas par ziemeļu-dienvidu saitēm.

Baltijas jūrā ir daudz kuģu maršruti, un jūras satiksme ar katru gadu pieaug. Baltijas jūras reģiona transporta infrastruktūra sastāv no ostām, prāmju termināļiem, lidostām, šosejām un dzelzceļa līnijām, kas šķērso reģionu un valstu robežas. Baltijas Jūras reģiona transporta infrastruktūra ir Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) daļa.

Apmēram 16 miljoni cilvēku apdzīvo jūras piekrasti un apmēram 85 miljoni cilvēku apdzīvo tās ūdens sateces laukumu, izraisot milzīgu spriedzi uz vietējo ekosistēmu. Piesārņojumi no jūras piekrastes valstīm un augošais naftas transports arī būtiski apdraud Baltijas jūras ekosistēmu. Viena no nopietnākajām ar vidi saistītajām problēmām Baltijas jūrā ir eitrofikācija - ūdens aizaugšana, ko izraisa pārsātinājums ar barojošām

vielām, īpaši fosforu un slāpekli. Šīs vielas jūrā nonāk no pilsētu notekūdeņiem, lauksaimniecības jūras krastos, rūpniecības un gaisa.

Viena no Baltijas jūras valstu starptautiskās sadarbības prioritātēm ir Baltijas jūras aizsargāšana. Starptautiskā sadarbība šajā jomā balstīta uz Helsinku Konvenciju (Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsargāšanu), kas liek visām dalībvalstīm samazināt visa veida piesārņojumu.

Konvencijas pārvaldes institūcija ir Helsinku Komisija, arī saukta par HELCOM vai Baltijas jūras vides aizsardzības komisiju. HELCOM strādā, lai starptautiskās sadarbības ceļā Baltijas jūru aizsargātu no visa veida piesārņojuma.

1.2. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Baltijas jūras reģionā

Šī nodaļa iekļauj pamatinformāciju par Baltijas jūras reģiona sociāli ekonomisko situāciju. Sociālie un ekonomiskie procesi ir būtiskākie faktori, kas ietekmē Baltijas jūras piekrastes attīstību. Ar Baltijas jūru robežojas deviņas valstis: Zviedrija, Somija, Krievija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija un Dānija. Papes ostas attīstībai nozīmīgākās valstis ir Latvija un Lietuva.

Par galvenajiem sociālekonomiskajiem rādītājiem tiek uzskatīti šādi rādītāji: iekšzemes kopprodukts (IKP), cenu indeksi un pārmaiņas, vispārējās valdības ieņēmumi, izdevumi, deficīts un parāds, iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas, nodarbināto un bezdarbnieku skaits, bezdarba līmenis, darba samaksa un tās izmaiņas, rūpniecības un būvniecības produkcijas apjoma indeksi, transporta un ārējās tirdzniecības pamatrādītāji, u.c. rādītāji.

Pēc 2016. gada datiem Baltijas jūras reģiona valstis kopumā uzrāda pozitīvu attīstības tendenci (1.1. tabula).

1.1.tabula. Galvenie Baltijas jūras reģiona valstu makroekonomiskie rādītāji 2016.gadā[1]

Valsts	Platība, tūkst. km²	Iedzīvotāju skaits (milj.)	IKP uz vienu iedzīvotāju, EUR	Neto ārvalstu investīcijas, miljoni EUR	Valsts parāds (% no IKP)	Inflācija, %	Bezdarbs, %
Dānija	43,1	5,6	38 539	3 070	46	0,5	6,3
Igaunija	45,2	1,3	24 107	175	10	0,1	5,9
Somija	338,1	5,5	34 669	6 989	62	-0,2	9,6
Vācija	375	81,4	39 537	26 743	71	0,1	4,6

[1] http://www.heritage.org/index/explore?view=by-variables

Valsts	Platība, tūkst. km2	Iedzīvotāju skaits (milj.)	IKP uz vienu iedzīvotāju, EUR	Neto ārvalstu investīcijas, miljoni EUR	Valsts parāds (% no IKP)	Inflācija, %	Bezdarbs, %
Latvija	64,6	2	20 836	543	35	0,2	9,8
Lietuva	65,2	2,9	23 910	728	43	-0,7	9,5
Polija	312,7	38	22 305	6 315	51	-0,9	7,4
Krievija	17 075,4	143,7	21 425	8 284	18	15,5	5,8
Zviedrija	450	9,8	40 405	10 606	44	0,7	7,4

Tādās valstīs kā Dānijā, Zviedrijā, Somijā un Vācijā IKP rādītājs uz vienu iedzīvotāju ir viens no augstākajiem ES, bet tajās ir salīdzinoši lēna ekonomiskā izaugsme. Savukārt jaunās ES dalībvalstis raksturo zemāks ekonomikas attīstības līmenis, bet straujāka attīstība (1.2. tabula).

1.2.tabula. Baltijas jūras reģiona valstu reālā IKP palielinājums (%) 2010.-2020.gadā[2]

Valsts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017P	2018P	2019P	2020P
Dānija	1,9	1,3	0,2	0,9	1,7	1,6	1,3	1,5	1,7	1,8	1,9
Igaunija	2,3	7,6	4,3	1,4	2,8	1,4	1,6	2,5	2,8	2,7	2,8
Somija	3,0	2,6	-1,4	-0,8	-0,6	0,3	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5
Vācija	4,1	3,7	0,5	0,5	1,6	1,7	1,9	1,6	1,5	1,4	1,3
Latvija	-3,8	6,4	4,0	2,6	2,1	2,7	2,0	3,0	3,3	3,6	3,7
Lietuva	1,6	6,0	3,8	3,5	3,5	1,8	2,3	2,8	3,1	3,2	3,2
Polija	3,6	5,0	1,6	1,4	3,3	3,8	2,7	3,4	3,2	3,0	2,9
Krievija	4,5	4,3	3,5	1,3	0,7	-2,8	-0,2	1,4	1,4	1,5	1,5
Zviedrija	6,0	2,7	-0,3	1,2	2,6	4,1	3,2	2,7	2,4	2,2	1,7

Piezīme: 2017. - 2022. gads prognoze

Īstermiņa prognozes (līdz 2020. gadam) rāda, ka vidējais IKP palielinājums reģiona valstīs būs 1,5 - 3,1% robežās, kas būs līdzvērtīgs vidējā reģiona līmeņa izmaiņām iepriekšējos gados (~3%). Ņemot vērā reģiona tuvumu Baltkrievijai, Krievijai un Ukrainai, Baltijas jūras valstu ekonomikas ilgtspējīgāku attīstību (3 - 3,5% robežās) varētu nodrošināt, attīstot augstākas pievienotās vērtības preču ražošanu un pakalpojumu sniegšanu.

Ļoti nozīmīgs faktors valsts veiktspējas novērtēšanai ir tās pirktspējas līmenis. Sevišķi svarīgi ir to salīdzināt ar citām valstīm noteiktā valstu grupā vai pret kādu konkrētu valsti. Šo iespēju sniedz Eiropas Savienības Statistikas biroja (Eurostat) dati, kur ES dalībvalstu kopējais indekss tiek pieņemts kā 100%.

[2] http://www.imf.org/

1.3.tabula. Pirktspējas līmenis, cenu līmeņa indeksi un reālie izdevumi 2015.gadā, (EKS2010)[3]

Valsts	Cenu līmeņa indeksi (ES 28 = 100)	Valsts	Cenu līmeņa indeksi (ES 28 = 100)
EU28 Eiropas Savienība (ES - 28)	100,0	LU Luksemburga	118,1
EU27 Eiropas Savienība (ES - 27)	100,2	HU Ungārija	56,50
BE Beļģija	106,9	MT Malta	80,30
BG Bulgārija	46,40	NL Nīderlande	108,0
CZ Čehijas Republika	92,90	AT Austrija	106,7
DK Dānija	130,8	PL Polija	56,50
DE Vācija	103,6	PT Portugāle	78,20
EE Igaunija	71,20	RO Rumānija	49,0
IE Īrija	107,8	SI Slovēnija	78,30
EL Grieķija	82,50	SK Slovākija	65,0
ES Spānija	89,40	FI Somija	121,2
FR Francija	107,1	SE Zviedrija	127,8
HR Horvātija	62,20	UK Apvienotā Karaliste	127,1
IT Itālija	97,40	IS Islande	128,5
CY Kipra	88,40	NO Norvēģija	144,9
LV Latvija	66,30	CH Šveice	156,4
LT Lietuva	59,50		

Eurostat ir apkopojis cenu līmeņa datus par visām ES dalībvalstīm, valstīm, kas izteikušas vēlmi pievienoties ES, kā arī izlases kārtībā attīstītām valstīm ārpus ES robežām. No apkopotajiem datiem par ES un citām valstīm, absolūta cenu līmeņa līdere ar 156,4 ir Šveice. Labākā pirktspēja ES ietvaros ir Dānijai (130,08), Zviedrijai (127,8) un Apvienotajai Karalistei (127,1). Vissliktākie rādītāji no ES valstīm ir Bulgārijai (46,4) un Rumānijai (49,0). Latvijas pirktspēja raksturota ar indikatoru 66,3, labāks rādītājs no Baltijas valstīm ir Igaunijai – 71,2, bet sliktāks – Lietuvai – 59,5.

1.3. Sociāli ekonomiskās situācijas raksturojums Latvijā un Lietuvā

Teritoriāli Latvija un Lietuva ir nelielas valstis, starp pārējām Baltijas jūras reģiona valstīm Latvija ir otrā un Lietuva trešā mazākā valsts.

Latvijas platība ir 64,6 tūkstoši km^2, tās robežas garums ir 1 866 km, ieskaitot piekrasti 498 km garumā[4]. Lielāko daļu teritorijas sedz meži (55,3[5]%), bet 28,99[6]% Latvijas teritorijas tiek izmantota lauksaimniecībā. 2017. gadā Latvijā dzīvoja 1,95 miljoni iedzīvotāju, to blīvums - 30 iedzīvotāji uz km^2 [7]. Latvija atrodas ziemeļaustrumu Eiropā

[3] *Datu avots: Eurostat. Economy and finance/ Prices [tiešsaiste]. Skatīts 19.01.2017. Pieejams http://ec.europa.eu/eurostat/web/purchasing-power-parities/data/database [prc_ppp_ind].*
[4] http://www.csb.gov.lv
[5] http://data.csb.gov.lv
[6] http://data.csb.gov.lv
[7] http://data.csb.gov.lv

pie Baltijas jūras. Tās ģeopolitiskais novietojums ir labvēlīgs tirdzniecībai un biznesa darījumiem gan Austrumeiropā, gan Rietumeiropā. LR dienvidrietumu daļā robežojas ar Lietuvas Republiku.

Latvijas piekrastes attīstību raksturo atšķirīga no pārējās valsts teritorijas apdzīvojuma telpiskā un blīvuma struktūra, iedzīvotāju skaita samazināšanās tendences, kā arī iedzīvotāju ienākuma nodokļa apmērs pašvaldību budžetos uz vienu iedzīvotāju. Pēdējos gados ir būtiski pieaugusi interese par piekrastes izmantošanu tūrismam un atpūtai. Rekreācijas nozares attīstības būtisks priekšnosacījums ir atbilstošas infrastruktūras pieejamība un kvalitāte.

Lietuvas platība ir 65,3 tūkstoši km^2, tās robežas garums ir 1 836 km, ieskaitot piekrasti 262 km garumā. 33%[8] Lietuvas teritorijas sedz meži, bet 45%[9] tiek izmantoti lauksaimniecībā. 2017. gadā Lietuvā dzīvoja 2,88 miljoni iedzīvotāju[10], to blīvums – 46[11] iedzīvotāji uz km^2.

Uzņēmējdarbības raksturojumam svarīgs ir globālās konkurētspējas indekss (GKI), jo tas apkopo rādītājus, ko vērtē starptautiskie investori. 1.5. tabulā atspoguļots starptautisko investoru vērtējums Latvijai un Lietuvai.

Atbilstoši Ekonomikas ministrijas datiem[12] GKI 2016 - 2017 vērtējumā Latvija ierindota 49. vietā (iepriekš ieņēma 44. vietu) no 140 valstīm. Lielākajā daļā rādītāju Latvijas pozīcija ir pasliktinājusies, kas kopumā nav pozitīvs signāls potenciālajiem investoriem. Pamatprasību izpildē (institucionālā vide, sabiedriskās infrastruktūras kvalitāte, makroekonomiskā vide, veselība un pamatizglītība) Latvija no 37. vietas ir nokritusies uz 41. vietu. Efektivitāti pastiprinošajos rādītājos (augstākā izglītība, produktu tirgus un darba spēka tirgus efektivitāte, finanšu tirgus attīstība, tehnoloģiju gatavība un tirgus lielums) Latvija no 39. vietas ir nokritusies uz 42. vietu. Savukārt uzņēmējdarbības apmierinātības un inovācijas rādītājs ir palicis nemainīgs – 58. vieta.

1.4.tabula. Latvijas un Lietuvas globālās konkurētspējas indeksa salīdzinājums no 2015. – 2017. gadam

Rādītājs	Latvija		Lietuva	
	2015. - 2016.	2016. - 2017.	2015. - 2016.	2016. - 2017.
Valsts institūcijas	48	64	53	64
Infrastruktūra	49	51	42	51
Makroekonomiskā stabilitāte	31	24	30	24
Veselības aprūpe un pamatizglītība	37	42	36	42

[8] https://gain.fas.usda.gov
[9] https://knoema.com
[10] https://europa.eu
[11] http://www.indexmundi.com
[12] https://www.em.gov.lv

Rādītājs	Latvija		Lietuva	
	2015. - 2016.	2016. - 2017.	2015. - 2016.	2016. - 2017.
Augstākā izglītība un pieaugušo apmācības	32	39	24	39
Preču tirgus efektivitāte	34	49	36	49
Darba tirgus efektivitāte	25	34	53	34
Finanšu tirgus attīstība	37	52	57	52
Tehnoloģiju attīstība	33	34	22	34
Tirgus lielums	94	96	78	96
Biznesa attīstība	60	58	39	58
Inovācijas	62	64	36	64

GKI 2016 - 2017 vērtējumā Lietuva savu pozīciju ir uzlabojusi par vienu pozīciju un šobrīd atrodas 35. vietā, vienlaikus valsts kopumā atrodas augstāk nekā Latvija. Latvijas vājās vietas salīdzinājumā ar pārējām Baltijas valstīm ir infrastruktūra, makroekonomiskā stabilitāte, veselības aprūpe, augstākā izglītība, finanšu tirgus attīstība, biznesa attīstība un inovāciju un tehnoloģiju līmenis.

Secināms, ka problemātiskākās jomas, ar kurām uzņēmēji saskaras ir nodokļu likmju un to regulējumu politika, kā arī valsts pārvaldes birokrātija. Valsts ekonomiku ietekmē dažādi faktori, gan iekšējie, gan ārējie. Latvijas rādītājs apliecina, ka šo dažādo faktoru ietekme ir bijusi par pamatu Latvijas rezultāta būtiskajam kritumam.

Pēdējo septiņu gadu laikā Latvijā ir novērojams IKP pieaugums. Lai gan pieauguma temps samazinās, tomēr tas joprojām ir salīdzinoši augstāks kā citās ES valstīs. Tāpat ir vērojams ekonomisks uzlabojums gan Kurzemes reģionā, gan Rucavas novada budžeta ienākumos[13]. Salīdzinājumā, kopējais Latvijas IKP pieaugums pārskata periodā no 2010. – 2016. gadam ir 39 %, Kurzemes reģiona IKP pieaugums – 32 %, savukārt Rucavas novada budžeta pieaugums – 56 %.

1.5.tabula. Latvijas, Kurzemes reģiona IKP rādītāji un Rucavas novada ekonomiskie rādītāji, milj. EUR

	2010	2011	2012	2013	2014	2015[(b)]	2016[(b)]
LATVIJA	17 937,88	20 302,76	21 885,61	22 786,51	23 631,15	24 368,27	25 021,33
Kurzemes reģions	1 842,76	2 290,46	2 259,94	2 251,55	2 320,50	2 509,93	2 427,07
Rucavas novads[(a)]	0,66	0,79	0,84	0,86	0,96	1,01	1,03
izmaiņa (gads/gads)							
LATVIJA		13,2 %	7,8 %	4,1 %	3,7 %	3,1 %	2,7 %
Kurzemes reģions		24,3 %	-1,3 %	-0,4 %	3,1 %	8,2 %	-3,3 %
Rucavas novads		19,0 %	6,0 %	2,9 %	12,0 %	4,7 %	2,1 %

[13] KOPĀ IEŅĒMUMI PAMATBUDŽETĀ] - [Transferti], kur Transferti ir valsts budžeta, ES valstu un citu valstu transferti[13], maksājumi no pašvaldību finanšu izlīdzināšanas fonda.

Piezīme: (a) Rucavas novada ekonomiskie rādītāji pieņemti kā ikgadēji [KOPĀ IEŅĒMUMI PAMATBUDŽETĀ] - [Transferti], kur Transferti ir valsts budžeta, ES valstu un citu valstu transferti[14], maksājumi no pašvaldību finanšu izlīdzināšanas fonda.
(b) – 2015. un 2016. gada īpatsvari ir Konsultanta aplēses.

Pieauguma tendence ir novērojama gan absolūtos skaitļos, gan arī IKP rādītājā uz 1 iedzīvotāju (1.6. tabula).

1.6.tabula. Latvijas, Kurzemes reģiona un Rucavas novada ekonomiskie rādītāji, EUR uz 1 cilvēku

	2010	2011	2012	2013	2014	2015(b)	2016(b)
LATVIJA	8 553,00	9 845,00	10 743,00	11 315,00	11 838,00	12 324,00	12 762,00
Kurzemes reģions	6 697,00	8 525,00	8 544,00	8 638,00	9 047,00	9 853,61	9 666,21
Rucavas novads	350,78	433,37	473,59	497,66	563,09	600,18	624,50
LATVIJA		15,1 %	9,1 %	5,3 %	4,6 %	4,1 %	3,6 %
Kurzemes reģions		27,3 %	0,2 %	1,1 %	4,7 %	8,9 %	-1,9 %
Rucavas novads		23,5 %	9,3 %	5,1 %	13,1 %	6,6 %	4,1 %

Piezīme: (a) – 2015. Un 2016.gada ekonomiskie skaitļi ir Konsultanta aplēses.

IKP sadalījuma īpatsvars Latvijas reģionos parādīts 1.7. tabulā.

1.7.tabula. Iekšzemes kopprodukts faktiskajās cenās statistiskajos reģionos, 2014.gads[15]

Statistiskais reģions	Īpatsvars, %
Latvija	100,00
Rīga	52,2
Pierīga	14,6
Vidzeme	6,1
Kurzeme	10,3
Zemgale	8,3
Latgale	8,3
Latvijas iedzīvotāju ārpus Latvijas saražotais	0,2

Starp Latvijas reģioniem Kurzemes reģions saražotā IKP rādītājā atpaliek tikai no Rīgas un Pierīgas.

1.4. Ostu raksturojums Latvijā un Lietuvā

Latviju un Lietuvu Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā raksturo stratēģisks ģeogrāfisks novietojums ar neaizsalstošām trim lielajām ostām un plaši izvērstu autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas lielākoties vērsts Krievijas un citu Neatkarīgo Valstu Sadraudzības

[14] gadskārtējā valsts budžeta likumā īpaši iezīmētu budžeta līdzekļu pārskaitījums, ko var veikt viena līmeņa budžeta – valsts pamatbudžeta, valsts speciālā budžeta, pašvaldību pamatbudžeta, pašvaldību speciālā budžeta – ietvaros vai starp dažāda līmeņa budžetiem. Transferta saņēmējs saņemto budžeta līdzekļu pārskaitījumu var izmantot gan izdevumu segšanai, gan pārskaitīšanai tālāk citam transferta saņēmējam.
[15] IKG10_11. Iekšzemes kopprodukts statistiskajos reģionos un republikas pilsētās (faktiskajās cenās), CSP

(NVS) valstu resursu eksporta un importa vajadzībām. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru, naftas produktu cauruļvada operatora pakalpojumus, kuri darbojas starptautiskas konkurences apstākļos, un galvenokārt konkurē ar pārējām Baltijas valstīm, Somiju un Krieviju[16].

Latvijas un Lietuvas ūdensceļu un ostu izvietojums stratēģiskajā kontekstā netiek asociēts ar burāšanas jahtu tūrisma galamērķiem. Pretēji tas ir ar Zviedrijas, Vācijas vai Dānijas piekrasti, kur ūdens tūrisms ir vēsturiska, arvien lielāku popularitāti iegūstoša brīvā laika pavadīšanas aktivitāte. Vēsturiski attīstītāka infrastruktūra un augstāka ūdens tūrisma aktivitāte ir novērojama Baltijas jūras rietumu daļā, kamēr Baltijas jūras austrumu daļā, tai skaitā Igaunijā, Latvijā, Lietuvā vērojama mērena aktivitāte[17].

Latvijā 2016. gadā darbojās astoņas ostas, t.sk. trīs lielās ostas (Rīga, Ventspils, Liepāja) un piecas mazās ostas (Salacgrīva, Mērsrags, Roja, Pāvilosta, Skulte), un 26 jahtu piestātnes (1. pielikums). Zemāk sniegts īss apraksts par Latvijas lielajām un mazajām ostām:

Rīgas Brīvosta ir nozīmīga daudzprofilu osta Baltijas jūras reģionā. Osta nodrošina beramkravu, ģenerālkravu un lejamkravu pieņemšanu. Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 55 milj. t gadā, bet 2016. gadā lielākoties ģeopolitisku iemeslu dēļ pārkrauto kravu apjoms bija 37 milj. t, kas ir par 7,5% mazāk nekā 2015. gadā[18].

Ventspils Brīvosta ir viena no vadošajām ES neaizsalstošajām dziļūdens ostām Baltijas jūras austrumu piekrastē. Osta nodrošina beramkravu, ģenerālkravu un lejamkravu pieņemšanu. Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 43 milj. t gadā. 2016. gadā pārkrauto kravu apjoms bija 18,8 milj. t, kas ir par 16,4% mazāk kā 2015. gadā[19].

Liepājas osta ir neaizsalstoša, mūsdienīga, daudzfunkcionāla tirdzniecības osta, kuru raksturo sabalansēta Latvijas importa/eksporta un tranzīta kravu plūsmu attiecība, kā rezultātā osta funkcionē ne tikai kā starptautiskas nozīmes transporta mezgls, bet arī nozīmīgs reģionālās attīstības veicinātājs. Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 9,2 milj. t gadā. Osta nodrošina beramkravu, ģenerālkravu un lejamkravu pieņemšanu. 2016. gadā tika pārkrautas 5,7 milj. t kravas, kas ir par 1,7% vairāk kā 2015. gadā[20].

Skultes osta tika izveidota 1939. gadā, līdz 1991. gadam tāpat kā pārējās Latvijas mazās ostas tā darbojās kā zvejas osta. Osta ir izveidota Aģes upes grīvā. Tās pārorientāciju uz komerckravu apstrādi, galvenokārt, koksnes eksportu, veicināja ekonomiski objektīva nepieciešamība diversificēt darbības virzienus un ienākumu avotus. Skultes osta atrodas

[16] http://www.sam.gov.lv
[17] http://www.rpr.gov.lv
[18] http://www.rop.lv
[19] http://www.portofventspils.lv
[20] http://www.liepaja-sez.lv

Baltijas jūras Rīgas līča austrumu piekrastē aptuveni 50 km attālumā no Rīgas un nodrošina beramkravu un ģenerālkravu pārkraušanu. 2016. gada deviņos mēnešos[i] tā apkalpoja 537,1 tūkst. t kravu, kas ir par 24,4% vairāk kā 2015. gada deviņos mēnešos.

Mērsraga osta atrodas Rīgas jūras līča rietumu krastā, tā ir mākslīgi izveidots līcis, kuru ierobežo ziemeļu un dienvidu moli. Osta nodrošina beramkravu un ģenerālkravu pārkraušanu. 2016. gada deviņos mēnešos tā apkalpoja 347 tūkst. t, kas bija par 11,6% vairāk kā 2015. gadā.

Salacgrīvas osta atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča ziemeļaustrumu malā aptuveni 100 km attālumā no Rīgas, un tā ir tālākā Latvijas ziemeļu osta. Tā ir izveidota Salacas upes grīvā, un tās teritorija ir iekārtota kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai. Osta nodrošina beramkravu un ģenerālkravu pārkraušanu. 2016. gada deviņos mēnešos tā apkalpoja 219,6 tūkst. t kravu, kas bija par 25,6% mazāk kā 2015. gadā.

Rojas osta atrodas Baltijas jūras Rīgas līča rietumu krastā, Rojas upes grīvā, kas ir ģeogrāfiski un ekonomiski izdevīgi reģionā izvietotajiem zivju apstrādes uzņēmumiem. Rojas osta ir zvejas osta, kurā bāzējas praktiski visa Rīgas jūras līča zvejas flote. Osta nodrošina arī ģenerālkravu pārkraušanu. 2016. gada deviņos mēnešos osta apkalpoja 37,1 tūkst. t kravu, kas bija par 86,4 % mazāk kā 2015. gadā[21].

Engures osta ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti, tai nav objektīva pamata prognozēt aktīvu starptautisko kravu apstrādi. Kopš 2012. gada ostas hidrotehnisko būvju (molu) avārijas stāvokļa dēļ nozvejotās zivis ostā netiek pārkrautas.

Pāvilostas osta ir vienīgā neaizsalstošā mazā osta Latvijā, tā atrodas Baltijas jūras austrumu piekrastē starp lielajām ostām Liepāju un Ventspili. Kopš 1998. gada Pāvilostas osta, galvenokārt, darbojas kā zvejas un jahtu osta (līdz 1997. gadam ostā bija arī neliels kokmateriālu kravu apgrozījums).

Lietuvā atrodas trīs kravu ostas - Klaipēda, Būtiņģe un Šventoji (nefunkcionējoša), kā arī 16 jahtu ostas.

Klaipēdas osta atrodas Baltijas jūras austrumu daļā, un tā ir lielākais un svarīgākais transporta mezgls Lietuvā, kas savieno jūras, sauszemes un dzelzceļa maršrutus no austrumiem uz rietumiem. Klaipēdas osta ir neaizsalstoša daudzfunkcionāla, universāla dziļūdens osta, kas nodrošina augstas kvalitātes pakalpojumus. Ostas teritorijā darbojas 14 lielas stividoru kompānijas, kuģu remonta darbnīca un kuģu būvētava, kā arī visu veidu kravu apstrādes uzņēmumi. Teorētiski pieejamā ostas kravu apstrādes jauda ir 60 milj. t[22].

[21] http://www.sam.gov.lv
[22] http://www.portofklaipeda.lt

2016. gadā osta apkalpoja 40,14 milj. t kravu, kas ir lielākais pārvadāto kravu skaits Baltijā[23]. Klaipēdas un Šventoji ostas apsaimnieko Klaipēdas ostas pārvalde. Detalizēts Šventoji ostas apraksts sniegts 3.5. nodaļā.

Butiņģes osta jeb Butiņģes jūras termināls atrodas Lietuvas ziemeļu daļā, Palangas novadā, netālu no Latvijas robežas. Termināls ir izvietos jūras piekrastē (naftas produktu pieņemšanas punkts atrodas jūrā un ar sūkņa palīdzību produkcija tiek nogādāta uz termināli piekrastē). Ostas termināls var nodrošināt 6–8 milj. t naftas produktu pārkraušanu gadā[24]. 2015. gadā pārkrautais apjoms sastādīja 3,7 milj. t[25].

No 2007. gada Latvija atsevišķi un kopā ar kaimiņvalstīm ir īstenojusi vairākus valsts un ES fondu līdzfinansētus investīciju projektus ostu infrastruktūras attīstībai, tādējādi veicinot ostu komercdarbības apgrozījuma pieaugumu un apkārtējo reģionu ekonomisko attīstību (izveidots loģistikas tīkls, sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, izveidotas noliktavas un saldētavas, pilnveidots navigācijas aprīkojums, atjaunotas piestātnes, sakārtota atkritumu savākšanas sistēma).

1.4.1. Ostu izmantošana starptautisko kravu pavadājumiem

Latvija un Lietuva ir galvenais tranzīta maršruts caur Baltijas jūras reģionu. Ventspils, Rīgas, Liepājas un Klaipēdas ostas ziemā neaizsalst. 98% no Latvijas tranzīta kravām tiek transportētas caur trim lielajām ostām, galvenokārt no NVS valstīm uz rietumiem. Latvijā ir mazākas ostas, kas darbojas galvenokārt kā zvejas un jahtu ostas un caur kurām var transportēt nelielus kravu apjomus.

Latvijā, salīdzinot ar Lietuvu, 2016. gadā nav novērojams pieaugošs kravu pārkraušanas apjoms. Šo tendenci ietekmē dažādi apstākļi, piemēram, ģeopolitiskā situācija, piešķirto zivsaimniecības kvotu skaits, u.c. Ņemot vērā, ka gandrīz 98% no kopējā pārkrauto kravu apjoma Latvijā apsaimnieko lielās ostas, kuru teorētiskā kapacitāte būtiski pārsniedz 2016. gadā apstrādāto kravu apjomu, nav sagaidāma strauja kravu novirzīšana uz mazajām ostām. Tās nevar nodrošināt nepieciešamo ostas infrastruktūru, t.sk. pievadceļus, lai apkalpotu lielos kuģus, tāpēc mazās ostas specializējas dažu neliela apjoma kravu pieņemšanā (piemēram, kokmateriāli, zivis).

Ņemot vērā, ka importētais/eksportētais produkcijas daudzums strauji nepalielinās, ostu skaits, kurās notiek aktīva produkcijas pieņemšana samazinās, tāpēc secināms, ka jaunu ostu izbūve tieši kravu pieņemšanai būtu ekonomiski neizdevīga. Tāpēc esošās ostas, kuras nevar nodrošināt infrastruktūru kravu pieņemšanai, pārkvalificējas, piemēram, Engures osta šobrīd funkcionē kā jahtu osta, gūstot ieņēmumus no tūristiem, kuru skaits Baltijas jūras reģionā turpina pieaugt.

[23] http://www.portofklaipeda.lt
[24] http://www.fluor.com
[25] https://osp.stat.gov.lt

1.4.2. Ostu izmantošana zivsaimniecībai

Zivsaimniecības nozare ir saistīta ar Latvijas ekonomiskās zonas teritoriālo ūdeņu un iekšējo ūdeņu dzīvo dabas resursu racionālu un ilgtspējīgu izmantošanu, tai skaitā bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu. Zivsaimniecības nozare pārstāv trīs galvenās darbības sfēras - zvejniecību, zivju apstrādi un akvakultūru[26].

Lai nodrošinātu šīs nozares attīstību ostas teritorijā ir jānodrošina industriālo zonu, kas sastāv no izkraušanas, pārstrādes, uzglabāšanas un tirdzniecības sektoriem. Šajā zonā ir jānodrošina arī zvejniecības kuģu uzturēšana un apkalpošana.

Ostai jānodrošina specializētas ostas un atbalsta infrastruktūras iekārtas, kas nepieciešamas zvejas un zivju pārstrādes rūpniecībai:

- Droša iebraukšana ostā, t.sk. noteikts ostas kanāla dziļums;
- Droša zvejas kuģu piestātne, kurā būtu iespējams izkraut nozveju un kurā tiktu nodrošināts ūdens un ledus;
- Piestātne dīkstāvei un remontam;
- Elektroenerģija, ūdens, atkritumu savākšana/apsaimniekošana, notekūdeņu savākšana un apstrāde;
- Zivju apstrādi, uzglabāšanu un nodošanu patērētājiem, nodrošinot transportēšanu un sakaru iespējas[27].

2016. gadā zivsaimniecībai tika izmantotas trīs lielās ostas un sešas mazās ostas – Kuiviži, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva un Skulte. Jau esošajām ostām un zivsaimniecības uzņēmumiem ir pieejams Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalsts 2014. - 2020. gadam, kura ietvaros netiek piešķirta nauda jaunu zivsaimniecības ostu izveidei, bet gan veco modernizācijai. Kā arī 2018. gadā Eiropas Komisija Baltijas jūrā ir noteikusi kvotu samazinājumu par 8%, kas plāno radīt zaudējumus apmēram 1/3 no kopējā zvejsaimniecības uzņēmumu skaita[28], tādejādi nākotnē prognozēts zivsaimniecības uzņēmumu skaita samazinājums.

1.4.3. Ostu izmantošana aizsardzības funkcijām

Ministru kabineta 2000. gada 19. augusta noteikumos Nr. 277 "Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām" noteikts, ka Valsts aizsardzības vajadzībām Nacionālie bruņotie spēki izmanto ostas sauszemes teritorijas un akvatorijas daļu, kas ar

[26] http://www.dzivaisudens.lv/pdf/zivsaimniecibas_nozares_strategiskais_plans.pdf
[27] http://www.eolss.net/sample-chapters/c10/E5-05-01-08.pdf
[28] http://www.tvnet.lv

attiecīgu Ministru kabineta tiesību aktu ir nodota Aizsardzības ministrijas valdījumā un tiek izmantota atbilstoši Ministru kabineta noteiktajai kārtībai[29].

Šobrīd Jūras spēki ir izveidojuši sešas struktūrvienības, no kurām četras Jūras spēku vienības bāzējas Liepājā (Jūras štāba bataljons, Mīnu kuģa eskadra, Jūras novērošanas un sakaru dienests, Jūras spēku flotiles Baltijas valstu pretmīnu aprīkojuma darbnīca). Šo struktūrvienību darbības nodrošināšanai ir nepieciešama plaša infrastruktūra, lai nodrošinātu darbības koordināciju, kaujas gatavības un mobilizācijas pasākumu plānošanu, organizēšanu, vadību un kontroli u.c. Tādejādi, nav iespējams jūras spēku bāzi patstāvīgi izvietot vietās, kur nav nodrošināta, piemēram, pievadinfrastruktūra ostai.

Balstoties uz Aizsardzības ministrijas publicēto informāciju[30] nav plānota jaunu jūras bāzu izveide, bet pieejamo finansējumu plānots ieguldīt Nacionālo bruņoto spēku galveno bāzu attīstības turpināšanai Ādažos, Lielvārdē, Alūksnē un Liepājā, tādejādi Jūras spēku bāzes izvietošana Papes ostā ir maz ticama. Bet atbilstoši iepriekšminētajiem Ministru kabineta noteikumiem nr. 277, aizturēto kuģu apskatei un Jūras spēku kuģu bāzēšanai ārkārtējās situācijās var izmantot jebkuru ostas teritorijas daļu ārpus pastāvīgajām Jūras spēku bāzēm.

1.4.4. Ostu izmantošana tūrismam

Atbilstoši "Tūrisma likumam"[31] 1. panta 16. daļai, lai nodrošinātu tūrisma attīstību, ir jānodrošina tūrisma infrastruktūra, kas ir tūrisma nozares un ar to saistīto citu nozaru (transporta, tirdzniecības, sakaru, kultūras, veselības aizsardzības u.tml.) pakalpojumu kopums, kas nodrošina tūrisma nozares darbību. Lai nodrošinātu tūrisma attīstību reģionā ostām nepieciešams attīstīt jahtu tūrismu, izveidojot jahtu piestātni. Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēs definēts, ka papildus mazo ostu attīstībai būtu nepieciešams turpināt jahtu piestātņu tīkla attīstību[32].

Jahtu piestātnei (ostai) ir jānodrošina pamatpakalpojumi un infrastruktūra. Būtiski ir nodrošināt drošu un aprīkotu burāšanas tīklu (navigācijas zīmes u.c.), drošas piestātnes, kurās ir jānodrošina pamatpakalpojumus kā dzeramo ūdeni, elektrību, pieejamu tualeti un dušu, notekūdeņu novadīšanas sistēmu, bezvadu internetu un drošības aprīkojumu avāriju gadījumā (ugunsdzēšamos aparātus, u.c.)[33]. Ostas dziļumam jābūt vismaz 2,5 m. Vairākas ostas paplašina piedāvājuma klāstu nodrošinot videonovērošanu, iežogotu un apsargātu areālu, būves jahtu glabāšanai nesezonā, t.sk. jūrnieku apkalpošanas ēkas. Svarīgi nodrošināt transporta infrastruktūru, lai tūristiem būtu iespējams apskatīt tuvumā esošos objektus, t.sk. pārnakšņot un nokļūt uz tirdzniecības vietām.

[29] https://likumi.lv/doc.php?id=9854
[30] http://www.mod.gov.lv/lv/Par_aizsardzibas_nozari/Infrastrukt%C5%ABra.aspx
[31] https://likumi.lv/doc.php?id=50026
[32] https://www.em.gov.lv/files/turisms/PPD_1.doc
[33] http://www.rop.lv

Iekļaušanās Baltijas jūras jahtu ostu tīklā ir viens no šā brīža aktuālākajiem ES līdzfinansētajiem projektiem, kurā iesaistījušās Skultes, Mērsraga, Pāvilostas, Jūrmalas un Salacgrīvas ostu pārvaldes.

Līdz ar to arī Papes ostas attīstības pamats varētu būt tieši piekrastes un jūras tūrisms.

2. Tūrisma nozares raksturojums Baltijas jūras reģionā

Tūrismam ir nozīmīga loma darba vietu radīšanā un IKP paaugstināšanā, kā arī tas rada būtiskus sociālos labumus attiecībā uz:

- kultūras mantojumu;
- valsts tēlu;
- uzlabojumiem kultūras kopienās;
- uzlabojumiem dzīves kvalitātē, kas savukārt veicina valsts konkurētspēju.

Piekrastes un jūras tūrisma un atpūtas sektors ietver daudzas apakšnozares, tostarp naktsmītnes, ēdināšanas pakalpojumus, izklaides pasākumus, piemēram, laivu nomu un makšķerēšanu. Lielākoties ir grūti nodalīt, cik lielā mērā tiek izmantots tieši jūras vai piekrastes tūrisms, jo aktivitātes, kas notiek jūrā ietver sevī arī jūras piekrasti. Tomēr jūras tūrisms un atpūtas iespējas ir atkarīgas no laika apstākļiem jūrā, kas neattiecas uz visām tūristu aktivitātēm, kas notiek gar piekrasti[34].

Jūras un piekrastes tūrisms darbojas kā ārvalstu valūtas pelnītājs ar mazāku negatīvo ietekmi uz vidi, salīdzinot ar citām vadošajām nozarēm– rūpniecība, transports, utml., bez tam tūrisms rada platformu, kas veicina vietējo ekonomiku atpazīstamību uzņēmējdarbībai un finanšu investīcijām.

Ūdenssporta, tai skaitā burāšanas, tūrisma līdzsvarota attīstība dod ieguldījumu kopējā un apkaimju tūrisma attīstībā. Būtisks sociāls ieguldījums tam ir bezdarba mazināšanai, tas dod papildus ienākumus lauksaimniecībai, kultūras un dabas objektu saglabāšanai un aizsargāšanai, infrastruktūras izveidošanai vai uzlabošanai.

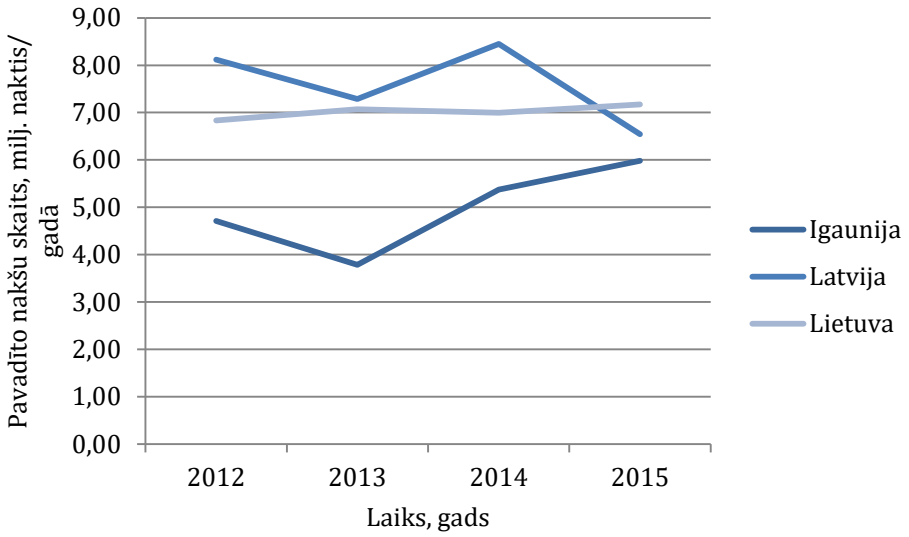
2.1. Baltijas jūras reģiona tūrisma nozares apskats

Balstoties uz Eurostat datiem, 2015. gadā tūristi Baltijas jūras reģionā pavadīja 1 068 milj. naktis, kas kopā sastāda 29 % no kopējā ES pavadīto nakšu skaitu. Salīdzinot ar 2014. gadu, pavadīto nakšu skaits ir pieaudzis par aptuveni 7 %.[35] Kopumā statistika par Baltijas jūras reģiona valstīm uzrāda pozitīvas tūrisma tendences, pieaug tūristu skaits, tūrisma mītņu skaits, nakšņojumu skaits. Ņemot vērā faktu, ka klimatiskie apstākļi pasaulē mainās, un tūristu iecienītās valstīs, tādās kā Spānija, Itālija, Francija u.c., vasarā klimats kļūst arvien karstāks un grūtāk panesams, paredzams, ka palielināsies tendence izvēlēties Ziemeļeiropu kā ceļojuma galamērķi, līdz ar to arī paredzams tūristu skaita palielinājums Baltijas jūras reģiona valstīs.

Salīdzinot ar pārējām Baltijas jūras reģiona valstīm vislielākais pavadīto nakšu skaits 2015. gadā bija Vācijā – 611 milj., bet vismazākais Igaunijā – 5,9 milj., Latvijā (6,5 milj.) un

[34] http://stateofthebalticsea.helcom.fi
[35] http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_dem_tntot&lang=en

Lietuvā (7,1 milj.).



2.1.att. Pavadīto nakšu skaits no 2012. līdz 2015.gadam, milj. naktis

Atbilstoši Eurostat datiem laika posmā no 2012. līdz 2015. gadam tūristu pavadīto nakšu skaits Baltijas valstīs nav būtiski palielinājies, tomēr, kā redzams 2.1. attēlā, 2015. gadā pavadīto nakšu skaits Igaunijā ir būtiski pieaudzis, bet Latvijā tas ir strauji samazinājies[36], tādejādi secināms, ka Latvijā tūristu skaits nepalielinās un ir jāmeklē risinājumi jaunu tūristu piesaistei.

Kaut gan konstants pavadīto nakšu skaita pieaugums Latvijā, Lietuvā un Igaunijā nav novērojams, ieņēmumi no tūrisma sektora palielinās. 2017. gadā Pasaules tūrisma un ceļojuma padome ir apkopojusi informāciju par tūrisma nozari 2016. gadā, kur minēts, ka tūrisma nozares tiešie ieņēmumi Latvijā 2016. gadā veidoja 845,50 milj. EUR jeb 4 %[37], Lietuvā 625,75 milj. EUR jeb 1,9 %[38], bet Igaunijā 680,07 milj. EUR jeb 4,0 %[39] no iekšzemes kopprodukta. 2017. gadā Latvijā un Igaunijā prognozē, ka tūrisma sektors sastādīs 4,2 % no IKP, bet Lietuvā - 4,5 %.

Baltijas valstīs tūrisma sektors 2016. gadā nodrošināja 88,5 tūkst. darba vietas. 2017. gadā prognozēts darba vietu pieaugums par aptuveni 3,3 %. Kopējās investīcijas Baltijas valstīs 2016. gadā sastādīja 868,70 milj. EUR (Lietuvā 231,90 milj. EUR, Latvijā 296,77 milj. EUR, Igaunijā 340,03 milj. EUR). Pasaules tūrisma un ceļojuma padomes izvērtējumā prognozēts, ka laika posmā no 2017. - 2027. gadam vislielāko izaugsmi tūrisma sektorā sasniegs Lietuva, ieņemot 97. vietu pasaulē, pēc tam seko Igaunija ar 101. vietu un Latvija ar 104. vietu.

[36] http://appsso.eurostat.ec.europa.eu
[37] https://www.wttc.org
[38] https://www.wttc.org
[39] https://www.wttc.org

2.2. Piekrastes un jūras tūrisma potenciāls

Ar izteiktu ainavisko pievilcību, kultūras un dabas mantojuma vērtību, jūru un ar to saistītajām aktivitātēm piekrastes reģioni visā Eiropā kļuvuši par pieprasītiem tūrisma galamērķiem. Tas padara jūras un piekrastes tūrismu par nozīmīgu tūrisma nozares sastāvdaļu – piekrastes tūrismā Eiropā nodarbināti 3,2 miljoni cilvēku, kas kopumā saražo 183 mljrd. eiro pievienoto vērtību. Tūrisms rada vienu trešo daļu no kopējās jūras ekonomikas. 51% no viesnīcu gultasvietu skaita Eiropā ir koncentrējies reģionos, kuri robežojas ar jūru[40].

Latvijas stratēģiskajos tūrisma nozares dokumentos[41] piekrastes un jūras tūrisms izcelts kā prioritāri attīstāms un ar augstu eksportspēju. Prioritātēs saistībā ar tūrisma stratēģiju tas ietverts reģionāla un pašvaldību līmeņa plānošanas dokumentos, uzsverot pamatā ar piekrasti saistītas infrastruktūras labiekārtošanas nepieciešamību[42], taču izceļot arī jūras simbolisko vērtību un tās nozīmi reģiona zīmolvedības integrēšanā[43].

Baltijas jūras piekraste Latvijas teritorijā ir viens no nozīmīgākajiem tūrisma un atpūtas galamērķiem. Vienlaicīgi ar jūru saistītās atpūtas un piekrastes tūrisma piedāvājums ir fragmentēts, trūkst vienotas pieejas ceļotāju un atpūtnieku galveno interešu segmentēšanā un vienota piekrastes tūrisma produkta veidošanā (izņēmums ir Saviļņojošās Vidzemes iesaistīto pušu tīklojuma aktivitātes, kas vērstas uz vienota piedāvājuma attīstīšanu Vidzemes jūras piekrastē).

Jūra, kā viens no piekrastes galamērķu pievilcības magnētiem, tiek plaši popularizēta eksporta tirgos un vietējā tūrisma piedāvājumā. Izšķirīga nozīme ir atbilstošai infrastruktūrai, lai mazinātu apmeklētāju slodzes radīto negatīvo ietekmi gan uz vidi, gan vietējo sabiedrību. Reklamējot resursu bez labiekārtojuma vai ar daļēju vai nepietiekamu tā esamību, tas rada jaunu tūrisma slodzi, kas var degradēt to vidi, kas veido galamērķa galveno pievilcību. Ilgtermiņā pastāv risks galamērķa pievilcībai mazināties. Investējot infrastruktūrā un ar to saistītos atbalsta pakalpojumos, antropogēnās slodzes negatīvo ietekmi iespējams mazināt, vienlaikus paaugstinot apmeklētāju apmierinātību un lojalitāti tūrisma galamērķim, arī attiecībā uz dzīves vietas telpu vietējiem iedzīvotājiem[44].

Lai palielinātu piekrastes un jūras tūrisma potenciālu Latvijā nepieciešams dažādot jūras tūrisma piedāvājumu dažādās sezonās – arī ārpus tradicionālās peldsezonas. Nepieciešams vairāk veicināt inovatīvus tūrisma risinājumus, stiprinot specializēšanos un mērķtiecīgi attīstot sadarbības tīklojuma attīstīšanu, jūras un piekrastes reģiona

[40] https://ec.europa.eu
[41] Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam
[42] Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015.-2030.gadam un Attīstības programmas 2015.-2020.gadam. u.c.
[43] Zīmola „Ražots Kurzemē" attīstības stratēģija
[44] https://drive.google.com/file/d/0B9UI5MsfsbRDV1owYU50WUtaajA/view?pref=2&pli=1

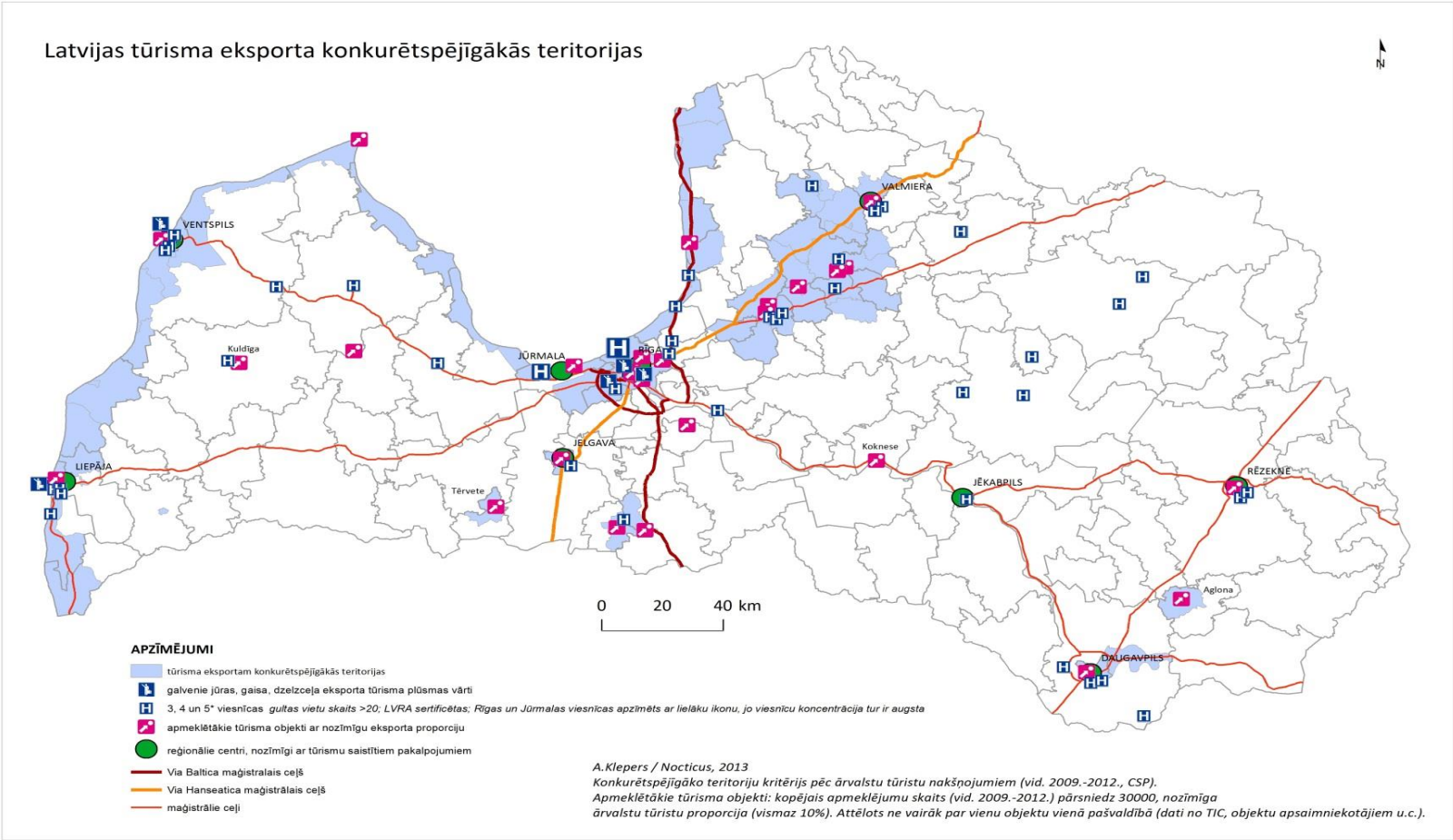
mijiedarbību. Viens no pārvaramiem izaicinājumiem reģionu attīstības kontekstā ir radīt augstāku vērtību ar jūras klātbūtni atbilstoši jūras un piekrastes īpašajām konkurētspējīgajām priekšrocībām. Lai to īstenotu, attīstāmi virzieni, kas saistīti ar nišu tūrismu, augstāku nodarbinātības kvalifikāciju, inovatīviem risinājumiem nesezonā, atbalstošas infrastruktūras attīstību. Masu pludmales tūrisms neizzudīs, jo pieprasījums pēc lētas atpūtas pie jūras saglabājas augsts. Taču būtiski kāpināt uz vietas paliekošo vērtību un veicināt ilgtspējīgu pieeju uzņēmējdarbības un publisko pakalpojumu jomā.

2.3. Baltijas jūras rietumu-austrumu piekraste (Rucava – Liepāja)

Atbilstoši Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēs 2014. – 2020.gadam minētajam, tieši jūras piekrastes teritorijas, t.sk. Rucavas novads, tiek uzskatītas par Latvijas tūrisma eksporta konkurētspējīgākajām teritorijām (2.2. attēls). Lai gan pašlaik tūrisma slodze piekrastē, tostarp ārvalstu apmeklētāju sektorā, ir nevienmērīga, vienota plānošanas pieeja, ceļu infrastruktūra un starptautiskā velomaršruta EuroVelo 13 trasējums cauri visām piekrastes pašvaldībām ir pamats piekrastes konkurētspējas palielināšanai, pozicionējot to kā kopīgu, nepārtrauktu un nefragmentētu tūrisma eksporta galamērķi.

Kurzemē gar Baltijas jūras piekrasti pēdējo gadu laikā izvietojies ievērojams skaits jaunu tūristu mītņu, to kopējam skaitam 5 km zonā līdz piekrastei pārsniedzot 200.

Rucavas novada teritoriju raksturo dabas resursu izmantošanā balstītas inovācijas – eksperimentālās teritorijas un rīcības. Rucavas novada loma Kurzemes reģionā un visā 200 km garajā piekrastē no Kolkas raga līdz Kuršu kāpai ir dabas resursu kapitalizācijas centrs - jaunas uzņēmējdarbības formas un biznesa modeļi un Papes kūrorta attīstība, papildinot esošo piedāvājumu piekrastē.



2.2.att. Latvijas tūrisma eksporta konkurētspējīgākās teritorijas (saskaņā ar vidējo ārvalstu tūristu nakšņojumu skaitu no 2009.- 2012. gadam)

2.4. Jahtu tūrisms Baltijas jūras reģionā

Augstākā aktivitāte Baltijas jūras ūdeņos sasniedz vidēji 1005 atpūtas ūdenstransporta vienības dienā, sasniedzot augstāko līmeni augusta beigās – aptuveni 1362 ūdens transporta vienības dienā. Augsto intensitāti, kas vērojama augustā, var saistīt ar tradīciju doties atvaļinājumā tieši šajā mēnesī un labajiem laika apstākļiem[45]. Latvijas piekrastes ostas ir mezglu punkti reģionā, kas nodrošina nepieciešamo infrastruktūru ne tikai zvejniecībai, bet arī tūrismam, tostarp jahtu tūrismam (jahtu apkope, uzglabāšana, ēdināšana, naktsmītnes, krājumi), kur būtiskākais elements ir nodrošināta, ūdenssportam nepieciešamā infrastruktūra.

Rīgas plānošanas reģiona pētījumā par "Latvijas mazo ostu tīkla mārketinga plānu"[46], lai novērtētu jahtu ostu noslogojumu un jahtu plūsmu prognozēšanu, tika apkopoti ostu pārvalžu iesniegtie dati un interneta vietnē atrodamā informācija. Kā redzams 2.1. tabulā, trīs ostās apkalpoto jahtu skaits ir samazinājies, bet piecās palielinājies. Kā uzsver ziņojuma autori ostā ienākušo jahtu skaits nav rādītājs, lai izvērtētu sezonas veiksmīgumu, jo būtiskāka ir tūristu viesnīcu apmeklētība, un šajā ziņā, pēc ostu pārstāvju ziņām, kopumā vērojams kāpums. Vidēji viena jahta Latvijas ostās uzkavējās 1,5 dienas, bet nereti jahtas iegriežas divās un vairāk ostās viena pārgājiena laikā.

2.1. tabula. Jahtu uzņemšanas dati par 2015. un 2016. gada sezonām

Jahtu osta	2016. gads	2015. gads	Novērtējums
Liepājas Jahtu centrs	No 300 - 350	300 - 350	↑
Ventspils Jahtu centrs	382	428	↓
Jahtu piestātne "Andrejosta", Rīga	Pieejama informācija tikai par tendenci	Pieejama informācija tikai par tendenci	↓
Pāvilostas osta	250 - 300	250 - 300	↑
Mērsraga osta	50 - 100	100 - 150	↓
Rojas osta	150	60	↑
Engure	60 - 70	60 - 70	↑
Salacgrīvas osta	Pieejama informācija tikai par tendenci	100 - 150	↑

Viens no nozīmīgākajiem attīstības projektiem, kas tieši vērsts uz burāšanas un jahtu tūrisma attīstību, ir 2014. gadā uzsāktais projekts programmā „Centrālā Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programma 2014. – 2020. gadam", lai uzlabotu reģiona lokālo un reģionālo mobilitāti. Lai palielinātu reģiona pievilcību apmeklējumu ziņā, paredzēts, ka programma atbalstīs Baltijas jūras mazo ostu ilgtspējīgu attīstību ar kopēja mazo ostu tīkla izveidi. Plānots, ka tīkla popularizēšanas plāns tiek balstīts uz informatīvas sistēmas izveidi, ostas pieejamības uzlabošanu un standartizētām mārketinga aktivitātēm.

[45] FleetMon statistika par 2013. gadu
[46] http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/Projekti/SmartPorts/marketinga_plans_final_1.2.pdf

Jahtu piestātņu un navigācijas aprīkojuma attīstība minēta kā viens no prioritārajiem rīcības virzieniem turpmākai mazo ostu attīstībai, bet koncepcijas ietvaros par vienu no svarīgākajām aktivitātēm izvirzīta informācijas sasniedzamība arī caur 2017. gada burāšanas sezonas jaunievedumu - vietni www.helloports.com gan interneta vidē, gan lokāla e – kioska veidā[47].

2.5. Ārvalstu labās prakses piemēri

Pāvilostas osta, Latvija

Pāvilostas osta ir šobrīd vienīgā mazā osta Latvijas rietumu piekrastē. Osta galvenokārt tiek izmantota zvejas kuģu un jahtu apkalpošanai. Ostas teritorijā atrodas divas jahtu piestātnes, "zilā karoga" jahtklubs, degvielas uzpildes stacija, zivju apstrādes uzņēmums, vairākas zvejas un mazo laivu piestātnes un jahtu servisa centrs. Ostā pastāvīgi dežūrē Valsts robežapsardzes dienests. Ostu apsaimnieko Pāvilostas ostas pārvalde.

Teritorijas atrašanās vieta:
Pāvilostas osta atrodas Pāvilostā. Ostas teritorijā ir 11,8 ha zemes un 5,3 ha akvatorija, kas ir nodoti valdījumā ostas pārvaldei.

Attīstība:

Sakas upes grīva kā osta darbojās jau Hercoga Jēkaba laikā (1642.-1682.g.), kad to izmantoja Aizputes tirgotāji, lai eksportētu koku, graudus un citus produktus. Pirmā koka molu konstrukcija tika izveidota 1878. gada ziemā.

Sākumā ostu izmantoja tikai daži zvejnieki, trīs nelieli muižas burinieki un velkonis, kas ar Upesmuižas precēm apgādāja Liepājas tirgu, bet drīz kuģošanas aktivitāte strauji pieauga. Laikā no 1890. līdz 1895. gadam ostas mols tika pagarināts līdz 90 metriem, un pirms Pirmā pasaules kara Pāvilostā jau bija ap 20 kuģošanas kārtībā esošu kuģu un ap 100 zvejas laivu. Ostā darbojās trīs kuģu būvētavas, kurās būvēja nelielus buru kuģus – vienmastu "malkas jančus", kā arī divmastu gafelšonerus tālākiem reisiem. Šajā laikā Pāvilostā tika uzbūvēti 15 kuģi. Pēc kara kuģu būvniecība vairs netika atjaunota.

No 1923. līdz 1929. gadam osta tika rekonstruēta un finansēta no valsts budžeta, tika

[47] http://www.rpr.gov.lv

paplašināts mols un padziļināta grīva. Latvijas valsts rekonstrukcijas darbos investēja 3,3, milj. EUR, jeb 2,4 miljonus latu.
Otrā pasaules kara laikā ostā netika veiktas nekādas komerciālās darbības, to lietoja tikai krasta apsardzes kuģi, jo gandrīz visi vietējie kuģi un laivas kara laikā tika iznīcinātas. 1949. gadā tika uzbūvēta jauna kuģu piestātne un degvielas noliktava, osta tika regulāri padziļināta. Padomju laikā ostu vadīja zvejniecības kolhozs un vietējiem zvejniekiem bija ierobežota piekļuve ostai.

Kopš 2006. gada ostā ir izbūvēta jauna, moderna jahtu piestātne Pāvilosta Marina, ierīkota degvielas uzpildes stacija un izbūvēta jauna, 128 metrus gara zvejas piestātne. 2010. gadā pilnībā rekonstruēti Pāvilostas ostas moli, atjaunotas vēsturiskās bākas molu galos un veikti ostas akvatorija padziļināšanas darbi līdz 4,.5 metru dziļumam.

2011. gadā Sakas upes labajā krastā ir rekonstruēta viesjahtu piestātne un izbūvēta jauna, 90 m gara daudzfunkcionāla piestātne, kas atļauj Pāvilostas ostā pieņemt arī neliela izmēra pasažieru prāmjus. 2012. gadā izstrādāts un ostas valdē apstiprināts ģenerālplāna risinājums kravas piestātnes teritorijas izmantošanai, kas paredz Pāvilostas ostā izveidot laivu būves, apkopes, remonta un ziemas glabāšanas parku, 2015. gadā uzbūvēta un nodota ekspluatācijā objekta pirmā kārta. 2016. gadā piesaistot Eiropas Jūras lietu un zivsaimniecības fonda līdzfinansējumu uzsākti ziemeļu un dienvidu mola pagarināšanas darbi (par 100 - 150 m), bet 2017. gadā promenādes izbūve[48].

Kuivižu osta, Latvija

Kuivižu osta tiek izmantota zvejniecībai, zivju apstrādei, jahtošanai, tūrismam, kā arī privātīpašuma apsaimniekošanai. Zvejas kuģi un laivas izmanto trīs zvejas piestātnes. SIA "Kuivižu osta" ir attīstījusi atpūtas un jahtu kompleksu SIA "Kapteiņu osta", kur ietilpst viesnīca, kempings, restorāns. SIA "Kuivižu osta" izbūvējusi jahtu ostu, kurā ietilpst jahtu piestātne 90 metru garumā un jahtklubs. Savu darbību šeit veic biedrība "Kuivižu jahtklubs", vasarā darbojas burāšanas skola. Ostu pārvalda Salacgrīvas ostas pārvalde[49].

Teritorijas atrašanās vieta:
Kuivižu osta atrodas 3 km no Salacgrīvas, Kuivižos. Piekrastes josla uz ziemeļiem no Kuivižu ostas ietilpst Randu pļavu dabas liegumā.

[48] http://pavilostaport.lv/?page_id=165
[49] http://salacgrivaport.lv/ostas/kuivizu-osta

Attīstība:

Kuivižu osta tika izveidota 19. gs. otrajā pusē un to izmantoja zvejnieki. Ostas teritorijas platība ir 24,9 ha. Osta ir izvietota starp Rīgas jūras līci un šoseju Via – Baltica, pie Krišupītes grīvas. Ostas ūdeņu platība ir 6,4 ha. 2006. gadā ostas teritorijā bija dažas ēkas, kas saistītas ar zvejsaimniecību un elementārs ceļu tīkls. Hidrotehniskā infrastruktūra bija visai neattīstīta. Abi moli, kas ir veidoti no akmens un ierobežoti ar koka pāļiem, bija sliktā tehniskā stāvoklī un tiem bija nepieciešama rekonstrukcija. Molu sliktā tehniskā stāvokļa dēļ bija aizsērēšanas problēmas pievadkanālā.

2015. gadā veikta Kuivižu ostas padziļināšana. Atjaunots Kuivižu ostas kuģu kanāla akvatorijas dziļums līdz - 3,0m. 2017. gadā plānots veikt atkārtotus ostas padziļināšanas darbus līdz 3,2 m. Šobrīd pieejama 90 m gara piestātne ar dziļumu līdz 3 m. Osta nodrošina 40 mazu zvejas laivu piestātņu vietas, t.sk. var uzņemt 35 jahtas.

Šventoji osta, Lietuva

Šventoji osta tiek izmantota zvejniecībai un kalpo kā rekreācijas un tūrisma vieta. Ostai būtu nepieciešami lieli rekonstrukcijas darbi, bet, balstoties uz dažādiem apstākļiem, finansējums šo darbu realizēšanai nav atrasts. Šventoji ostu pārvalda Klaipēdas valsts jūras ostas pārvalde un tā ir Transporta ministrijas un Klaipēdas ostas pārvaldes īpašums.

Teritorijas atrašanās vieta:
Šventoji osta atrodas Šventoji pilsētā, 12 km attālumā no Palangas.

Attīstība:

Šventoji osta tika izveidota jau 13. gs. un aktīvi izmantota no 16. - 17. gs, konkurējot ar Klaipēdas, Liepājas, Ventspils un Rīgas ostām. 17.gs. ostai tika piešķirtas tiesības patstāvīgi tirgoties un attīstīt jūras biznesu, tādejādi uzlabojot ostas ekonomiku. Ņemot vērā, ka Šventoji osta nodrošināja tirdzniecību ar Dāniju un Angliju, zviedru flote 1701. gadā ostu iznīcināja, piepildot to ar akmeņiem un smilti[50].

1925. gadā uzsāka vērienīgus ostas atjaunošanas darbus, bet balstoties uz to, ka ostu regulāri piepūta ar smiltīm, darbi virzījās lēni un nebija iespējams to attīstīt. 1989. gadā tika uzsākta tehniskā projekta izstrāde, bet ņemot vērā, ka osta regulāri tika piepūsta ar smilti, bija nepieciešams mainīt risinājumus, tādejādi tikai 2011. gadā tika izstrādāts un saskaņots ostas tehniskais projekts. 2011. gada sākumā tika veikti pirmie atjaunošanas darbi, iztīrot ostas gultni, tajā atjaunojot 3 m dziļumu, bet jau pēc pāris nedēļām ostas teritorija tika piepūsta ar smilti.

2012. gadā tika izstrādāts ietekmes uz vidi novērtējums, kas paredzēja dziļuma palielināšanu līdz 4 m, t.sk. mola atjaunošanu (dienvidu mola garums 645 m, ziemeļu mola garums 426 m). 2013. gadā tika izsludināts iepirkums būvprojektēšanai, sadalot ostas atjaunošanu sešos etapos[51]:

1. Molu atjaunošana un kanāla padziļināšana;
2. Stāvlaukuma izbūve;
3. Komunikāciju izbūve;
4. Rietumu piestātnes atjaunošana;
5. Austrumu piestātnes atjaunošana;
6. Pietauvošanās vietu izbūve, ostas teritorijas labiekārtošanas darbi.

[50] http://www.palangatic.lt/en/sightseeing-places/sventoji/
[51] http://www.portofklaipeda.lt/restoration

Nepieciešamais finansējums ostas atjaunošanai ir 70 milj. EUR. Finansējums šo stadiju realizācijai netika atrasts, tāpēc 2014. gadā ostas pārvalde iesniedza valdībai plānu finansējuma piesaistei, paredzot piesaistīt Eiropas Savienības līdzfinansējumu.

Transporta ministrija 2016. gadā paziņoja, ka Eiropas Komisija neatbalsta šīs ostas līdzfinansēšanu no fonda līdzekļiem, tāpēc osta tuvākajā nākotnē netiks atjaunota. Tādejādi Šventoji osta nodrošinās tikai rekreācijas, tūrisma un zvejniecības iespējas[52].

Roņu salas Ringsu osta, Igaunijā

Ringsu osta ir jahtu osta, kas nodrošina jahtu satiksmi no Sāremā uz Ringsu. No 2000. gada ostu apsaimnieko AS "Saarte Liinid". Šis uzņēmums ir atbildīgs par ostas vadību un attīstību, pakalpojumu kvalitāti un atpūtas kuģniecības veicināšanu un reklamēšanu.

Teritorijas atrašanās vieta:
Ringsu (Ruhnu) osta atrodas Roņu salas dienvidaustrumu pusē, Sāremā novadā. 37 km attālumā atrodas tuvākā cietzeme – Kolka.

Attīstība:

Ringsu piestātne tika izveidota 1949. gadā ar mērķi nodrošināt patvērumu zvejniekiem vētras laikā. Ostas celtniecība tika uzsākta 1960. gadā, kuras ietvaros tika izbūvēts mols, kā arī piestātne. Paralēli ostas būvniecībai tika izveidots dzelzceļa pievads, kas nodrošināja zivju resursu nogādāšanu uz noglabāšanas cehu, t.sk. akmeņu piegādi ostas būvniecības laikā no salas teritorijas. Īsi pēc ostas pabeigšanas 1969. gadā, vētras postījumu rezultātā tā tika izpostīta un vēl līdz mūsdienām, to nav izdevies atjaunot pilnā apjomā.

2001. gadā ostas teritorijā tika izveidota administrācijas ēka, kas nodrošina dažādus pakalpojumus (mazo laivu reģistrēšana, dušas, tualetes, sauna u.c.). 2005. gadā lielās vētras rezultātā atkārtoti tika nopostīta ostas būve, bet 2005. gada jūlijā tika izbūvēta

[52] http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=117039

jauna piestātne, administrācijas ēka, rekonstruēta rietumu piestātne, modernizēta navigācijas sistēma un uzcelta jahtu osta[53].

Osta šobrīd nodrošina 38 piestātņu vietas[54]. Ostas teritorijā ir izveidots no akmeņiem veidots mols (540 m). Kopējais ostas kanāla garums ir 1130 m, kanāla dziļums 3,0 m, šaurākais platums 50 m.

Kuresāres osta, Igaunija

Kuresāres jahtu osta atrodas Ziemeļlivonijas reģiona tuvumā. Ostas īpašnieks ir Kuresāres pilsētas pārvalde. Ostu vada SIA "Kuressaare Jahisadam". Šis uzņēmums ir atbildīgs par ostas vadību un attīstību, pakalpojumu kvalitāti un atpūtas kuģniecības veicināšanu un reklamēšanu.

Teritorijas atrašanās vieta:
Kuresāres osta atrodas Kuresārē, Sāremā (lielākā Igaunijas sala), kas ir tūristu iecienīta apskates vieta, it īpaši tūristiem no Latvijas un Somijas.

Attīstība:

Kuresāres osta izveidota 13. gs., bet tā atjaunota tikai 1999. gadā, veicot pieejas kanāla izbūvi 2900 m garumā un ostas padziļināšanu. Ņemot vērā, ka ienākošo kuģu skaits strauji palielinājās, INTERREG projekta ietvaros tika saņemts finansējums jaunu piestātņu izbūvei 2006. gadā.

Kuresāres osta nodrošina 130 kuģu piestātņu vietas, ar garumu 30 m un iegrimi 2,5 m. Līdzīgi kā Roņu salas osta, Kuresāres osta nodrošina dažādus pakalpojumus, kā elektrības pievadu, internetu u.c. Maksimālā iegrime 2,5 m. Ostai kopš 2004. gada piešķirts "zilais karogs"[55].

[53] http://entsyklopeedia.ee/article_eng/ruhnu_(ringsu)_marina1
[54] http://www.marinas.nautilus.ee/files/ECG%20sisu%20ilma%20sadamateta.pdf
[55] https://www.visitestonia.com/en/kuressaare-city-harbour-2

Klintehamnas osta, Zviedrija

Klintehamnas osta atrodas Zviedrijā, Gotlandes salā. To, galvenokārt, izmanto kā zvejnieku ostu. Ostu pārvalda Klintehamnas ostas pārvalde[56].

Teritorijas atrašanās vieta:
Klintehamnas osta atrodas Gotlandes rietumu daļā (lielākā Zviedrijas sala). Gotlandes sala ir tūristu iecienīta apskates vieta, it īpaši tūristiem no Skandināvijas.

Attīstība:

Klintehamnas osta tika izveidota 1600. gadā un galvenokārt tika izmantota kaļķa, darvas un koka izstrādājumu transportēšanai. No 1828. gada Klintehamnas osta tika izmantota Visbijas ostā ienākošo ārzemju kuģu apkopei, tādejādi palielinot labklājību Klintehamnas pilsētā. Līdz 1860. gadam visi pasta pakalpojumi starp Gotlandi un citām zemēm norisinājās caur Klintehamnas ostu[57].

Ostas dziļums ir no 4,9 līdz 6,1 m un Klintehamnas osta nodrošina 10 piestātnes. Lai palielinātu ostas dziļumu no 4,9 - 6,1 līdz 6,0 - 7,3 m, ostas pārvalde ir iegādājusies ekskavatorus. Darbu kopējās izmaksas ir 6,8 milj. EUR, darbi pabeigti 2017. gada februārī[58].

[56] https://www.searates.com/port/klintehamn_se.htm
[57] https://sv.wikipedia.org/wiki/Klintehamn
[58] http://www.dredgingtoday.com/2016/09/26/wasa-dredging-makes-progress-on-klintehamn-harbor-scheme/

3. Papes ostas raksturojums

Papes ostu pēc prof. E.Jakobi projekta uzbūvēja no 1923. līdz 1936. gadam. To izmantoja zvejnieki un piekrastes līnijas kuģīši, bet ostas attīstību bremzēja finanšu trūkums. Pēc II Pasaules kara ostas teritorijā tika ierīkots zvejnieku kolhozs "Boļševiks", bet pēc vētras postījumiem 1972. gadā osta tika slēgta[59].

Šobrīd Papes osta nefunkcionē, jo ostas infrastruktūra ir nolietojusies un esošie dziļumi Papes ezera kanālā un priekšostā neatbilst drošas navigācijas prasībām. Papes ostas bāka ir vienīgā ostas inženierbūve, kas pilda savas funkcijas atbilstoši navigācijas prasībām.

3.1. Papes ostas ģeogrāfiskais raksturojums

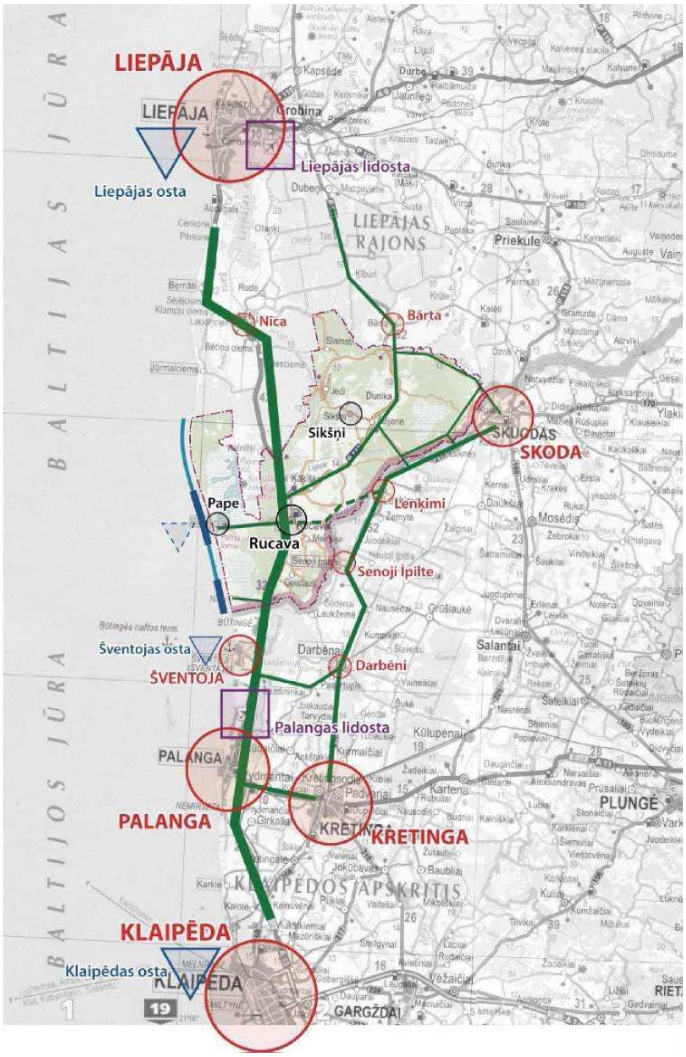
3.1.1. Ģeogrāfiskais novietojums

Papes osta atrodas Rucavas novada Papes pagastā. Rucavas novads ir viens no Latvijas - Lietuvas pierobežas novadiem, tālākā teritorija Latvijas dienvidrietumu daļā, attālums no Rīgas - 250 km.

Rucavas novads atrodas starp reģiona mēroga attīstības centriem: Liepāju (45 km) un Klaipēdu (55 km). Netālu atrodas Lietuvas apmeklētākais vasaras kūrorts - Palanga (25 km).

Papes ostas vēsturiskā teritorija atrodas Baltijas jūras austrumu krastā (skatīt attēlu zemāk tekstā). Tās ģeogrāfiskais novietojums ir tuvāks Rietumeiropai salīdzinājumā ar citām Latvijas mazajām ostām. Papes ostas vēsturiskā teritorija ir viena no nedaudzajām neaizsalstošajām Baltijas jūras austrumu krasta mazo ostu teritorijām.

[59] Štrauhmanis J. Latvijas ostas, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūras akadēmija, 2000. gads



3.1.att. Papes ostas novietojums

Balstoties uz teritorijas plānojumu, Papes ostas kopējā platība ir 14,95 ha, t.sk.:

1) sauszeme - 13,94 ha;
2) iekšzemes ūdeņi - 1,00 ha[ii] ;
3) Baltijas jūras akvatorija – 0,01 ha.

Papes ostas centroīda koordinātas ir:

- LKS92: X 315584.139, Y 226242.18;
- WGS84: garums 21° 1' 53.143'', platums 56° 8' 43.793''.

Uz Papes ostu ved valsts galvenais autoceļš Liepāja – Lietuvas Robeža (A11) – Klaipēda.

3.1.2. Klimatiskie apstākļi

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs Latvijas valsts teritorijā ir uzstādījis meteoroloģiskās stacijas, kas nodrošina laika apstākļu monitoringu. Ņemot vērā, ka Papes ostas teritorijā nav uzstādīta novērojuma stacija, tiek analizēti dati no Liepājas stacijas.

Baltijas jūras ietekmes dēļ Rucavā valda mērens jūras klimats, kuram raksturīgs ilgāks insulācijas periods, 2016. gadā faktiskā vidējā gaisa temperatūra (+7,7 °C)[60], ilgstošs veģetācijas periods (206 dienas[61]) bez salnām augsnes virspusē un īsāks sniega noguluma periods ar seklu sniega segu, salīdzinājumā ar vidējiem rādītājiem Latvijā.

Raksturīgs, ka gadalaiku maiņās nav vērojamas krasas temperatūras maiņas, tās ir ļoti pakāpeniskas. Arī augsts gaisa mitrums un nedaudz paaugstināts nokrišņu daudzums šo teritoriju atšķir no blakus esošajām. Klimats kopumā tiek klasificēts kā jūras klimata piekrastes apakštips.

Ziemas ir maigas, īsas, nepastāvīgas un ar augstu gaisa mitrumu. Pavasaris ir vēss un izstiepts, apverot Latvijai un Kurzemei vēl raksturīgos ziemas beigu mēnešus, un iestiepjas vasarā. Vasaras ir vēsas ar īsiem karstuma periodiem. Rudens ir silts un mitrs. Vidējais saules spīdēšanas ilgums 2016. gadā – 162,06 stundas (3.1. tabula).

3.1.tabula. Saules spīdēšanas ilgums stundās 2016. gadā (LVĢMC dati[62])

Mēnesis	Janvāris	Februāris	Marts	Aprīlis	Maijs	Jūnijs
Rucava	54,2	69,4	130,0	212,7	340,8	328,9
Mēnesis	**Jūlijs**	**Augusts**	**Septembris**	**Oktobris**	**Novembris**	**Decembris**
Rucava	264,3	183,7	218,2	64,5	56,2	21,8

Avots: Liepājas meteostacijas ilggadīgie dati

2016. augustā aukstākais gada mēnesis bija janvāris (vidējā gaisa temperatūra – 4,9°C), gada siltākais mēnesis ir jūlijs (ilggadīgi vidējā temperatūra +17,5°C). Pāreja no dominējošām negatīvām temperatūrām uz pozitīvām notiek agrā pavasarī pakāpeniski līdz ar raksturīgu rietumu vēju dominanti. Pavasara sākums ir atkarīgs no ledus apstākļiem Baltijas jūrā.

Latvijā nokrišņu gada norma ir 627 mm, ar tendenci palielināties augstienes virzienā līdz 740 mm. Nokrišņu daudzums Rucavā 2016. gadā sasniedza 455,1 mm. Rucavā raksturīgi, ka 78 % nokrišņu ir rudenī un ziemā (skat. 3.2. tabulu). Ziemas nokrišņi ir sniegs un biežāk - lietus. Raksturīgi bieži atkušņi. Visvairāk dienu bez nokrišņiem un mākoņiem regulāri tiek novērotas maijā, augustā un septembrī.

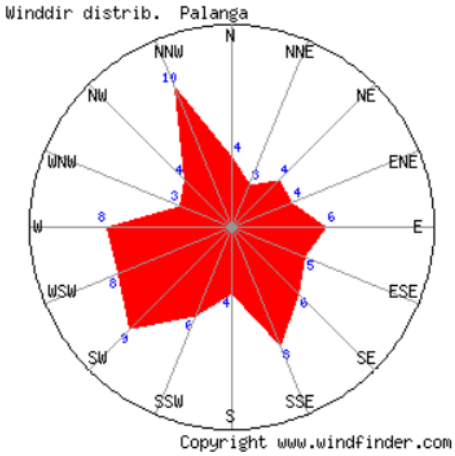
3.2.tabula. Vidējais nokrišņu daudzums 2016. gadā, mm[63]

Mēnesis	Janvāris	Februāris	Marts	Aprīlis	Maijs	Jūnijs
Rucava	52,3	73,1	10,9	13,1	0	0
Mēnesis	**Jūlijs**	**Augusts**	**Septembris**	**Oktobris**	**Novembris**	**Decembris**
Rucava	1,9	72,2	34,8	58,1	76,3	62,4

[60] https://www.meteo.lv/meteorologija-datu-meklesana/?&nid=461
[61] https://skolas.lu.lv/mod/book/tool/print/index.php?id=39525#ch314
[62] https://www.meteo.lv/meteorologija-datu-meklesana/?&nid=461
[63] https://www.meteo.lv/meteorologija-datu-meklesana/?nid=461

Sniega sega ir nepastāvīga, grunts sasalšanas dziļums februārī nepārsniedz 24 cm.

Vējam raksturīgs mainīgs virziens un intensitāte. Valdošie ir rietumu vēji ar daudzgadīgi vidējo ātrumu 3,31 m/s, maksimālais ātrumi fiksētas vēja ātrums 2016. gadā Rucavā – 12 m/s.



3.2.att. Vēju roze, daudzgadīgi vēja dati Palangas stacijā,

Avots: Windfinder Ltd.[64]

Paisuma un bēguma ietekme ir minimāla. Līmeņa maiņas jūras piekrastē ir nebūtiskas un nepārsniedz 3 cm. Piekrastes daļa ziemā aizsalst - vidējais stabilas piekrastes ledus segas veidošanās datums ir 27. janvāris, tās vidējais platums 20 m, vidējais bezledus periods 297 dienas.

Viļņošanās un tās intensitāte ir tieši atkarīga no vēja virziena un gadā tās vidēji ir 40 - 50 dienas ar intensīvu viļņošanos. Šajā teritorijā raksturīgs, ka viļņu lūšana notiek pie jūras dziļuma 5 – 6 m, tas ir aptuveni 2 km attālumā no krasta.

Jūras līmeņa maiņas novērojumi norāda, ka jūras līmeņa maiņas notiek nepārsniedzot 1m, vidēji diennaktī parasti 10 cm robežās, bet vidēji mēnesī 20 - 35 cm. Vēja ietekmes rezultātā jūras līmeņa maiņas 58 gadu novērojumu ciklā maksimāli novērotas ir vasarā 205 cm. Vēja radītā jūras līmeņa vidējās maiņas gada griezumā sastāda 120 - 130 cm.

Ūdens temperatūra Baltijas jūrā tiek regulāri novērota Liepājas meteostacijā. Tās dati (3.3. tabula) norāda uz salīdzinoši augstām piekrastes ūdens temperatūrām jūlijā un augustā, kā arī ļoti zemām janvārī, februārī un martā.

3.3.tabula. Baltijas jūras ūdens temperatūra piekrastē

Mēnesis	Janvāris	Februāris	Marts	Aprīlis	Maijs	Jūnijs
Liepāja	0,5	0,5	0,8	4,1	8,9	14,8

[64] https://www.windfinder.com/windstatistics/palanga

Mēnesis	Jūlijs	Augusts	Septembris	Oktobris	Novembris	Decembris
Liepāja	17,5	17,5	14,4	8,8	2,9	1,3

Avots: Liepājas meteostacijas ilggadīgie dati[65]

Ledus sega Baltijas jūras piekrastē visbiežāk nav ilgāka par vienu mēnesi. Aprīļa pašā sākumā ledus vairs nesedz piekrastes ūdeņus. Raksturīgākās parādības pēc daudzgadīgiem novērojumiem tiek konstatētas šādos datumos:

- 25. decembris - veidojas pirmā ledus sega jūrā;
- janvāris - veidojas noturīga ledus sega jūrā, parādās ledus piekrastē;
- 27. februāris - pludmale atbrīvojas no ledus;
- 18. marts - ledus parādības izzūd.

3.1.3. Ģeoloģija, ģeomorfoloģija

Papes osta aizņem Papes ciema zemienes Bārtavas līdzenuma dienvidrietumu daļu, galvenokārt Litorīnas jūras krasta joslu, un no atklātās jūras norobežojošo akumulatīvo pāržmaugu (nēriju) ar Papes - Jūrmalciema kāpu grēdu.

Dominējošās līdzenuma absolūtā augstuma atzīmes ir no 1,5 - 1,7 m līdz 4 - 6 m, Nidas tīreļa paceltajā kupolveida izcilnī 5 - 7 m, sasniedzot 25 - 35 m nērijas augsto kāpu grēdā. Teritorijas reljefs izveidojies galvenokārt pēdējo 4 - 7 tūkstošu gadu laikā. Zemkvartāra virsma (pamatieži) ieguļ dziļāk par 20 m zem tagadējā jūras līmeņa. Pamatiežus sedzošo kvartāra nogulumu biezums ir 20 - 25 m, bet Papes- Jūrmalciema kāpu grēdā sasniedz 40 - 50 m. Pamatiežu virsmā ieguļ triasa sistēmas Nemūnas svītas sarkanbrūni māli, aleirolīti, merģeļi, smalkgraudaina smilts un smilšakmens ar ģipša ieslēgumiem. Nidas - Papes tīreļa rajonā no austrumiem iestiepjas jūras sistēmas Papiles svītas melni un tumši pelēki māli un mālainas smalkgraudainas smiltis (Latvijas ģeoloģiskā karte, lapa Nr.31 - Liepāja, 1997.). Pamatieži neietekmē ne tagadējā reljefa, ne augšņu un ekosistēmu veidošanos.

Kvartāra nogulumu ģeoloģiskā uzbūve ir samērā vienkārša. Virspusē izplatīti pārsvarā Litorīnas un pēclitorīnas jūras smalkas un dažāda rupjuma smiltis. To maksimālais biezums 6 - 7 m. Dziļāk ieguļ morēnas mālsmilts ar plānām smilts un aleirīta starpkārtām un lēcām.

Nērijas kāpu grēdā Litorīnas jūras smilšainos nogulumus pārklāj 10 - 35 m bieza smalkas eolās smilts sega. Plakanais reljefs un izplatītie smalkas smilts nogulumi nosaka, ka gruntsūdens nav dziļāk par 0,5 - 2 m. Litorīnas jūras nogulumi gar austrumu malu izplatīti līdz 6,5 - 7 m absolūtā augstuma atzīmēm. Augstāk - Baltijas ledus ezera smilšaini grantainie nogulumi. Tas sekmē pārpurvošanos un ierobežo saimniecisko darbību.

[65] https://www.meteo.lv/meteorologija-datu-meklesana/?nid=461

3.1.4. Reljefs

Papes ostas teritorijas robežās virzienā no jūras iekšzemes izšķiramas šādas pēc reljefa, ainavas un mūsdienu dabisko procesu izpausmes atšķirīgas joslas:

a. jūras seklūdens josla;
b. pludmale;
c. priekškāpu un jauno kāpu josla.

A. Jūras seklūdens daļā (0 - 10 m izobāta) pēc nogulumiem nošķiramas divas daļas. No ūdenslīnijas līdz 5 m dziļumam jūras dibenu klāj galvenokārt smalka - ļoti smalka smilts, bet Mietraga iecirknī (Paipas - Jūrmalciems) izplatīts smilšains aleirīts un aleirītiska smilts, kas veido vienu, reizēm vietām divus lēzenus zemūdens smilšu vālus.

Otrā josla no aptuveni 5 m dziļuma līdz 10 m izobātai un dziļāk - dažāda rupjuma smilts, grants ar oļiem, pret Papi - Nidu grants ar oļiem un laukakmeņiem. Zem šiem samērā plāniem jūras nogulumiem sākas morēnas mālsmilts un smilšmāls.

Pret Mietraga Šāvēju mežu jūras seklūdens joslā atrodas bijusī padomju armijas Papes poligona kuģu kapsēta.

B. Pludmale ir mainīga, tās platums pa gadiem svārstās 20 - 45 m robežās. No Nidas (valsts robežas) līdz Brustu klajumam tā vidēji ir 30 - 45 m plata, grantaini oļaina, atsevišķos gados tīra oļu pludmale. Pēc spēcīgām vētrām (1993., 1999. g.) pludmalē atsedzas Nidas lagūnas (paleoezera) kūdras un sapropeļa slānis. No Brustu klajuma līdz Ķoņuciema Līdumniekiem (Jaunais mežs) ap 2 km garā iecirknī, kur jūra erodē Nidas purvu, pludmalē atsedzas kāpļaini kūdras slāņi, kas vietām apauguši niedrēm, to pārsedz plāns smilšains vai grantaini oļains jūras uzskalots materiāls. Pludmale parasti 20 - 25 m plata. No Papes Ķoņuciema līdz Papes bākai pludmale 30 - 50 m plata, dažāda rupjuma smilts, reizēm oļaina.

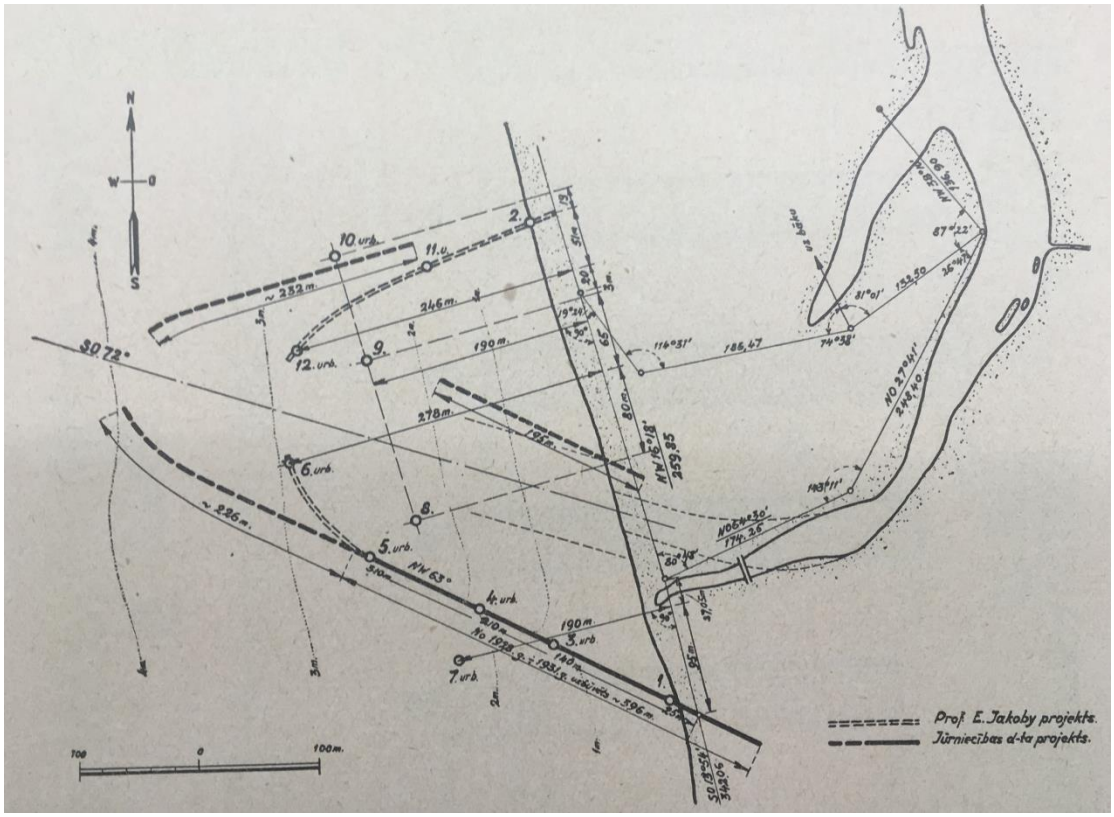
C. Priekškāpu josla vāji izteikta, krasta joslas ievērojamā daļā tās nav vispār, jo dominē ilgstoša pamatkrasta noskalošana un jūras uzvirzīšanās sauszemei. Priekškāpu veidošanos ierobežo dabiskie apstākļi. Nidas - Papes posmā dominē rupjas grantaini oļainas smilts pludmales. No Lietuvas robežas līdz Nidas Brustu klajumam, kur vētru laikā notiek epizodiska krasta noskalošana, vienīgi ap 2 km garā iecirknī no robežas līdz Atvariem – Vētrām saglabājusies līdz 100 - 150 m plata jaunu (pēclitorīnas laika) kāpu josla ar kārkliem un stādītu priežu jaunaudzēm. Īsti izteiktas priekškāpas nav, jo vētras to visbiežāk noskalo. No Atvariem līdz Nidas tīrelim (ap 3 km) grantaini oļaino pludmali pavada nepārtraukta šaura, zema (līdz 3 - 5 m vjl.) erodēta priekškāpa. Krasta iecirknī gar Nidas tīreli (Jauno mežu) priekškāpas nav, ir vienīgi krūmājā un mežā sapūsta kupsnaina smilšu josla. No Papes Ķoņuciema (Līdumniekiem) līdz Papes bākai labi izveidojusies līdz 3 - 4 m augsta priekškāpu josla, kurai no iekšzemes puses pieslēdzas pelēko kāpu josla:

ciļņains līdzenums ar atsevišķiem kāpu pauguriem vai vaļņiem un ieplaciņām. No Papes bākas līdz Ornitologu bāzei un tālāk līdz Šāvēju mežam (Mietraga dienvidu galam) pludmali pavada viena labi izteikta priekškāpa, aiz kuras iekšzemes virzienā līdz Papes ezeram plešas viļņots uz ezera pusi pārpūstu smilšu līdzenums ar Papes apbūvi.

3.2. Vēsturiskā Papes ostas darbība

3.2.1. Papes osta

Vēsturiski Papes osta (3.3. attēls) bija viena no pirmajām vietām Latvijā, kur pēc I Pasaules kara bija paredzēta jaunas zvejnieku ostas izbūve, un jau 1923. gadā Lauksaimniecības departamenta zivkopības nodaļā tika pieņemts lēmums par Papes ostas izveidi. Pēc Lauksaimniecības departamenta pasūtījuma profesors E. Jakobi izstrādāja attiecīgu būvprojektu. Kaut vai būvprojekts bija izstrādāts, finanšu trūkuma rezultātā būvdarbi uzreiz netika uzsākti[66].



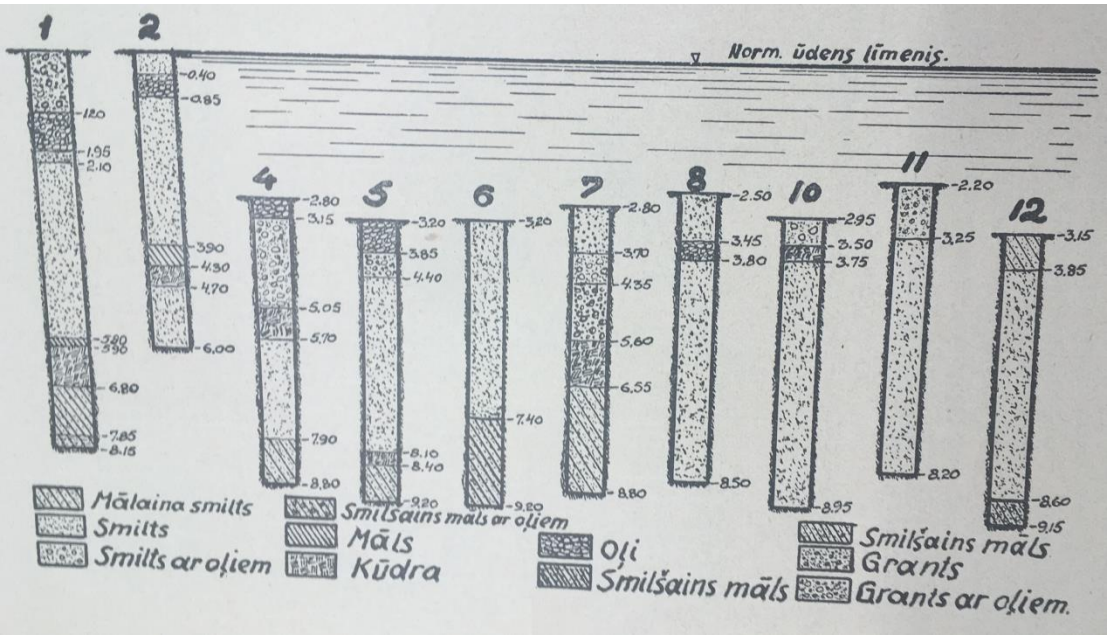
3.3.att.Papes zvejnieku ostas tehniskais rasējums

1927. gadā Rucavas pagasta valde, balstoties uz pagasta padomes attiecīgo lēmumu, iesniedza Finanšu ministrijai lūgumu, atvēlēt Papes ostas izbūvei vajadzīgos līdzekļus.

[66] Pārskats par ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu līdz 1935.g. 1. aprīlim. I un II daļa. Jūras ceļi. Jūrniecības departamenta izdevums, 1935.

Investīciju piesaiste tika pamatota ar to, ka osta uzlabotu vietējo iedzīvotāju nabadzīgo materiālo stāvokli un atvieglotu grūtos dzīves apstākļus, t.sk. vētras laikā pasargātu zvejniekus no nelaimes gadījumiem un sniegtu patvērumu. Tāpat saistībā ar tajā laikā uzsāktajiem meliorācijas darbiem bija pacēlies Papes ezera ūdens līmenis un tika pārpludinātas apkārtnes pļavas un lauki, jo regulāri bija aizsērējis Papes kanāls. Balstoties uz šiem argumentiem Finanšu ministrija nolēma 1927./28. gadā iesākt Papes ostas dienvidu mola būvi. Tāpēc Liepājas ostas valde veica priekšdarbus: pārbaudīja ūdens dziļumus un noskaidrot izstrādātajā būvprojektā veicamās izmaiņas u.c.

No 1928.gadā tika paņemti 12 grunts paraugu urbumi, pārbaudot zemes slāņus vienā urbumā līdz 8,15 m, bet pārējos līdz 6 m dziļumam (3.4. attēls). Balstoties uz iegūtajiem rezultātiem, tika grozīts būvprojekts, paredzot molu pagarināšanu un citus jaunus dienvidu mola tehniskos risinājumus. Attiecībā uz ziemeļu molu un eventuāli būvējamā iekšējā moliņa konstrukciju netika pieņemti nekādi lēmumi, jo šo būvju būvniecība tika paredzēta vēlāk pēc dienvidu mola izbūves. Tika izstrādāts jauns projekts saskaņā ar augstāk minētajiem principiem. Dienvidu molam tika paredzēti trīs izbūves risinājumi: I – akmeņu bērums, II grodkastes un III – pāļu konstrukcija.



3.4.att. Papes ostas raksturīgie grunts urbumi, 1928.gads

Būvdarbi tika uzsākti 1928. gada 9. septembrī un turpinājās līdz 1931 .gadam ar ilgiem pārtraukumiem ziemas periodos. Paralēli būvdarbiem veica "fašīnu matraču" izveidi un nogremdēja tos zem grodkastēm, lai panāktu mola stabilitāti. Tas tika veikts, jo pirmās kastes, kas tika nogremdētas un zem kurām nebija novietoti "fašīnu matrači", sāka sēsties. Arī ar matraču palīdzību neizdevās pilnīgi novērst nosēšanos un piemēram pēc ziemeļrietumu vētras 1931. gada decembrī pēdējās kastes gals iegrima par apmēram 2 metriem, jo jūras dziļums bija palielinājies no 3,2 līdz 7 m.

1931. gadā ekspluatācijā tika pieņemts uzbūvētais akmens dambis 181,5 m garumā un grodkastu mols 214,4 m garumā, tādejādi darbu pirmais etaps pie dienvidu mola izveides noslēdzās. Turpmākajos gados, līdz 1934. gadam ieskaitot, līdzekļu trūkuma dēļ bija jāaprobežojas ar sīkiem darbiem dienvidu mola izbūvētās daļas uzturēšanai. Tika veikti šādi darbi:

1. 1931. gadā pēc darbu pabeigšanas, tika uzlikti papildus vainagi 4 grodkastēm, kuras bija iesēdušās par 0,3–0,8 m, t.sk. vietām papildināja bērumu akmeņu dambī, kā arī grodkastēs un gar tām, un pēdējās kastes galā nogremdēja vēl vienu "fašīnu matraci" 127,5 m^2 platībā;
2. 1932. gada vasarā pēdējo divu kastu vāki tika nostiprināti ar 50 – 100 cm lieliem akmeņiem;
3. 1933. gada martā dienvidu mola galā uzstādīja uguns zīmi, vasarā papildināja bērumu, uzberot apm. 500 m^2 akmeņu un trīs grodkastēm noslēdza augšu ar pusbaļķiem;
4. 1934. gada novembrī pagarināja mola krasta galu par 5 m, nostiprinot tur jau esošās nogāzes, jo vētru laikā viļņi izskalojot nogāzes pakāji dienvidu pusē.

1934. gadā komisija, kuras sastāvā ietilpa Jūrniecības departamenta, Valsts budžeta nodaļas un Valsts kontroles pārstāvji, apskatot dienvidu molu un iepazīstoties ar apstākļiem, kādi radušies pēc tā izbūves, secināja, ka nepieciešams vēl otrs mols ostas ziemeļu pusē, jo apstākļi rādīja, ka ar vienu molu vien nav iespējams novērst Papes kanāla piesērējumus. Piesērējumi sakrājās dienvidu mola ziemeļu pusē, parasti sniedzoties līdz ~100 m no agrākās krasta līnijas, bet atsevišķos gadījumos pat tālāk (piemēram, 1933. gada pavasarī līdz ~280 m no minētās līnijas). Tam pretim dienvidu pusē jūra bija iegrauzusies krastā par ~40 m. Ezera iztekas straume bija novirzījusies uz dienvidiem: ūdens ieplūda jūrā tieši pie mola un tecēja tālāk gar tā ziemeļu malu, izveidojot sev ceļu sanestās smiltīs; agrākā iztekas vieta bija pilnīgi aizsērējusi.

Ņemot vērā, ka ar 1935./36. gada budžetā atvēlētie līdzekļiem nepietika molu izbūvei tādos garumos, kādi bija paredzēti 1928. gada projektā, tādēļ tika izstrādāts jauns projekts ar īsākiem moliem, kas tomēr dod iespēju nākotnē pēc vajadzības izveidot ostu plašākos apmēros.

1935. gada projektā tika paredzēts: a) dienvidu mola pagarināšana par ~30 m, izlīdzinot pēdējās nogrimušās grodkastes virsu ar laukakmeņu mūrējumu, nogremdējot vēl divas grodkastes un izveidojot galvu pēc pāļu tipa, un b) ziemeļu mola izbūve ~280 m garumā (skatīt 2. pielikumu). 1936. gada oktobrī būvniecības darbi tika pabeigti.

Pirms dienvidu mola pagarināšanas noskaloja ar velkoņa dzenskrūves palīdzību ~2 m biezo smilšu kārtu, kas bija sakrājusies virs mola galā esošā akmeņu bēruma. Šo bērumu tad nolīdzināja pa daļai papildinot to ar sīkiem akmeņiem, pa daļai novācot pārāk augsti

stāvošos akmeņus, un pēc tam nogremdēja divas jaunas grodkastes. Arī tālāk aiz šīm grodkastēm, kur bija jāiedzen pāļi mola galvas izbūvei, smiltis tika noskalotas līdz ~5 m ūdens dziļumam, sasniedzot tādā veidā blīvāku grunti. Mūrējumu dienvidu mola veco nogrimušo grodkastu virsas izlīdzināšanai iepildīja koka veidņos, ieklājot tajos brezentu, lai aizsargātu no izskalošanas. Izmantotie materiāli Papes ostas molu izbūvei attēloti 3.4. tabulā.

3.4. tabula. Papes ostas molu izbūvei pielietotie galvenie materiāli

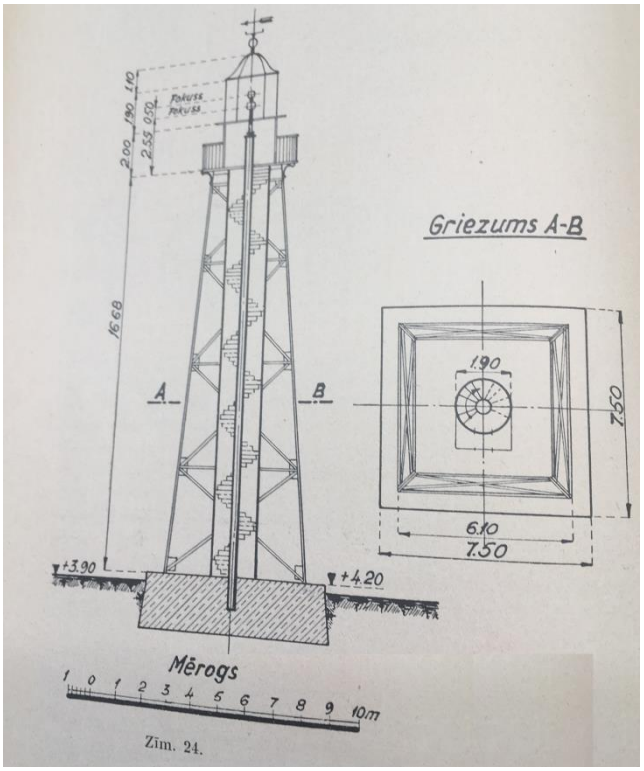
Materiāla nosaukums	Apjomi		
	Dienvidu molam	Ziemeļu molam	Kopā
Akmeņi [m³]	8 200,80	5 060,84	13 261,64
Oļi [m³]	1 366,00	204,37	1 570,37
Koki [m³]	1 500,00	730,00	2 230,00
Fašīnu matrači, 45 cm biezi [m²]	3 093,50	945,00	4 038,50
Divgalīgas fašīnas ø 30 cm un 7,30 m gari [gab.]	-	306,00	306,00
Viendabīgas fašīnas [m³]	-	806,80	806,8
Dzelzs kalumi [t]	10,50	7,25	17,75

Laika posmā no 1927. gada līdz 1936. gadam ostas izbūvei tika izdoti 354 626,80 lati, ieskaitot arī izdevumus par pētījumiem un tehnisko uzraudzību.

3.2.2. Papes bāka

Papes bāka stāv pašā jūras krastā un salīdzinājumā ar citām Latvijas bākām atrodas vistuvāk ūdenim. Tā ir galējā bāka Latvijas teritorijas dienvidos, netālu no robežas ar Lietuvu. Atrodas 21,5 jūras jūdzes dienvidu virzienā no Liepājas. Bāka uzcelta 1887. gadā uz 4 - 5 metrus augstas kāpas uz līdzenas un smilšainas augsnes. Krastu erozijas dēļ bākas eksistence ir apdraudēta.

Papes bākas pirmais nosaukums bija Robežu bāka. Vizuāli tas bija masts ar rāju jeb šķērskoku, pie kura piestiprināts pertrolejas lukturis. Bāku apkalpoja matroži, kuri dzīvoja t.s. kordona jeb robežsargu posteņa mājā, ko uzcēla Krimas kara (1853. - 1856. g.) laikā. Tumsai iestājoties, viņi fallēs pie rāja uzvilka petrolejas lukturi. Laikā no 1889. gada līdz 1890. gadam uzcēla koka piramīdveida torni un novietoja petrolejas lampu. 1901. gadā bākai pievienoja telefona līniju un, remontējot bāku, to nokrāsoja dzeltenu, bet gaismas lukturi zaļu.



3.5.att. Papes bākas šķērsgriezums

1910. gadā jūras krastā notika pašreizējā Papes bākas torņa montāža koka torņa vietā. Tā gada vasarā ar jūras prāmi – lihteri Labaza atveda bākas torņa tērauda sekcijas, kuras ar plostiem nogādāja krastā iepretim Pliķu meža stūrim. Tieši jūras krastā notika bākas torņa montāža, tāpēc Papes bāka atšķirībā no pārējām Latvijas bākām atrodas vistuvāk piekrastes līnijai. Montāžas darbus pabeidza 1910. gada rudenī. Pirms Pirmā pasaules kara Papes bāku apkalpoja četri uzraugi, kas bija minimālais bākas uzraugu skaits. Viņi mainījās ik pēc divām stundām. 20.gadsimta 30. gados bākas darbu uzraudzīja divi cilvēki – uzraugs un sargs. Bākas torņa augstums 1910.gadā bija 19,20 m.

1910. gadā uzceltajai bākai tika izmantota petrolejas gaismas lampa un tai pievienotu rotējošu lēcu sistēmu, ko darbināja pulksteņa mehānisms. Pirms Pirmā pasaules kara bākas lukturis raidīja baltu zibšņu uguni ik pēc 5 sekundēm. Tā bija saskatāma 14 jūras jūdžu attālumā. Sākoties kara darbībai Latvijā, bākas gaismas aparātu evakuēja uz Krieviju. Vācu okupācijas iestāžu darbinieki uzstādīja acetilēngāzes aparātu ar nekustīgām lēcām. Pārtrauktu un mainīgu gaismu radīja, liesmu regulējot ar gāzes spiediena darbinātu zibšņu aparātu – tas pārraidīja divzibšņu gaismas signālus ik pēc 5 sekundēm ar intervāliem 0,3 - 0,7-0,3 - 3,7 sekundes.

1928. gadā Papes bākā pārraidīja baltu grupu zibšņu uguni, 20. gadsimta 70. gados baltu zibšņu uguni ar periodu 3,3 sekundes. Acetilēngāzes aparāts funkcionēja līdz 20.gadsimta 40. gadu beigām, kad to nomainīja ar elektrisko spuldzi, kas ievietota nekustīgā, koncentriskā joslu lēcā. Pats uguns avots atradās 21 metra augstumā virs jūras līmeņa.

1971. gadā – 23,7 metrus augstu. Papes bāka necieta un nepārtrauca darboties nedz I, nedz II Pasaules kara laikā.

Papes bāka atrodas Baltijas jūras krasta tuvumā, un to apdraud krasta abrāzijas procesi. 1938. gadā notika plaši krasta nostiprināšanas darbi, tie turpinājās arī pēc II Pasaules kara un Latvijas neatkarības atgūšanas. 1993. gadā atsāka noskalotā krasta nostiprināšanu ar betona blokiem. No 2003. līdz 2004. gadam notika bākas kapitālais remonts.

Papes bāka 2005. gada 5. septembrī ar LR Kultūras ministrijas rīkojumu nr. 167 iekļauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā ar numuru 8596.

3.3. Nekustamais īpašums un tā pārvaldība

Atbilstoši LR likuma "Par ostām" 2. pantam: "Osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģu ceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai. Ostas izmantošanu aizsardzības vajadzībām reglamentē Ministru kabineta noteikumi un attiecīgās ostas noteikumi".

Rucavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013 -2038 ir plānota Papes centrālās daļas attīstība kontekstā ar Papes ostas attīstību (3.6. attēls). Teritorijas turpmākais telpiskais risinājums izstrādājams detālplānojuma ietvaros un Papes ostas statusa nostiprināšanai jāveic ostas robežu apstiprināšana normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.

3.6.att. Papes ciema plānotā attīstība

Šādas pašas perspektīvās ostas robežas nostiprinātas Ministru Kabineta 2011. gada 20. septembra noteikumos Nr.706 "Dabas parka "Pape" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi".

Koncepcijas izstrādes ietvaros tika veikta īpašumu piederības izpēte perspektīvās ostas robežās, kas noteikta Rucavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013 - 2038 (no Papes kanāla tilta līdz ietekai jūrā).

3.5.tabula. Zemes lietojuma struktūra

Perspektīvās ostas infrastruktūras	Zemes gabala nosaukums	Kadastra Nr.	Platība (ha)	Piederība	Piezīmes

elementi					
Navigācijas kanāls ar piestātņu zonu	Ostmala	64840110011	11,59	Juridiska persona	Papes kanāls kopā ar kreiso krastu
Priekšosta ar piestātņu zonu		64400010001	4266,.7	Rucavas novada dome	Akvatorijs
Priekšostas piestātņu zona un navigācijas bāka (esoša)		64840117347	30,0	Valsts	Pludmales daļa
Ostas pievadceļš ar stāvlaukumu	Kursīši	64840110085	3,3	Fiziska persona	Pret akvatoriju starp moliem
	Vilcēni	64840110144	5,79	Fiziska persona	Pret akvatoriju, aiz ziemeļu mola
Perspektīvā piestātņu fronte	Bleivi	64840110320	1,95	Fiziska persona	Labais krasts
Perspektīvā piestātņu fronte	Vasaras	64840110324	1,6	Juridiska persona	Labais krasts
Perspektīvā piestātņu fronte	Ietekas	64840110321	2,07	Juridiska persona	Labais krasts
Ostas pievadceļš ar stāvlaukumu		64840117355	2,8	Rucavas novada dome	Pievadceļš, kreisā krasta infrastruktūrai
	Dzintarvēji	64840110131		Rucavas novada dome	Pie Papes tilta
	Vecrudzīši	64840070098	1,98	Fiziskas personas	Vairāki ārvalstu pilsoņi (LT), kreisas krasts virs Līgupes-Paurupes kanāla
	Pētnieki	64840110128	1,0	Fiziska persona	Labais krasts, virs Līgupes-Paurupes kanāla
	Dzeņi	64840110127	0,5	Fiziska persona	Labais krasts, virs Līgupes-Paurupes kanāla
	Dzintarzeme	64840110188	0,8	Fiziska persona	Labais krasts, virs Līgupes-Paurupes kanāla
		64840070063	2,1	Juridiska persona	Kreisais krasts, virs Līgupes-Paurupes kanāla

Atbilstoši veiktajai analīzei, var secināt, ka perspektīvās ostas teritorijā ir sarežģīta zemes lietojuma struktūra, jo ir pārstāvētas visas zemes piederības formas. Būtiski ir atzīmēt šādus ostas attīstībai svarīgus aspektus:

- Esošais navigācijas kanāls ar piestātņu zonu pieder juridiskai personai. Navigācijas kanāls ir apgrūtināts, jo tas ir valsts nozīmes ūdens notekas sastāvdaļa, kuru apsaimnieko SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi";
- Esošā un perspektīvā priekšosta un piestātņu zona pieder pašvaldībai un valstij;

- Apgrūtināta ir piekļūšana no sauszemes navigācijas kanālam un priekšostai, jo pieguļošie zemes īpašumi pieder fiziskām un juridiskām personām;
- Visi pieguļošie navigācijas kanāla zemes īpašumi atrodas "Dabas parka "Pape" teritorijā un darbību šajās teritorijās ierobežo TIAN.

3.4. Esošās ostas infrastruktūras novērtējums

2017. gada 13. septembrī Izpildītājs veica teritorijas apsekošanu, kur tika novērtēta esošā infrastruktūra. Ņemot vērā, ka šobrīd ostas teritorijā neatrodas piestātnes, kā arī nav izvietota nepieciešamā navigācijas drošības infrastruktūra, tā netiek aprakstīta. Apsekojums tika veikts divās daļās, pirmajā daļā veikta kuģošanas kanāla apsekošana, otrajā daļā veikta molu apsekošana.

3.4.1. Kuģošanas kanāls un navigācijas drošība

Apsekojuma laikā tika konstatēts, ka bijušās ostas kanāls ir aizsērējis un tikai pie Dienvidu mola tajā atrodas ūdenstece. Vizuāli noteiktais aptuvenais kanāla dziļums - 1,5 m. (3.6. attēls).

3.6. att. Bijušās Papes ostas kanāls

Ostas kanāls ir nefunkcionējošs un nenodrošina galvenās funkcijas (nenodrošina melioratīvās funkcijas, t.sk. potenciālo zvejnieku laivu patvērumu vētras laikā). Ostas izveides gadījumā kanālu nepieciešams rekonstruēt, nodrošinot nepieciešamo iegrimi un veikt regulārus bagarēšanas darbus ostas kanāla dziļuma atjaunošanai.

3.4.2. Mols

Dienvidu un Ziemeļu moli uzbūvēti pagājušā gadsimta 30-tajos gados pēc speciāli izstrādā tehniskā projekta. Molu funkcionālais uzdevums – Papes ostas akvatorijas un Paurupītes kanāla grīvas aizsardzība no jūras viļņošanās, piekrastes straumēm un sanešiem. Būvju kopējais garums pēc lokāliem remontiem un dabīgas krasta līnijas regresijas ir 349,16 m (Dienvidu mols – 160,78 m un Ziemeļu mols – 188,38 m) ar gultnes atzīmi no 0,0 līdz mīnus 2,6 m (3.7. attēls).

3.7. att. Papes ostas akvatorijas un Paurupītes grīvas

Dienvidu mols

Pēc konstruktīvā risinājuma mols sastāv no trīs daļām: galvas, vidējās un saknes daļām:

Mola galvas konstrukcija, pēc arhīva materiāliem, tika izbūvēta no divām savstarpēji enkurotām koka pāļu blīvsienām ar akmeņu piebērumu starpā. Šodien mola galva ir pilnīgi sabojāta. Vēsturiski mols netika izbūvēts pilnā projektētā garumā un esošā mola nobeiguma vieta tika izvēlēta vadoties balstoties uz pieejamajiem ekonomiskajiem līdzekļiem. Pēc mola galvas izbūves 30-to gadu beigās tā ir vairākas reizes nosēdusies, jo būves teritorijā, atbilstoši vēsturiski veiktajai ģeoloģiskajai izpētei, ir slikta grunts (ieguļ vājas nestspējas slāņi).

Mola vidējās daļas konstrukcija, pēc arhīva materiāliem, tika izbūvēta kā koka baļķu grodkastes ar laukakmeņu piebērumu iekšā. Šodien mola vidējās daļas konstrukcijas ir pilnīgi sabojātas.

Mola saknes daļas konstrukcija izpildīta kā laukakmeņu krāvums, kurš no abām pusēm apbērts ar smilti. Faktiskais platums nepārsniedz 3 m, augstums 0,5 ÷ 1,20 m. Virsūdens krāvums visā garumā nav pietiekami plats un augsts, lai nodrošinātu aizsargbūves funkciju izpildi.

3.8.att. Dienvidu mola foto fiksācija 2017.gada 13. septembrī

Veicot teritorijas apsekošanu tika konstatēts, ka Papes ostas Dienvidu mols nepilda savas funkcijas un Dienvidu mola konstruktīvo elementu vispārējo stāvokli var novērtēt kā avārijas (3.8. attēls). Caurskalojumu un bojāto grodkastu dēļ netiek pasargāta akvatorija, tāpēc tā ir piesērējusi (sanešu dēļ), nenodrošinot Paurupītes grīvas kuģošanu un drošību, u.c. Mola galvas stāvoklis apdraud kuģošanas drošību ostas vārtu rajonā. Tas nozīmē, ka pašreiz ostas vārti nevar tikt izmantoti drošai kuģošanai, jo esošais mols ir konstruktīvi par īsu un nenodrošina kuģotājus ar drošu ieeju ostas vārtos. Tāpat navigācijas zīmju trūkums nenodrošina pietiekamu aizsardzību pret sadursmi ar hidrobūvēm, sēkli vai zemūdens būvju sabrukušajām daļām.

Lai radītu mūsdienu navigācijas prasībām atbilstošu Dienvidu molu ir nepieciešams izveidot jaunu molu pilnā tā garumā (vēlams ar izvietojumu jaunā vietā, kas nodrošinātu funkcionāli lielākas priekšostas izveidi, attiecīgi demontējot vecā mola konstrukcijas).

Ziemeļu mols

Tāpat kā Dienvidu mols Ziemeļu mols (3.9. attēls) sastāv no trīs daļām: galvas, vidus un saknes daļas.

3.9.att. Ziemeļu mola foto fiksācija 2017. gada 13. septembrī

Mola galvas konstrukcija, pēc arhīva materiāliem, tika izbūvēta no divām savstarpēji enkurotām koka pāļu blīvsienām ar akmeņu piebērumu starpā. Šodien mola galva pilnīgi sabojāta, navigācijas aprīkojuma zīmju nav.

Mola vidējās daļas konstrukcija, pēc arhīva materiāliem, tika izbūvēta no divām savstarpēji enkurotām koka pāļu blīvsienām ar akmeņu piebērumu starpā (3.10. attēls). Šodien mola vidējās daļas konstrukcijas ir daļēji sabojātas. Koka pāļi ir nolietojušies un ~70 % no tiem satrūdējuši. Vietām redzami koksnes atšķēlumi līdz pāļu griezuma vidum un caurplaisas. Vizuāli redzamas koka izkliedsiju paliekas, kuras virspusē sasaista pāļu galvas un koka satvari, kas sasaista sienas savā starpā garenvirzienā un šķērsvirzienā. Pussagrautie metāla stiprinājumu mezglu fragmenti (skavas un skrūves) ir stipri korozējuši.

3.10. att. Ziemeļu mola vidējā daļa 2017.gada 13. septembrī

Mola saknes daļas konstrukcija izveidota kā laukakmeņu krāvums, kas no abām pusēm apbērts ar smilti (3.11. attēls). Faktiskais mola saknes platums nepārsniedz 3 m, augstums 0,5 ÷ 1,70 m. Virsūdens krāvums nav pietiekami plats un augsts visā garumā, lai nodrošinātu aizsargbūves funkciju izpildi.

3.11.att. Ziemeļu mola saknes daļa 2017.gada 13. septembrī

Veicot teritorijas apsekošanu tika konstatēts, ka Papes ostas Ziemeļu mols ir avārijas stāvoklī un nevar droši aizsargāt ostas akvatoriju ziemeļaustrumu daļu no viļņošanās un sanešiem pat nelielu vētru laikā. Mola galvas stāvoklis apdraud kuģošanas drošību ostas vārtu rajonā. Tas nozīmē, ka pašreiz ostas vārti nevar tikt izmantoti drošai kuģošanai, jo navigācijas zīmju trūkums nenodrošina pietiekamu aizsardzību pret sadursmi ar hidrobūvēm, sēkli vai zemūdens būvju sabrukušajām daļām.

Nopietnie mola bojājumi būtiski samazina mola spēju pildīt tā funkcijas. Caurskalojumu un bojāto grodkastu dēļ netiek pasargāta akvatorija, tāpēc tā ir piesērējusi (sanešu dēļ), nenodrošinot Paurupītes grīvas kuģošanu un drošību, u.c. Nepieciešams veikt mola pilnus atjaunošanas darbus

Papes ostas molu atjaunošana ļautu aizsargāt no viļņošanās ievērojamu ostas akvatoriju un Paurupītes grīvu, kas savukārt paaugstinātu šīs ostas rajona kuģošanas drošības līmeni. Atsevišķi jāatzīmē, ka molu atjaunošana ļautu aizsargāt kuģu ceļu no piesērēšanas, kas attiecīgi var samazināt kuģu ceļa dziļumu, tādejādi apdraudot drošu kustību šajā ostas daļā.

3.5. Blakus esošās infrastruktūras novērtējums

3.5.1. Pievadceļi

Papes ostas teritorija atrodas aptuveni 8 km attālumā no A11 autoceļa Liepāja—Lietuvas robeža (Rucava) un tai ir iespējams piekļūts no Papes kanāla labās un kreisās puses, izmantojot pašvaldībai un juridiskai personai piederošus autoceļus. Autoceļi, kas no pašvaldības ceļa pieved pie ostas teritorijas, nepieder pašvaldībai, tāpēc pirms detāla attīstības plāna izstrādes ir nepieciešams sakārtot īpašumtiesību jautājumu, lai tie varētu tikt izmantoti piekļūšanai ostā. Pievedceļi pie ostas teritorijas nav asfaltēti, juridisko personu teritorijā esošie ceļi ir aizauguši, nepieciešama to rekonstrukcija.

3.5.2. Ražošanas objekti

Pēc Lursorft sniegtās informācijas Rucavas novada teritorijā, galvenokārt, iegūst dabas resursus, ko tālāk eksportē uz ārvalstīm. Lielākie ražošanas uzņēmumi ir SIA "Compaqpeat", kas nodarbojas ar minerālmēslu un slāpekļa savienojumu ražošanu un kūdras ieguvi[67], SIA "RUCAVA PROCESSING COMPANY" un SIA "Zeme un lietošana" (kūdras ieguve)[68]. Rucavas novada teritorijā atrodas 81 zemnieku saimniecība[69].

3.5.3. Apskates objekti

Rucavas novadā ir liela dabas daudzveidība (meži, purvi, lauksaimnieciskās zemes, jūras piekraste, Sventājas un Bārtas upes, Papes ezers) un nozīmīgas dabas vērtības (jūras piekraste 21 km kopgarumā, *Natura 2000* nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - Papes ezers, Nidas purvs, Ķirbas purvs, Sventājas upes ieleja u.c.) vairāk kā 12 tūkst. ha kopplatībā, t.sk. Papes ezers un tam pieguļošās teritorijas - starptautiskas nozīmes piekrastes mitrājs. Antropogēnās ietekmes salīdzinoši neskarta teritorija ar nozīmīgiem ekotūrisma resursiem un labu vides kvalitāti. Jūras piekraste vasaras sezonā ir populāra atpūtas vieta, jo īpaši lietuviešu atpūtniekiem[70].

Rucavas novada starptautisku atpazīstamību veido "Papes" dabas parks ar plašu dabas tūrisma un ekotūrisma piedāvājumu (aktīvās pastaigas, putnu vērošana, kombinētie pārgājieni u.c.). Tiek uzskaitīts, ka Papes dabas parkā lielo zālēdāju ganības 2017.gadā ir apmeklējuši vismaz 3000 tūristi, un salīdzinot ar 2016. gadu apmeklētāju skaits ir pieaudzis vismaz par 1000 tūristu, bet šis skaits varētu būt lielāks, jo visā dabas parka teritorijā netiek veikta tūristu uzskaite[71].

Dabas parks "Pape" ir īpaši aizsargājama dabas teritorija, kura izveidota 2003. gadā ar mērķi aizsargāt unikālu starptautiskas nozīmes mitrāju kompleksu un ligzdojošos un caurceļojošos putnus. Dabas parka kopējā platība ir 51 777 ha, t.sk. 10 886 ha iekšzemes teritorija un 40 891 ha Baltijas jūras akvatorija (līdz 30 m izobātai)[72]. Dabas parks "Pape" ir iekļauts Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā - *Natura 2000*[73].

Dabas parka "Pape" teritorijā atrodas unikālas dabas ekosistēmas, skaistas ainavas un interesantas apskates vietas: Baltijas jūras piekraste ar kāpām, Papes ezers, Nidas augstais purvs, savvaļas zirgi un tauri, kuri nogana Latvijā reti sastopamās dabiskās palieņu pļavas. Starp Papes ezeru un jūru ir viena no lielākajām putnu migrācijas vietām Latvijā (Baltās – Baltijas jūras putnu ceļš). Rudeņos šeit darbojas vienīgā caurceļojošo

[67] http://www.compaqpeat.lv/
[68] https://www.lursoft.lv/
[69] https://www.lursoft.lv/
[70] http://www.rucava.lv
[71] https://ecomedia.lv
[72] http://ec.europa.eu
[73] https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/pape/

putnu novērošanas stacija Latvijā, kur ornitologi uzskaita un gredzeno gājputnus. Vairāk nekā 200 putnu sugu ik rudeni migrē gar Papes piekrasti, un kāpu joslā labās migrāciju naktīs vienā punktā uzskaitīti līdz pat 1000 pārlidojošu sikspārņu stundā. Papē ir novērotas visas 16 Latvijā konstatētās sikspārņu sugas[74]. Parka teritorijā atrodas arī Papes ciems, Papes Ķoņu ciems, kur joprojām pastāv bagāts kultūrvēsturiskais mantojums, saglabājusies kādreizējā apbūve[75].

Pavasarī un rudenī Papes dabas parku visvairāk apmeklē skolēni, dodoties turp ekskursijās kopā ar pedagogiem. Savukārt vasarā, kad ir atvaļinājumu sezona, dabas parku pārsvarā apmeklē 20 - 40 gadus veci cilvēki, ģimenes ar bērniem. No tālākām ārvalstīm, piemēram, Vācijas un Nīderlandes bieži organizētās grupās brauc pensionāri. Vislielākais Latvijas un ārvalstu apmeklētāju skaits Papes dabas parkā ir vērojams vasaras sezonā, atvaļinājumu laikā – jūnijā, jūlijā un augustā. Tūristu vidū visbiežāk Papes dabas parku apmeklē kaimiņvalsts Lietuvas iedzīvotāji, kuriem Pape ir ļoti tuvu. Bieži parkā viesojas arī apmeklētāji no Vācijas un Krievijas. Vislielāko interesi apmeklētāji izrāda par lielajiem zālēdājiem. Tāpat viesi labprāt apmeklē arī tauru ganības un aplūko savvaļas zirgus.

Ņemot vērā, ka Rucavas novada teritorijā vēsturiski ir atradušies dažādi zvejniekciemi, novada teritorijā ir iespējams apskatīt dažādus vēsturiskus zivju pieņemšanas un pārstrādes punktus u.c. Rucavas novada pagastu centros ir izvietoti dažādi tēlniecības darbi, kā arī akcijas "Apskauj Latviju" ietvaros iestādīti simtgades ozoli[76].

Novada apmeklētājiem tiek sniegta iespēja apmeklēt brīvdabas muzeju "Vītolnieki", tradīciju namu "Zvanītāji", muzeju "Bājāru rija" u.c. Dunikas pagasta teritorijā iespējams apmeklēt Dunikas purva laipu taku, bet Papes ciemā Papes bāku, kas, kā jau iepriekš minēts celta 1890. gadā, sākumā patālu no jūras, bet jūrai pienākot tuvāk, šobrīd Papes bāka no visām Latvijas bākām atrodas vistuvāk jūrai. Bākugunis labas redzamības apstākļos var saskatīt pat 30 km attālumā. Bākas augstums ir 22 m virs jūras ūdens līmeņa. Papes bāka ietilpst Dabas parka "Pape" teritorijā.

3.5.4. Viesu mājas

Rucavas novada teritorijā ir plašs naktsmītņu klāsts. Izveidotas dažādas viesu un atpūtas mājas, kurās tūristiem ir iespējams pārnakšņot. Rucavas novada teritorijā Papes ciemā atrodas viesu nams "Mežsargi" un viesu mājā "Puķurags", atpūtas vieta "Mikjāņi" un telšu laukums "Jauntilībi". Bet Rucavā iespējams pārnakšņot hostelī "Rucavas saietu nams", atpūtas mājā "Saktas", brīvdienu mājās "Bajāri" un "Censoņi"[77]. Balstoties uz Rucavas

[74] http://www.latvia.travel/lv/apskates-vieta/papes-dabas-parks
[75] http://www.pdf-pape.lv/lv/dabas-parks/par-dabas-parku/
[76] http://rucava.lv
[77] http://rucava.lv/index.php/turisms/naktsmitnes

novada domes mājaslapā iekļauto informāciju, vidēji katra viesu mājas var nodrošināt 10 cilvēku izmitināšanu diennaktī[78].

3.6. Attīstību ietekmējošo faktoru apraksts

Rucavas novada jūras krasta līnijas konfigurācija ir ilgstošas jūras ģeoloģiskās darbības rezultāts, kad, mijoties sanešu akumulācijai un erozijai, no pēdējā ledus laikmeta mantotais reljefs tika pārveidots gan Baltijas baseina iepriekšējo attīstības stadiju laikā, gan arī turpinās mūsdienās samērā stabila ūdenslīmeņa apstākļos.

3.6.1. Piekrastes līnijas ģeoloģiskie procesi

Par mūsdienu krastu veidošanās sākumu tiek pieņemts laiks[79], kad ūdenslīmenis pazeminājās aptuveni līdz pašreizējam stāvoklim (pirms ~2800 gadiem). Var uzskatīt, ka mūsdienu krasti ir ļoti jauni un to pārveidošanās vēl turpinās, kaut arī, neapšaubāmi, ar daudz mazāku intensitāti nekā Litorīnas transgresiju laikā.

Relatīvi līdzeno piekrasti daudzviet saposmo piekrastes kāpas, kas stiepjas vairāku desmitu km garumā un kuru augstums vietām sasniedz 30-40 m vjl. Litorīnas jūras laika un mūsdienu krasta kāpas sastopamas lielākajā piekrastes daļā, izņemot aptuveni 20 % no tās kopgaruma. Litorīnas jūras laikā no jūras norobežotās lagūnas mūsdienās ir pārtapušas par sekliem, aktīvi aizaugošiem ezeriem (Papes, Liepājas, Babītes, Engures uc.) vai ir daļēji noskalotas, krastu sistēmai pielāgojoties mūsdienu apstākļiem. Vairākos lagūnu ezeros ūdenslīmenis ir ticis mākslīgi pazemināts.

Visas zemās bijušo lagūnu teritorijas ap piejūras ezeriem un jūrā ieplūstošo upju ielejas var uzskatīt par nozīmīgākajām ar vējsadzinumu plūdu risku saistītajām teritorijām Latvijā. Ņemot vērā, ka ūdenslīmeņa kāpums vētras sadzinumu dēļ atkarībā no teritorijas var sasniegt 1,0 līdz 2,5 m virs Baltijas Sistēmas „0" atzīmes, kopējā apdraudēto teritoriju platība nav liela. Kā papildus applūšanas risku veicinošs apstāklis jāmin krasta erozija, kas atsevišķos gadījumos var radīt plūdu risku arī tādās teritorijās, kas no jūras puses ir norobežotas ar krasta kāpu reljefu. Erozijas rezultātā notiekot kāpu degradācijai, to dabiskās „barjeras" funkcija var samazināties, pieļaujot aiz tām esošo zemo teritoriju applūšanu (Nida-Pape).

3.6.2. Krasta līnijas eroziju risks

Atbilstoši ilggadīgiem novērojumiem par būtiskākajiem Rucavas novada jūras krasta līnijas erozijas apdraudējuma riskiem laika posmā līdz 2025. gadam ir uzskatāmi[13]:

---

[78] http://rucava.lv/index.php/turisms/naktsmitnes

[79] Ulsts, V., 1998. *Baltijas jūras Latvijas krasta zona*. Valsts Ģeoloģijas Dienests, Rīga, 96 lpp.

- Ilggadīgā vidējā krasta atkāpšanās ātruma nebūtiska (<10 %) palielināšanās krasta iecirkņos, kur līdzšinēji vētras viļņu izraisītas hroniskas un nekompensētas erozijas dēļ tā notikusi ar ātrumu, kas lielāks par 0,5 m/gadā;
- Nepilnīgi kompensētas un hroniskas krasta erozijas izplatības nebūtisks (<5 %) pieaugums (sasniedzot 271,4 km kopgarumu);
- Krasta erozijas trešā riska klases iecirkņu (skaidrojums tabulā un 1. pielikumā) izplatības pieaugums uz otrā riska līmeņa iecirkņu rēķina par 20 līdz 30 km, galvenokārt koncentrējoties krasta līnijas izciļņos (sīkragos).

3.5.tabula. Erozijas riska iecirkņu sadalījums un maksimāli iespējamā krasta erozijas izplatība Latvijas piekrastes pašvaldībās [80]

Piekrastes teritorija	Augstāko erozijas riska klašu kopgarums mūsdienās (km)*			Līdz 2025. g. erozijas riskam pakļauto posmu	Maksimālā erozijas izplatība līdz 2025. g. (m)	Līdz 2060. g. erozijas riskam pakļauto posmu	Maksimālā erozijas izplatība līdz 2060. g. (m)
	5. klase	4. klase	3. klase				
Rucavas nov.	4,1	3,0	5,0	12,3	7-12	19,0	40-80

**Erozijas riska klase skaidrojumus skatīt 3.pielikumā*

Atbilstoši ilggadīgiem novērojumiem Rucavas novadā tiek prognozēti šādi krasta līnijas erozijas riski:

- **2014. - 2025.** Nidas ciemā krasta atkāpšanās riska zonas platums ir 7 - 12 m. Apdraudētas 3 – 4 dzīvojamās mājas. Vētrās ar vējuzplūdu līmeni virs 2,0 m paredzama krasta barjeras (pārpūstās erozijas kāples) pārraušana un plašu (>500 ha) zemo Nidas – Papes paleolagūnas līdzenuma teritoriju applūšana (t.sk. Papes ciems, Ķoņuciems). Pagasta ziemeļu daļā Melnraga apkārtnē sagaidāmās nekompensētās krasta erozijas dēļ tiks zaudētas „*Nature 2000*" teritorijas (Papes dabas parka krasta kāpu aizsargjoslas meži);
- **2014. - 2060.** Maksimālā krasta erozija sagaidāma Nidas ciemā pie Lietuvas robežas (35 - 50 m) un Mietragā (40 - 80 m). Riska joslā atrodas 6 ēkas.

3.6.3. Dabīgās barjeras

Priekškāpas ir jūras krastā notiekošās smilšu akumulācijas rezultātā izveidojušās krasta līnijai paralēlas vaļņveida formas. To veidošanās notiek vējam pārvietojot smiltis no pludmales iekšzemes virzienā. Kāpu attīstību veicina videi atbilstošas veģetācijas (kāpu

[80] Metodiskais materiāls „Vadlīnijas jūras krasta erozijas seku mazināšanai", autors: Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Rīga, 2014.gads

graudzāles, kārkli) klātbūtne. Priekškāpu klātbūtne krasta joslā ir viens no drošākajiem krasta stabilitāti apliecinošajiem indikatoriem.

Priekškāpa ir uzskatāma par „trauslu" dabas vides elementu, kam raksturīga īpaši strauja mainība jūras viļņu un vēju iedarbības dēļ. Kāpu kā ģeomorfoloģiska objekta trauslums ir skaidrojams ar to, ka tās sastāv no nesaistītām smiltīm, to sedzošā veģetācija parasti nav blīva un tās bieži ir pakļautas pārmērīgai „rekreācijas slodzei".

Kāpas nozīme pilsētas tuvumā un citās aktīvi izmantotās teritorijās ir nepārvērtējama – ilgākā laika periodā krasta kāpas darbojas kā dabisks „amortizators" – vētru laikā tās tiek noskalotas, bet periodos starp vētrām – atjaunojas. Krasta kāpas valnis ierobežo jūras viļņu, kā arī vēja brāzmu un pludmales smilšu nonākšanu apbūvētās teritorijās. Tās funkcionē kā ļoti nozīmīga morfoloģiska un ekoloģiska pārejas zona starp jūru un sauszemi.

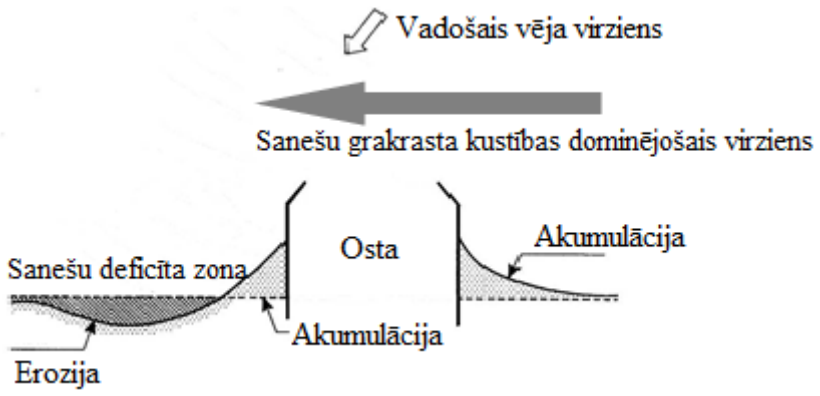
Īpaši intensīva eolā akumulācija iespējama tādos krasta iecirkņos, kur zemūdens nogāzē un pludmalē atrodas ievērojami smalko frakciju sanešu apjomi.

Iepretim Papes ciematam ir novērojama viena nepārtraukti augsta priekškāpa (4 - 8 m augsta), kuru savukārt no abām pusēm ierobežo zema priekškāpa ar pārtraukumiem (1,5 – 2 m augsta).

3.6.4. Antropogēni traucējumi krasta sistēmā

Garkrasta sanešu kustība gandrīz vienmēr kļūst par problēmu tad, kad tās ceļā tiek radīti mākslīgi šķēršļi, no aprites tiek izņemta daļa materiāla vai tiek ierobežota jauna materiāla nonākšana apritē. Ja normāla sanešu pārvietošanās gar krastu tiek pārtraukta vai būtiski ierobežota, notiek materiāla uzkrāšanās „pretstraumes" pusē, un kā sekas – materiāla deficīta izraisīta krasta noskalošana aiz šķēršļa (3.12.attēls.)[81]. Ārvalstu pieredzē netrūkst gadījumu[82], kad ostas vēsturiskā attīstība rada situāciju, kurā, lai varētu nodrošināt kuģniecību un tālāku ostas pastāvēšanu, nepieciešams atkal un atkal iejaukties normālu krasta procesu norisēs, stiprinot krastu vienā un cīnoties ar lieko sanešu materiālu citā vietā. Līdzīgi apstākļi ir izveidojušies arī abās Kurzemes lielajās ostās – Liepājā un Ventspilī.

[81] Žilinskas, G., Jarmalavičus, D., Pupienis, D., 2003. The influence of nearshore sediment supplies on the coast. *The Geographical Yearbook,* XXXVI, pp. 99-109.
[82] French, P.W., 2001. Coastal Defences: processes, problems and solutions. Routledge, London, 325 p.



3.12.att. Ostas ārējo hidrotehnisko konstrukciju ietekme uz krasta procesiem

Kopējais krasta posmu garums Kurzemes rietumos, kur jūras ārdošā darbība pastiprinājās pateicoties ostu izbūvei, pārsniedz 22 kilometrus[83]. Pirms ostu izbūves un vēl vairākus gadu desmitus vēlāk uz ziemeļiem no Liepājas un Ventspils netika novērota krastu erozija[84] un jādomā, ka sanešu bilance šajos posmos bija tuva neitrālai.

Latvijas piekrastē, ieskaitot lielās un mazās ostas, pēdējo 23 gadu laikā jūras izgāztuvēs apglabāti >40 milj. m^3 sanešu materiāla. Uz ziemeļiem no lielajām Kurzemes ostām noskalotās krasta joslas platums vietām sasniedz 200 m, savukārt uz dienvidiem no tām pieauguma joslas platums sasniedz 350 m (Liepāja) un 800 m (Ventspils). Jāpiezīmē, ka ostas ietekmē radušos pieauguma krastu kopējais garums un platība ir ievērojami mazāks kā atkāpjošos krastu atbilstošie parametri. Piemēram, var minēt, ka aptuvenais sanešu deficīta apjoms uz ziemeļiem no Ventspils ostas pārsniedz 50 milj.m^3. Lai krasta virsūdens daļas erozija spētu pilnībā to kompensēt, tai 15 km garā posmā būtu jāatkāpjas vidēji par 200 metriem[85].

Pašvaldībām ir noteiktas pilnvaras un pienākums lemt par teritorijas attīstību savā administratīvajā teritorijā un ar teritorijas plānojumu regulēt apbūves vai cita veida izmantošanas kārtību, tostarp arī krasta erozijas „apsaimniekošanu". Krasta erozijas problemātika Latvijas piekrastes pašvaldību plānošanas dokumentos ir tikusi aktualizēta relatīvi nesen.

Latvijas pieredze mērķtiecīgi lietojot krasta aizsardzībai bezkonstrukciju jeb elastīgās metodes (piebarošanu) ir ļoti ierobežota. Par dažiem izņēmumiem var uzskatīt epizodiskus gadījumus, kad no mazo ostu akvatorijas, upju grīvām un kuģu ceļa izņemtais materiāls ticis uzskalots vai novietots pludmalē tiešā veicamo rakšanas/padziļināšanas darbu tuvumā.

---

[83] Eberhards, G., 2003. *Latvijas jūras krasti.* Latvijas Universitāte, Riga, 259 lpp.
[84] Ul`st, V., 1965. Diferenciacy`a peschanogo materyala po forme zeren v pribrezhno-morskyh uslovyah. *Baltica*, 2, s 167-180.
[85] Eberhards, G., 2003. *Latvijas jūras krasti.* Latvijas Universitāte, Riga, 259 lpp.

Dažādu objektu aizsardzība un krasta nogāzes virsūdens daļas erozijas ierobežošana, izmantojot masīvas vai daļēji caurlaidīgas būvkonstrukcijas, notiek atsevišķos īsos posmos, izmantojot galvenokārt pasīvā tipa objektus. Pie Papes bākas uzstādīta kombinētas būvgružu, betona bloku un koka pāļu konstrukcijas (skatīt 3.13. attēlu).

3.13.att. Jūras krasta aizsargkonstrukcijas Baltijas jūras Papes piekrastē, 2003. gada augusts

Tā kā katra ar krasta preterozijas aizsargbūvēm segtā posma garums ir mazs un visas būves (izņemot Papes kanāla būnas) pieder pie pasīvā tipa, tad to ietekme ir novērojama galvenokārt kā erozijas intensitātes palielināšanās īsos blakus iecirkņos, kompensējoties sanešu garkrasta plūsmā radītajam deficītam un koncentrējoties vētras straumju enerģijai, kā arī kā pastiprināta konstrukciju piekājē esošā materiāla erozija, pieaugot atstarotajai viļņu enerģijai[86],[87].

3.6.5. Kuģošanas ierobežojumu risks

Pēdējo gadu laikā, pieaugot jūras izmantošanas intensitātei un parādoties jaunām tās izmantošanas iespējām, Eiropā un pārējā pasaulē aktualizējies jautājums par nepieciešamību ieviest integrētu pieeju jūrlietām, t.i. integrētu jūrlietu politiku, lai nodrošinātu visaptverošu sociālo, ekonomisko un vides jautājumu risināšanu. ES līmeņa dokumentos, kā arī dažādās reģionālās iniciatīvās par vienu no nozīmīgākajiem integrētās jūrlietu politikas veidošanas un īstenošanas instrumentiem ir atzīta jūras telpiskā plānošana.

Latvijā par jūras telpisko plānošanu atbild Vides un reģionālās attīstības ministrija, kas šobrīd veic Jūras telpiskā plānojuma izstrādi. Dokuments izstrāde tiks pabeigta līdz 2017. gada 31. decembrim. Koncepcijas izstrādes brīdī Jūras telpiskā plānojuma projekts ir saskaņots Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (turpmāk - padome), kas ir izveidota Ministru kabineta institūcija un darbojas saskaņā ar Likumu par ostām.

---

[86] Nepublicēti LU ĢZZF Jūras krastau laboratorijas dati (2010.-2014.)

[87] Lapinskis, J., 2009. Preterozijas pasākumi Baltijas jūras Latvijas krastā. *Latvijas Universitātes 67. zinātniskā konference*. Referātu tēzes. Rīga, lpp. 211-212.

Minētā dokumenta beigu versijā ir noteikts kuģošanai slēgts rajons (starp Papes ciematu un Liepāju), kuru ir noteikusi valsts akciju sabiedrība "Latvijas jūras administrācija". Iemesls kuģošanai slēgta rajona režīmam ir Nīcas novadā izveidojamais - Jūrmalciema militārās mācību aviācijas poligons un tā buferzona.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Jūras plānojuma izstrādes laikā tikai ņēmusi vērā esošo situāciju par kuģošanas ierobežojumiem, nenosakot jaunus ierobežojumus.

VAS "Latvijas Jūras administrācija" var noteikt kuģošanas režīma ierobežojumus jūrā, pamatojoties uz Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu un Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumiem Nr. 1171 „Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos".

Papildus jāņem vērā, ka kuģu (t.sk. jahtu) satiksmei īslaicīgi/terminēti kuģošanas režīma ierobežojumi katru gadu (līdz 2 nedēļām) ir noteikti dēļ Jūrmalciema militārās aviācijas mācību poligona atbilstoši 2017. gada ministru kabineta 2015. gada 29. septembra noteikumiem Nr. 542.

4. Ostas un tūrisma infrastruktūras SVID analīze

Šajā nodaļā, balstoties uz pirmajās trīs nodaļās izstrādāto esošās situācijas novērtējumu, ir sniegta Papes ostas un tūrisma infrastruktūras stipro un vāju pušu, kā arī ārējo iespēju un draudu novērtējums.

4.1. tabula. Ostas un tūrisma infrastruktūras SVID analīze

Stiprās puses	**Vājās puses**
S1. Pieaug Rucavas novada budžets (1.3.) S2. Rucavas novads atrodas starp reģiona mēroga attīstības centriem: Liepāju un Klaipēdu, netālu atrodas Lietuvas apmeklētākais vasaras kūrorts – Palanga. (3.1.1.) S3. Papes ostas ģeogrāfiskais novietojums ir tuvāks Rietumeiropai salīdzinājumā ar citām Latvijas mazajām ostām (3.1.1.) S4. Rucavas novada starptautisku atpazīstamību veido "Papes" dabas parks ar plašu dabas tūrisma un ekotūrisma piedāvājumu (aktīvās pastaigas, putnu vērošana, kombinētie pārgājieni u.c.) (3.5.3.) S5. Jūras piekraste Papē vasaras sezonā ir populāra atpūtas vieta, jo īpaši atpūtniekiem no Lietuvas (3.5.3.) S6. Rucavas novada teritorijā ir plašs naktsmītņu klāsts. Izveidotas dažādas viesu un atpūtas mājas, kurās tūristiem ir iespējams pārnakšņot (3.5.4)	V1. Šobrīd Papes osta nefunkcionē, jo ostas infrastruktūra ir pilnībā nolietojusies un to nevar atjaunot. Esošie dziļumi Papes ezera kanālā (Paurupītes grīva) un priekšostā, kā arī esošie molu ģeometriskie novietojumi un konstrukcijas neatbilst drošas navigācijas prasībām (3.4.) V2. Perspektīvās ostas teritorijā ir sarežģīta zemes lietojuma struktūra, jo ir pārstāvētas visas zemes piederības formas (3.3.) V3. Pievadceļi perspektīvo ostas hidrotehnisko būvju tuvumā ir neapmierinošā stāvoklī un ar sarežģītu īpašumtiesību sastāvu (3.5.1.) V4. Papes ciematā krastu erozijas rezultātā notiekot kāpu degradācijai, to dabiskās „barjeras" funkcijas var samazināties, pieļaujot aiz tām esošo zemo teritoriju applūšanu (3.6.1.) V5. Lai varētu nodrošināt kuģniecību un tālāku ostas pastāvēšanu, nepieciešams iejaukties normālu krasta procesu norisēs, stiprinot krastu vienā un cīnoties ar lieko sanešu materiālu citā vietā (3.6.4.)
Iespējas	**Draudi**
I1. Apmēram 16 miljoni cilvēku apdzīvo Baltijas jūras piekrasti (1.1.) I2. Baltijas jūras reģiona valstis uzrāda pozitīvu sociālekonomiskās attīstības tendenci, IKP pieaug gan Latvijā, gan Kurzemes reģionā (1.2.), (1.3.) I3. Tūristu skaits Baltijas jūras reģionā turpina pieaugt (1.4.) I4. Latvijas stratēģiskajos tūrisma nozares dokumentos piekrastes un jūras tūrisms izcelts kā prioritāri attīstāms un ar augstu eksportspēju, uzsverot infrastruktūras labiekārtošanas nepieciešamību un izceļot jūras simbolisko vērtību un tās nozīmi reģiona	D1. Baltijas klimata būtiskākā īpašība ir izteikti gadalaiki - ziemas ir garas un aukstas, vasaras īsas un salīdzinoši siltas (1.1.) D2. Globālās konkurētspējas rādītājos Lietuva uzrāda labāku rezultātu kā Latvija (1.3.) D3. Latvijas un Lietuvas ūdensceļu un ostu izvietojums stratēģiskajā kontekstā netiek asociēts ar burāšanas jahtu tūrisma galamērķiem (1.4.) D4. Vēsturiski attīstītāka infrastruktūra un augstāka ūdens tūrisma aktivitāte ir novērojama Baltijas jūras rietumu daļā, kamēr Baltijas jūras austrumu daļā vērojama mērena aktivitāte (1.4.)

zīmolvedības integrēšanā (2.1.) I5. Baltijas jūras piekraste Latvijas teritorijā ir viens no nozīmīgākajiem tūrisma un atpūtas galamērķiem (2.2.) I6. Latvijas piekrastes ostas ir mezglu punkti reģionā, kas nodrošina nepieciešamo infrastruktūru ne tikai zvejniecībai, bet arī tūrismam, tostarp jahtu tūrismam (2.4.) I7. Jahtu piestātņu un navigācijas aprīkojuma attīstība minēta kā viens no prioritārajiem rīcības virzieniem turpmākai mazo ostu attīstībai (2.4.)	D5. 98% no kopējā pārkrauto kravu apjoma Latvijā apsaimnieko lielās ostas, tāpēc nav sagaidāma strauja kravu novirzīšana uz mazajām ostām (1.4.1.) D6.Zivsaimniecības kvotas samazinās, ES fondu atbalsts netiek paredzēts jaunu zvejas ostu izveidei (1.4.2.) D7. Aizsardzības ministrija neplāno jaunu militāro ostu izveidi (1.4.3.) D8. VAS "Latvijas Jūras administrācija" nosaka kuģošanas režīma ierobežojumus, tādejādi starp Papes ciematu un Liepāju tiek noteikts kuģošanai slēgts rajons (3.6.5.). D9. 2015.gadā pavadīto nakšu skaits Igaunijā ir būtiski pieaudzis, bet Latvijā tas ir strauji samazinājies, tādejādi secināms, ka Latvijā tūristu skaits nepalielinās un ir jāmeklē risinājumi jaunu tūristu piesaistei (2.1.) D10. Ar jūru saistītās atpūtas un piekrastes tūrisma piedāvājums ir fragmentēts, trūkst vienotas pieejas ceļotāju un atpūtnieku galveno interešu segmentēšanā un vienota piekrastes tūrisma produkta veidošanā (2.2.)

Veicot Papes ostas un tūrisma infrastruktūras stipro un vājo pušu, iespēju un draudu analīzi, tika konstatēts, ka:

- stiprās puses saistītas ar Rucavas novada izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un bagātīgajām dabas, vides un kultūras vērtībām;
- vājās puses saistītas ar slikto infrastruktūras stāvokli, sarežģīto īpašumtiesību sastāvu un vides ierobežojumiem;
- iespējas rada, galvenokārt, tūristu, t.sk. jahtu tūristu, skaita pieaugums reģionā;
- draudus rada pieprasījuma samazinājums Latvijā pēc tradicionālajiem ostu pakalpojumiem (kravu pārvadājumi, zvejniecība) un ierobežota finansējuma pieejamība jaunu ostu izveidei Latvijā, t.sk. kuģošanai slēgta rajona izveide.

5. Ostas attīstības mērķis, uzdevumi, prioritātes un plānotie pakalpojumi

5.1. Plānošanas ietvars

5.1.1. Eiropas Savienības plānošanas dokumenti

Eiropas Komisija (EK) ir izstrādājusi vairākus būtiskus dokumentus, kas nosaka saistības, prioritātes un investīciju virzienus transporta sektora attīstībai. Latvija kā ES dalībvalsts ir izstrādājusi normatīvos dokumentus saskaņā ar ES plānošanas dokumentiem un vadlīnijām.

Vidēja termiņa plānošanas dokuments ir "Eiropa 2020"[88]. Tā ir ES darbavietu radīšanas un izaugsmes desmit gadu stratēģija, ko sāka īstenot 2010. gadā. ES noteica piecus pamatmērķus, kas jāsasniedz līdz 2020. gada beigām. Tie attiecas uz nodarbinātību, pētniecību un izstrādi, klimatu un enerģētiku, izglītību, kā arī sociālo iekļautību un nabadzības mazināšanu.

ES ietvaros ir arī reģionāla līmeņa stratēģijas, piemēram, ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam 2030 ir pirmā ES makroreģionālā stratēģija[89]. Tās četri galvenie principi ir:

- Veicināt vides ilgtspēju reģionā;
- Kāpināt reģiona ekonomisko izaugsmi un labklājību;
- Sekmēt reģiona pieejamību un pievilcību;
- Vairot reģiona drošību.

Latvijas definētās prioritātes stratēģijā ir:

- Enerģētika;
- Konkurētspēja;
- Izglītība, pētniecība, kultūra;
- Vide;
- Sabiedrības drošība.

Stratēģijas ieviešanai ir izstrādāta darbības programma "Baltijas jūras reģiona programma 2014. – 2020. gadam"[90], kuras vispārīgais mērķis ir stiprināt teritoriālo integrāciju inovatīvākam, vieglāk pieejamam un ilgtspējīgākam Baltijas jūras reģionam. Programmā ir noteikti četri prioritārie darbības virzieni - inovācijas spējas, efektīva dabas resursu pārvaldība, ilgtspējīga transporta nozare un institucionālā kapacitāte makroreģionu sadarbībai.

[88] http://ec.europa.eu
[89] http://www.balticsea-region-strategy.eu
[90] http://varam.gov.lv

Lai nodrošinātu Baltijas jūras piekrastes ilgtspējīgu izmantošanu, nepieciešams attīstīt uzņēmējdarbībai labvēlīgu vidi, kas nodrošinātu ekonomisko aktivitāti un nodarbinātības iespējas visā piekrastē, balstot to uz tradicionālo (zvejniecība, zivju apstrāde, atpūta, kūrorta saimniecība) un „jauno" ekonomiskās darbības veidu (starptautiskais, tostarp jahtu, tūrisms, alternatīvo atjaunojamo enerģijas resursu ieguve) sabalansēšanu ar vides aizsardzības interesēm.

5.1.2. Valsts plānošanas dokumenti

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam[91]
Attīstības stratēģijā ir noteiktas sešas galvenās prioritātes, no kurām viena ir kultūras telpas attīstība. Radošais tūrisms ir viens no veidiem Latvijas materiālā un nemateriālā kultūras mantojuma un kultūras ainavas potenciāla izmantošanai. Tā ir iespēja attīstīt vietējo kopienu ekonomiku, veicināt lauku kultūrvides saglabāšanu, amatniecības un radošo industriju attīstību, it īpaši lauku teritorijās. Savukārt tūristiem ir iespēja autentiskā vidē izjust attiecīgās kopienas kultūru, vidi, tradīcijas un kaut uz brīdi justies kā vietējam iedzīvotājam.

Lai šo mērķi sasniegtu vēsturisko infrastruktūru objektu atjaunošana ir nozīmīga. Atjaunojot šo infrastruktūru ir iespējams piesaistīt tūrismu plūsmu, kas nodrošinās labumu valsts ekonomikai.

Latvijas ostu attīstības programma 2014. - 2020. gadam
Latvijas ostu mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, saglabājot esošos kravu apjomus, kā arī piesaistot jaunas kravu plūsmas un veidus. Latvijas ostu attīstības programmas mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kuras ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālajos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību un nodrošinot pasažieru augstas kvalitātes apkalpošanu[92].

Svarīgs uzdevums būtu attīstīta piekrastes teritorija, tajā skaitā arī tūrismam (jahtu apkope, uzglabāšana), veicot ostu publiskās infrastruktūras sakārtošanu.

Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam
Pamatnostādnēs definēti Latvijas tūrisma attīstības mērķi, kā arī noteikti Latvijas tūrisma produktu attīstības pamatprincipi un būtiskākie uzdevumi tūrisma nozares attīstībai Latvijā. Lai nodrošinātu turpmāko tūrisma nozares attīstību, publiskās aktivitātes tūrisma nozarē nepieciešams fokusēt uz tūrisma produktiem un teritorijām, kas veiksmīgi piesaista ceļotājus, mazina sezonalitātes efektu, kā arī nodrošina tūrisma produktu ienesīguma un eksporta pieaugumu.

---

[91] http://www.varam.gov.lv
[92] http://www.sam.gov.lv

Latvijai ir resursi un potenciāls ne tikai tradicionālo uz kultūras un dabas resursiem balstīto tūrisma produktu attīstībai, bet arī produktu attīstībai ar augstāku pievienoto vērtību u.c. Tieši dabas tūrisma attīstība tiek uzskatīta par vienu no prioritātēm.

Tūristus, kuri apmeklē Baltijas valstis, piesaista autentiskais kultūras mantojums, neskarta daba un nepiesārņota vide. Latvijai pieejami dažādi resursi, kā Baltijas jūras un Rīgas līča piekraste un ar tiem saistītie biotopi un teritorijas: meži, purvi, pļavas, mitrāji, ainavas, pamatiežu atsegumi, kraujas un jūras abrāzijas stāvkrastu atsegumi, dažādas ledāja veidotās reljefa mikro – megaformas, īpaši aizsargājamās dabas un *Natura 2000* teritorijas.

Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011. - 2017. gadam

Piekrastei visā pasaulē ir ievērojama vides, ekonomiskā, sociālā, kultūras un rekreatīvā nozīme. Baltijas jūras piekraste ar lielām un mazām ostām un Baltijas jūras reģionā garākajām smilšu pludmalēm ir būtiska valsts tēla komponente un nozīmīgs attīstības resurss, kas daudzu gadsimtu garumā ir pozitīvi ietekmējis Latvijas attīstību un starptautisko atpazīstamību.

Lai sasniegtu Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnēs 2011. – 2017. gadam[93] definēto mērķi "piekraste - ekonomiski aktīva, daudzfunkcionāla telpa, kurā klimata pārmaiņu ietekme tiek mazināta ar kvalitatīvu infrastruktūru un tiek īstenota laba pārvaldība", nepieciešams izveidot kvalitatīvu piekrastes infrastruktūru un uzlabot pārvaldību. Lai uzlabotu pārvaldību galvenais uzdevums ir nodrošināt vienotu pieeju piekrastes attīstībai, t.sk. izcelt ostu vai to daļu, molu, laivu piestātņu, bāku, pilsētu vai to daļu, ciemu, viensētu ar vēsturisku nozīmi nozīmību piekrastes attīstībā un īpašo dzīves telpu ārpus tām.

Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai

Papes osta varētu būt perspektīvā jahtu osta, kuras ostu tīkls varētu būt savienots ar Liepājas ostu[94]. Papes jahtu ostas attīstība telpiskajā perspektīvā saistāma ar vienotā Baltijas jūras mazo ostu tīkla attīstību.

Ņemot vērā, ka Kurzemes Jūrmalā no Ventspils līdz Liepājai populārākais maršruts no pavasara līdz vasaras vidum ir no Klaipēdas cauri Liepājai, tālāk uz Pāvilostu un Ventspili, vasaras otrajā pusē maršrutam mainoties apgrieztā secībā, izveidojot Papes jahtu ostu, būtu iespējams novadīt jahtu skaitu no Liepājas ostas, piedāvājot dažādas rekreācijas iespējas. Nozīmīga loma ir transporta infrastruktūras pieejamībai, saistīto atpūtas komplektu un ģimeņu atpūtas piedāvājumu uzlabošanai.

[93] http://polsis.mk.gov.lv
[94] https://likumi.lv

5.1.3. Kurzemes reģiona plānošanas dokumenti

Kurzemes plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums 2006. – 2026. gadam

Kurzemes plānošanas reģiona telpiskā (teritorijas) plānojuma 2006. – 2026. gadam[95] Kurzemes plānošanas reģiona telpiskās attīstības perspektīva nosaka, ka Kurzemes piejūras novietojums rada plašas mazo ostu attīstības iespējas. Pāvilostai, Rojai un Mērsragam paredzama liela reģionāla nozīme kravu un pārreģiona nozīmes pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā. Minētās, kā arī citas mazākas ostas, piemēram, Pape, satur lielu potenciālu attīstībai starptautiskas nozīmes jahtu ostu tīklā.

Kurzemes reģiona ostu attīstības iespējas ir atkarīgas no šādiem aspektiem – spējas reģionālā līmenī kopīgi koordinēt tirdzniecības un ostu vadības apmācību jautājumus, īpašu uzmanību veltot darbaspēka un investīciju piesaistei, spēja uzlabot infrastruktūru, īpaši mazajās ostās, spēja izveidot speciālu infrastruktūru tūrisma aktivitātēm, laivu remontam, mazu kuģu būvniecībai, kā arī citiem ostu pakalpojumiem ar augstu pievienoto vērtību.

5.1.4. Rucavas novada plānošanas dokumenti

Rucavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013. - 2038. gadam

Rucavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013. - 2030. gadam[96] noteikti trīs stratēģiskie mērķi: ekonomiskās aktivitātes atbalstoša un ienākumus radoša vide; ilgtspējīgi un harmoniski attīstīta Baltijas jūras piekraste; līdzsvarota un pievilcīga dzīves vide. Lai sasniegtu šos stratēģiskos mērķus, Rucavas novada dome koncentrē resursus uz šādam ilgtermiņa prioritātēm: dabas resursu kapitalizāciju; piekrastes ekonomiskā potenciāla izmantošanu; radošu risinājumu pakalpojumu sniegšanu.

Viens no darba uzdevumiem šī mērķa sasniegšanai noteikts Papes ciema centrālās daļas revitalizācija - kūrorta pakalpojumu izveide, Zilā karoga pludmales izveide, Papes ostas izbūve, inženiertehniskās apgādes nodrošināšana, u.c. Papes jahtu ostas attīstība telpiskajā perspektīvā saistāma ar vienotā Baltijas jūras mazo ostu tīkla attīstību.

Noteikts, ka Papes centrālās daļas attīstība tālākā perspektīvā ir saistāma ar Papes ostas attīstību. Ostas teritorijas attīstības uzsākšanai izstrādājama ostas attīstības programma, ietverot ekonomisko pamatojumu, veicot detalizētu situācijas un ietekmējošo faktoru izpēti. Teritorijas telpiskais risinājums izstrādājams detālplānojuma ietvaros. Jāveic sākotnējās ietekmes uz vidi novērtējums. Ostas attīstība, ņemot vērā finanšu ieguldījumu apjomu, realizējama pakāpeniski, paredzot molu atjaunošanu un tālākus secīgus soļus ostas infrastruktūras attīstībai.

---

[95] http://www.kurzemesregions.lv
[96] http://www.rucava.lv

Rucavas novada attīstības programma 2012. - 2018.
Attīstības programmā[97] noteikti rīcības virzieni, kas veicinātu novada attīstību, no kuriem viens ir "Papes ciema ilgtspējīga attīstība", ietverot Papes ostas molu atjaunošanu, pastaigu tilta jūrā izveidi, Papes jahtu ostas attīstību.

Jahtu ostas izveides ietvaros plānota molu rekonstrukcija, Papes kanāla tīrīšana un jahtu ostas izveide Papes kanālā/izveidojot Papes ostu. Šī projekta realizācijai plānots piesaistīt ES un privātu investoru līdzfinansējumu. Kopējās projekta izmaksas 3 557 180 EUR.

5.2. Likumdošanas ietvars

Saskaņā ar LR likuma "Par ostām"[98] osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģu ceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai.

Mazā osta ir noteikta ierobežota sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un ostas pieejā esošos kuģuceļus, kas iekārtoti kuģu apkalpošanai, un tās darbības pamatvirzieni ir zvejniecība, zivju pārstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports.

Ostas robežas, iekļaujot tajās teritorijas, kuras, ņemot vērā ģeogrāfisko stāvokli, varētu izmantot ostas perspektīvai attīstībai, tai skaitā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslas platības, nosaka Ministru kabinets pēc attiecīgās pašvaldības, ostas pārvaldes un valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ieteikuma.

Ostas darbojas, pamatojoties uz likumiem, Latvijas Republikas apstiprinātajiem starptautiskajiem līgumiem, Ministru kabineta izdotajiem aktiem, attiecīgās ostas pārvaldes nolikumu un ostas noteikumiem.

Ostas pārvaldīšanu nodrošina ostas pārvalde. Ostas pārvalde ir publisko tiesību subjekts, kuru izveido attiecīgās pilsētas vai novada dome un kura LR likuma "Par ostām" noteiktajos ietvaros ir Ministru kabineta pārraudzībā.

Ostas pārvaldes struktūru, ostas valdes un ostas pārvaldnieka tiesības un pienākumus nosaka ostas pārvaldes nolikums. Ostas pārvaldes sastāvā ir ostas valde, kas ir augstākā lēmējinstitūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks.

Ostas pārvaldes finanšu līdzekļus veido:

---

[97] http://www.rucava.lv/images/dok/att-progr/Rucava-AP-strategiska-dala-final-aktualizacija-23042015-1.pdf
[98] https://likumi.lv/doc.php?id=57435

- atskaitījumi no ostas maksām;
- zemes nomas maksa;
- nomas (īres) maksa par ostas pārvaldes īpašumā esošo vai valdījumā nodoto nekustamo īpašumu iznomāšanu (izīrēšanu);
- investīcijas;
- maksa par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem;
- dāvinājumi (ziedojumi);
- dotācija no pašvaldības budžeta, ja ostas pārvalde ir pašvaldības iestāde un attiecīgā pašvaldība šādu dotāciju ir paredzējusi savā budžetā.

5.3. Ostas attīstības mērķis, uzdevumi, prioritātes un plānotie pakalpojumi

Balstoties uz 4. nodaļā veikto stirpo un vājo pušu, iespēju un draudu analīzi, kā arī ņemot vērā iepriekšējās nodaļās aprakstīto plānošanas un likumdošanas ietvaru Papes ostas attīstības **mērķis** ir:

Veicināt uzņēmējdarbības un piekrastes tūrisma attīstību Rucavas novadā, tādējādi palielinot novada atpazīstamību un ekonomisko aktivitāti.

Vīzija: Papes osta – reģionāla mēroga jahtu osta, platforma uzņēmējdarbības un piekrastes tūrisma piedāvājumu un ekonomiski aktīvas un daudzfunkcionālas piekrastes telpas attīstībai Rucavas novadā.

Lai sasniegtu izvirzīto Papes ostas mērķi, ir izvirzītas trīs attīstības prioritātes līdz 2028. gadam

P1: Papes ostas pārvaldības atjaunošana

- Papes ostas pārvaldes izveide;
- Osta nolikuma izstrāde un apstiprināšana;
- Papes ostas robežu noteikšana un apstiprināšana;
- Īpašumtiesību jautājumu sakārtošana;
- Osas noteikumu izstrāde un apstiprināšana;
- Ostas attīstības programmas izstrāde un apstiprināšana;
- Ostas maksu un maksas par pakalpojumiem tarifu noteikšana

P2: Papes ostas infrastruktūras atjaunošana izveide

- Ostas savienojumu izveide ar publiskās infrastruktūras tīklu;
- Ostas infrastruktūras rekonstrukcija;
- Jaunas ostas infrastruktūras izbūve.

P3: Papes ostas pakalpojumu izstrāde un veicināšana

- Ostas mājas lapas izveide;
- Ostas popularizēšana vietējā un reģionālā mērogā;
- Sadarbības ar organizācijām, iestādēm un komersantiem;
- Vienota Rucavas novada tūrisma piedāvājuma izstrāde.

Pēc pamata ostas infrastruktūras izveides Papes ostā tiek plānoti šādi pakalpojumi:

- zemes noma;
- ūdens teritorijas noma;
- piestātņu īre;
- jahtu serviss.

Pēc darbības uzsākšanas progresu raksturojošie rādītāji:

- Apkalpotās jahtas vienības;
- Investīciju pieaugums;
- Darbavietu skaita pieaugums;
- Jaunu uzņēmējsabiedrību veidošanās.

6. Jaunbūvējamās/rekonstruējamās ostas infrastruktūras objektu inženiertehniskais raksturojums

Jaunbūvējamā ostā tiek plānoti šādi galvenie inženiertehniskie objekti:

- Kuģošanas kanāls un tā rekonstrukcija;
- Kuģošanas drošības risinājumi un to izveide ostā;
- Piestātnes un to izbūve;
- Moli un to pārbūves un atjaunošana;
- Ceļi, laukumi, un servisa ēkas un būves, inženierkomunikācijas.

6.1. Kuģošanas kanāla rekonstrukcijas apraksts

Kuģošanas kanāla pārbūves darbi ietilpst jaunizbūvējamās Papes ostas kompleksa infrastruktūras objektu sastāvā. Atbilstoši izvēlētajam ostas attīstības variantam kuģošanas kanālu paredzēts izveidot tikai priekšostas daļā, vai kombinētajā variantā priekšostas daļā un ostas robežās Papes kanāla daļā.

Kopumā ir jāparedz esošā kanāla paplašināšana un padziļināšana: dziļumā līdz 4,5 m, lai nodrošinātu jahtu un kuteru kuģošanas, un piestātnes izmantošanu atbilstoši to izmēriem: garums līdz 20 m, iegrime līdz 3,5 m vai dziļumā līdz 3,5 m, lai nodrošinātu jahtu un kuteru kuģošanas, un piestātnes izmantošanu atbilstoši to izmēriem: garums līdz 12 m , iegrime līdz 2,5 m.

Pirms kuģošanas kanāla pārbūves darbu uzsākšanas ir jāveic teritorijas sagatavošanas darbi, pievedceļu un apakšzemes inženierkomunikāciju izbūvi, krasta stiprinājumu izbūvi.

Veicot būvprojekta izstrādes darbus kuģošanas kanāla pārbūvei jāievēro prasības, kuras noteiktas noteikumos MK Nr. 475 "'Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatorija tīrīšanas un padziļināšanas kārtība ", kā arī jāsaņem tehniskos noteikumus no Valsts vides dienesta. Padziļināšanas darbu veikšanai jāsaņem Latvijas Jūras administrācijas saskaņojums.

6.2. Piestātņu izbūvju apraksts

Konsultants piestātņu izbūvei piedāvā trīs risinājumus: neenkurots bolverks no metāla rievpāļiem ar monolītu dzelzsbetona virsbūvi; estakādi uz pamatnes no metāla čaulpāļiem, kuru diametrs, ar monolītu dzelzsbetona vai tērauda - koku virsbūvi; peldošā piestātne. Risinājumu izvēle var tikt mainīta, veicot būvprojekta izstrādi.

6.2.1. Pirmais risinājums

Iespējamās piestātnes konstrukcijas risinājums nr. 1 – neenkurots bolverks no metāla rievpāļiem ar monolītu dzelzsbetona virsbūvi. Kordona atzīme 2,5 m, gultnes atzīme pie

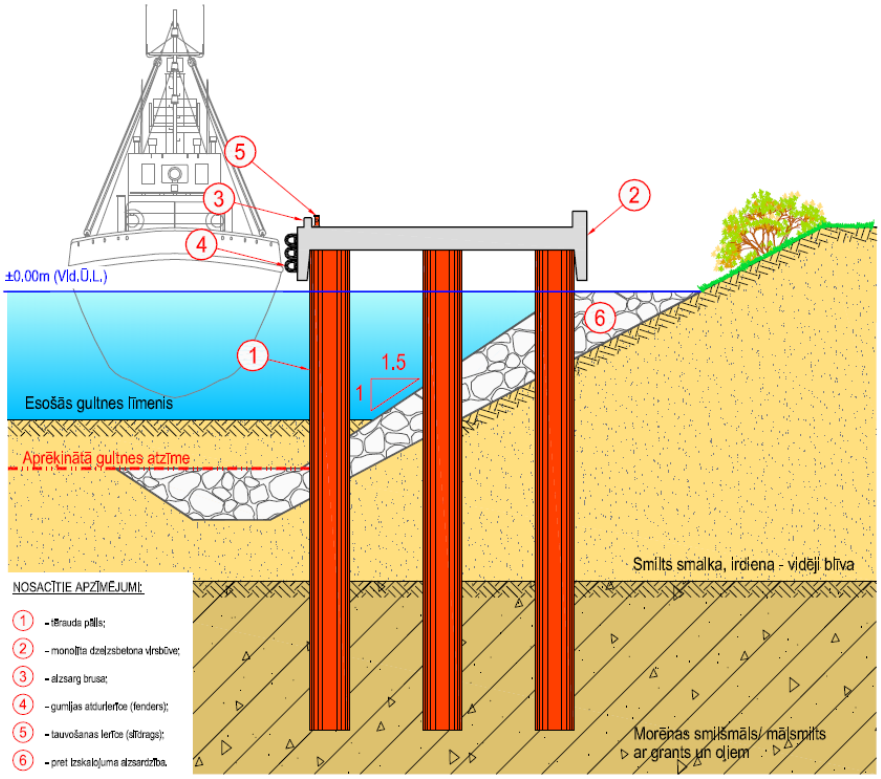
kordona – mīnus 3,5 m. Piestātnes aprīkojums: atvairierīces, glābšanas un pietauvošanās ierīces (poleri/slīdragiem) (6.1. attēls).

6.1. att. Bolverka piestātnes principiāla konstrukcija[99]

6.2.2. Otrais risinājums

Iespējamās piestātnes konstrukcijas risinājums nr. 2 – estakāde uz pamatnes no metāla čaulpāļiem, kuru diametrs, ar monolītu dzelzsbetona vai tērauda-koku virsbūvi (6.2. attēls). Gultnes atzīme pie projektējamā piestātnes kordona mīnus 3,5 m, kordona atzīme 2,5 m. Nogāze zem piestātnes nostiprināta ar granīta akmeņiem.

[99] http://www.skontobuve.lv/lv/objekti/tilti-un-hidrotehniskas-buves/rigas-ostas-naftas-produktu-piestatne

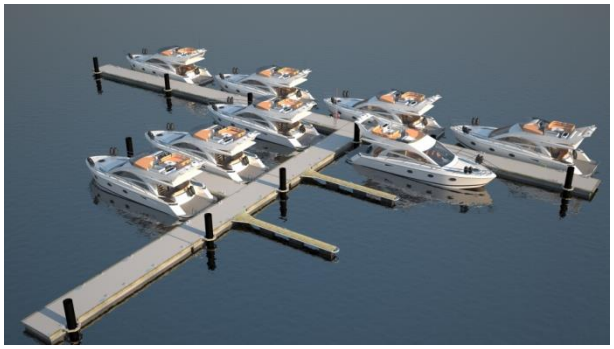


6.2. att. Estakādes piestātnes principiāla konstrukcija

Piestātne jābūt aprīkotai ar glābšanas un tauvošanas ierīcēm (poleriem/slīdragiem), atvairierīcēm (fenderi), kas paredzēti mazo kuģu drošai pietauvošanai un aizsargbrusu.

6.2.3. Trešais risinājums

Iespējamās piestātnes konstrukcijas risinājums nr. 3 – peldošā piestātne. Peldošā piestātne izveidota no peldošiem betona pontoniem (6.3. attēls). Pontoni savienoti ar peldošiem pirkstplostiem laivu un jahtu pietauvošanai. Dotā konstrukcija nodrošina drošu kuģošanas līdzekļu pietauvošanos. Pontonu stiprinājumus no tērauda enkurpāļiem vai metāla ķēdes ar betona enkuriem. Piestātne jābūt aprīkota ar glābšanas un tauvošanas ierīcēm (poleriem/slīdragiem), atvairierīcēm (fenderi), kas paredzēti mazo kuģu drošai pietauvošanai.



6.3. att. Peldošas piestātnes principiāla konstrukcija

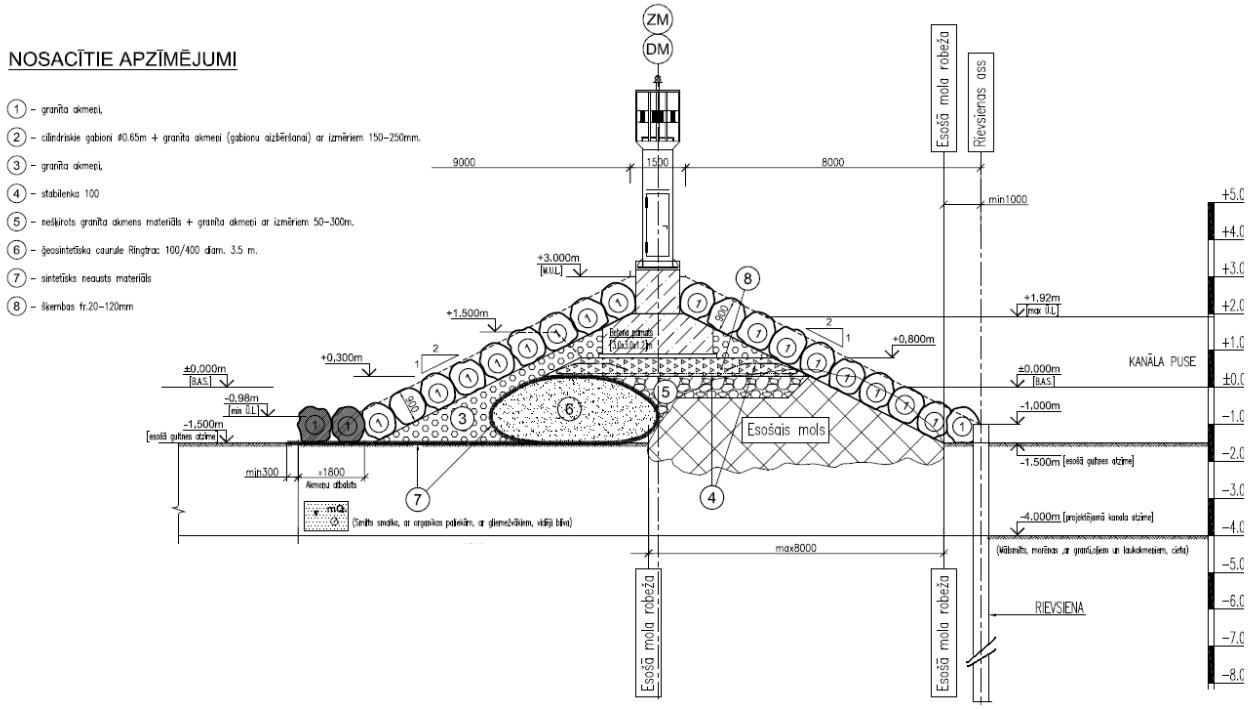
Piestātnes komponējums – no atsevišķiem elementiem. Visi elementi ir rūpniecisks ražojums, tos piegādā uzstādīšanas vietā ar autotransportu. Elementi ir viegli saliekami uzstādīšanai projekta stāvoklī. Ja nepieciešams, neilgā laika posmā peldošo piestātni var demontēt un pārvest uz citu vietu. Pārejas tiltiņi, slīdragi, fenderi un glābšanas līdzekļi – arī ir gatavi izstrādājumi.

6.3. Molu pārbūves un rekonstrukcijas darbu apraksts

Molu konstrukcija ir kombinēta. Konstrukcijas pamatne – akmens krāvuma dambis virs esošo molu paliekām. Atbalsta elements - rievsiena no tērauda rievpāļiem. Pēc molu projektēšanas pieredzes, ka vertikālas atbalstsienas gadījumā, ja tā ir augstāka par ūdens līmeni, kanāla akvatorijā starp moliem var veidoties viļņošanās zonas, kas apgrūtinātu kuģu kustību kanālā. Tādēļ atbalsta rievsienas virsmas atzīme var būt pieņemta mīnus 1,0 m, bet augstāk stiepjas akmens nogāze.

Molu projektēšanas robežas pieņemtas tā, lai pirmajā ekspluatācijas stadijā, līdz pilnīgai molu rekonstrukcijai, tiktu nodrošināta gultnes atzīme kanālā – mīnus 3 m.

Esošā mola ķermenis tiek izmantots tā, lai celtniecības gaitā būvniecības tehnika varētu pārvietoties un strādāt mola galvā. Tādēļ tiek organizēta pagaidu brauktuve, kuru vienā pusē norobežo esošais mols, bet otrā – ģeosintētiska caurule ar diametru 3,5 m (tuvāk saknei diametrs 2,6 m), kas piepildīta ar smiltīm. Brauktuves segums – šķembas virs nešķirotu akmeņu slāņa. Akmens krāvuma saskarē ar grunti ieklāj ģeotekstila kārtu (6.4. attēls).



6.4. att. Dienvidu mola principiāla konstrukcija[100]

Ārējā slāņa akmeņu lielums pieņemts pēc aprēķiniem. Dziļāk mola galva tiek piepildīta ar mazākiem akmeņiem, bet mola galvas gala daļā, lai nodrošinātu būves saglabātību būvniecības laikā iespējamo vētru gadījumā, izmanto cilindriskus gabionus. Molu galvās ierīko betona pamatus ostas zīmju uzstādīšanai.

6.4. Kuģošanas drošības principiālie risinājumi

Paredzēts izbūvēt navigācijas ugunis uz abām vārtu galvām, kas veido ostas vārtus – Ziemeļu mola galvā ar sarkanu ugunszīmi un Dienvidu mola galvā ar zaļu ugunszīmi (6.1. tabula). Ugunszīmes paredzēts izbūvēt analoģiskas jau esošajām navigācijas zīmēm uz pārējām brīvostas hidrobūvēm. Tiek pieņemts, ka pirms navigācijas zīmju izbūves jau ir veikta molu galvas pilnīga pārbūve. Ugunszīmēm jāatbilst Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1024 „Noteikumi par tehniskajām prasībām navigācijas tehniskajiem līdzekļiem", īpašu vērību pievēršot redzamības attālumam, kuram jābūt ne mazākam par 1 jūras jūdzi

6.1. tabula. Rekomendējamie tehniskie parametri ostas vārtu navigācijas zīmēm

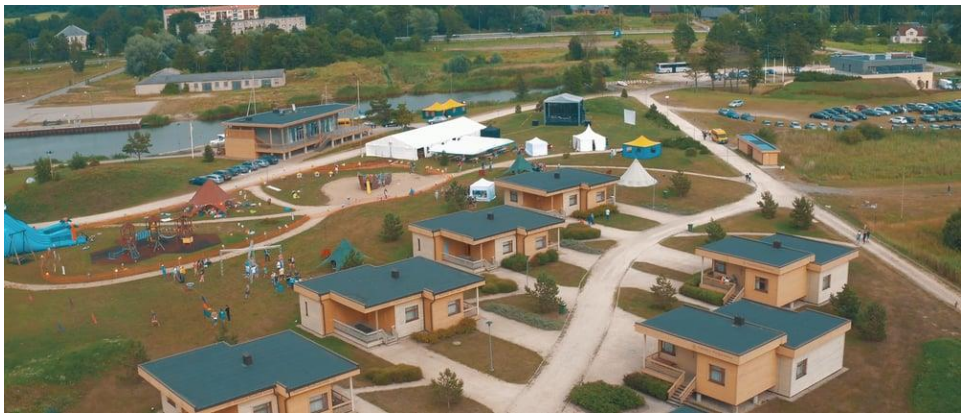
Nr.	Nosaukums	Ugunszīmes foto
Krasta ugunszīme - KZ4.		
1.	Navigācijas zīmes augstums 4,6 metri	

[100] Ziemeļu mola konstrukcija spoguļsimetriskā Dienvidu molam.

2.	Torņa pamatdaļas diametrs 0,96 metri, augstums 3.6 metri	
3.	Torņa augšdaļas diametrs 1,5 metri, augstums 1,0 metrs	
4.	Navigācijas zīmes augstums no zemes virsmas 8 metri	
5.	Zīme aprīkota ar pasīvajiem radiolokācijas atstarotājiem	
6.	Torņa tiek izmantots kā rezerves daļu un instrumentu noliktava	
7.	Torņa korpusa apakšdaļa izgatavota no 8 mm S355J2 tērauda	
8.	Korpusa augšdaļa izgatavota no 5 mm S355J2 tērauda	
9.	Augšējā laukuma klājs izgatavots no rievota lokšņu tērauda	
10.	Tornis aprīkots ar zibens novadītāju, kur pretestībai jābūt ne mazākai kā 4 omi	
11.	Torņa apakšdaļā ierīkotas slēdzamas durvis	
12.	Torņa iekšpusē ierīkotas kāpnes	

6.5. Ceļi, laukumi, un servisa ēkas un būves, inženierkomunikācijas

Izbūvējamo ēku kompleksā var tikt iekļauta ostas administrācijas ēka, tajā iekļaujot informācijas centru un atpūtas telpas. Atsevišķi var paredzēt izbūvēt atpūtas mājiņas, kopējās dušas un tualetes telpas, sporta laukumu, restorānu vai kafejnīcu ēku grupas. 6.5. attēlā attēloti atpūtas mājiņu un sporta laukumu izvietojums Kuivižu ostā.



6.5. att. Kuivižu ostā izveidotais atpūtas komplekss un piebraucamie ceļi[101]

[101] http://www.kapteinuosta.lv/

Jahtu un kuteru ekspluatācijas servisa nodrošināšanai var paredzēt speciālas ēkas izbūvi (t.i. buru remonts, palīgtelpas u.c.), t.sk. angārus, kur peldlīdzekļus var uzglabāt ziemas periodā (6.6. attēls). Balstoties no ienākošu laivu skaita un pieprasījumu, iespējams izveidot degvielas uzpildes staciju, ostas piestātnē.

6.6. att. Administrācijas ēka un ūdenstransporta novietošanas angārs Portlandas ostā[102]

Ostas teritorijā jāizbūvē arī virszemes inženierkomunikācijas (apgaismojumu, elektroapgādes individuālos pieslēgumus jahtu un kuteru piestātnēm), jāveic piebraucamo ceļu un laukumu izbūvi (nodrošinot virsūdeņu savākšanu un novadīšanu no visas projektējamās teritorijas. 6.7. attēlā attēlots Rolec iekārtas, kas nodrošina pietauvojušās jahtas ar elektroapgādi, ūdensapgādi un interneta savienojumu.

6.7. att. Rolec iekārta piestātnē[103]

[102] http://www.atkinsglobal.com/en-gb/projects/portland-marina
[103] http://www.rolecserv.com/marina/product/Seawave

7. Ostas grafiskā daļa – teritorijas plāna risinājumi

Papes ostas attīstības plāna koncepcija ir izstrādāta divos variantos - variants A un variants B (grafiskais materiāls attēlots 4. pielikumā):

- Variants A – priekšostas izveide ar piestātnēm un minimālu sauszemes infrastruktūru;
- Variants B – kombinētais variants, kas paredz varianta A izbūvi ar Papes kanāla padziļināšanu ar atbilstošu iekšējās ostas izveidi.

Jaunbūvējamās ostas galveno infrastruktūras objektu kompleksā plānots iekļaut šādus objektus:

- Ziemeļu un Dienvidu molu;
- Priekšostu;
- Jahtu un kuteru piestātnes;
- Ceļus, laukumus;
- Komercapbūves un servisa ēkas, būves;
- Inženierkomunikācijas.

Atbilstoši projekta ieguvumu izmaksu analīzei (skatīt 9. nodaļu) ir plānota tikai viena – ekonomiski pamatotākā varianta izbūve.

Objektu izbūves darbus iespējams veikt divās kārtās (abiem plānojuma variantiem), ja šādu vajadzību nosaka projekta finansētāju struktūra (piemēram, varianta A pamatā paredz tikai priekšostas izveidi, kur molu konstrukcijas varētu finansēt valsts budžets un pārējo infrastruktūru, t.sk. varianta B izveidi: piestātnes, pievadceļus utt., pašvaldības atlasīts investors konkursa kārtībā).

7.1. Iespējamais būvprojektēšanas apjoma dalījums

Plānojot būvprojektēšanu, darbus iespējams dalīt atbilstoši piesaistāmajiem finanšu līdzekļiem (piemēram, molu izveides būvprojekts tiek nodalīts no pārējā apjoma, ja molu izveidi finansē valsts budžets vai ES fondi).

Būvprojektēšanas darbu pirmajā kārtā var nosacīti tikt iekļauti sekojoši pasākumi:

1) Teritorijas sagatavošana pievedceļa izbūvei, krasta stiprinājumu izbūvei, inženierkomunikāciju izbūvei un Dienvidu mola sākuma posma (no sauszemes) izbūvei;
2) Pievedceļa izbūve un objekta apsardzes ēkas izbūve;
3) Apakšzemes inženierkomunikāciju izbūve;
4) Dienvidu mola izbūve un Ziemeļu mola pārbūve, un izbūve;
5) Priekšostas izbūves darbi, tajā skaitā vecā Dienvidu mola elementu izcelšana un padziļināšanas darbi priekšostas teritorijā;

6) Jahtu nolaišanas un pacelšanas "'slipu"' izbūve (variantā A un variantā B);
7) Esošā kanāla tīrīšana (šo darbu rezultātā tiks novērsti aizsērējumi un nodrošināta stabilu ūdens notece);
8) Teritorijas labiekārtošanas darbi.

Būvprojektēšanas darbu otrajā kārtā var nosacīti tikt iekļauti sekojoši pasākumi:

1) Esošā Papes kanāla padziļināšana, paplašināšana un krastu stiprināšana navigācijas vajadzībām plānotās ostas robežās;
2) Ostas piestātņu izbūve Papes kanāla daļā;
3) Virszemes inženierkomunikāciju izbūve;
4) Teritorijas labiekārtošanas darbi;
5) Jahtu un kuteru ekspluatācijas servisa, un aprīkojuma uzglabāšanas ēkas izbūve;
6) Komerciālas nozīmes objektu izbūve.

7.2. Būvprojektēšanas risinājumi

Izstrādājot būvprojektu tā sastāvā jāietver sekojoši izpētes darbi:

1) topogrāfiskā, batimetriskā un ģeodēziskā izpēte;
2) ģeotehniskā izpēte;
3) izsmeļamās grunts, ķīmiskās un ekotoksikoloģiskās analīžu veikšana (grunts no priekšostas akvatorija padziļināšanas un kanāla tīrīšanas vajadzībām);
4) izsmeļamās grunts atbērtņu risinājumi;
5) vides sadaļa, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras rezultātiem (piemēram, monitoringa sistēmas, kompensāciju pasākumi utt.).

Objekta ūdensapgāde var tikt nodrošināta no lokālā artēziskā urbuma (projektējamā urbuma debitu jānosaka būvprojekta izstrādes gaitā atbilstoši projektējamo infrastruktūras ēku aprīkojumam un to izmantošanas režīmam).

Saimnieciskos notekūdeņu novadīšanai no infrastruktūras ēku sanitārajām ierīcēm un no jahtām var paredzēt lokālu kanalizācijas sistēmu (variants Nr. 1: izbūvēt lokālus notekūdeņu krājrezervuārus –izsmeļamās bedres; 2) variants Nr. 2 izbūvēt lokālās notekūdeņu attīrīšanas ietaises).

Ārējās ugunsdzēsības nodrošināšanai jāierīko ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vieta. Ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vieta jāaprīko ar ūdens ņemšanas akām un ugunsdzēsības mašīnu piebraukšanas laukumu.

Ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vieta ieplānota: zonā Nr. 16 atbilstoši eksplikācijai B variantā un zonā Nr. 15 atbilstoši eksplikācijai A variantā ostas plānā. Ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vieta jāaprīko ar ūdens ņemšanas akām un ugunsdzēsēju mašīnu

piebraukšanas laukumu. Ārējās ugunsdzēsības nodrošināšanai jāierīko ugunsdzēsības ūdens ņemšanas vieta pie padziļinātā kanāla, t.sk. arī jāaprīko vieta ar ūdens ņemšanas akām un ugunsdzēsējus mašīnu piebraukšanas laukumu.

Būvprojekta sastāvā papildus galvenajām daļām jāprojektē arī objekta elektroapgādes un apgaismojuma daļa, automātisko elektrosakaru risinājumi- perimetrālā apsardzes sistēma (ietverot videonovērošanu), pieslēgumu identificēšanas sistēma (piekļuves kontroles, trauksmes izziņošanas sistēmai, apgaismojuma vadības sistēma).

7.3. Jauna mola izbūves un esošā mola pārbūve

Molu izbūves darbu projektēšanai ir strikti jāievēro ierobežojumi, kas tiks izvirzīti ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā. Pirms molu izbūves darbu uzsākšanas jāveic teritorijas sagatavošanas darbi, pagaidu būvlaukumu izveide, pievedceļu un apakšzemes inženierkomunikāciju izbūve, krasta stiprinājumu izbūve.

Molu izbūves darbus plānots sākt ar Dienvidu mola izbūvi, būvdarbus sākot no krasta (Nr. 4 atbilstoši eksplikācijai ostas plānā). Paralēli Dienvidu mola izbūves darbiem var sākt pārbūvēt esošo Ziemeļu molu (Nr. 3 atbilstoši eksplikācijai ostas plānā).

Projektējot molu konstrukciju jāievēro sekojošais:

- priekšostas akvatoriju plānots padziļināt nepieciešamajā dziļumā -projektējamais dziļums līdz 4,5 m (lai nodrošinātu jahtu un kuteru kuģošanas, un piestātnes izmantošanu atbilstoši to izmēriem: garums līdz 20 m , iegrime līdz 3,5 m);
- gar Dienvidu molu tiks izbūvētas piestātnes (atbilstoši jahtu un kuteru vietnes zonām Nr. 13a un Nr. 13b), līdz ar to jāparedz atbilstošā infrastruktūra (t.sk. elektrības pieslēgums).

Projektējamo molu konstrukcijā jāizmanto smiltis, kuras iegūtas priekšostas akvatorija padziļināšanas darbu rezultātā (zona Nr. 2 atbilstoši eksplikācijai ostas plānā), t.sk. arī kuģošanas kanāla padziļināšanas darbu rezultātā.

Molu konstrukcijā, smilts iestrādes tehnoloģijā iespējams pielietot ģeosintētiskos materiālus (piemēram, geotube, geocontainer, geobag utt.) ar smilts hidraulisko uzpildi.

Projektējamo molu konstrukcijā iespējams izmantot būvmateriālus kurus iegūs vēsturiskā Dienvidu mola veco konstrukciju elementu (zona Nr. 15 atbilstoši eksplikācijai ostas plāna variantā B) demontāžas darbu rezultātā.

Ziemeļu mola pārbūves darbus plānots sākt no jūras akvatorija. Veicot Ziemeļu mola pamatnes pārbūvi ir maksimāli jāizmanto esošā Ziemeļu mola pamatne (tās izmantošanas apjomu jānosaka Būvprojekta izstrādes procesa sagatavošanās darbi fāzē).

Priekšostas zonā tiek plānoti akvatorija padziļināšanas darbi sekojošā platībā:

- A variantā (zona Nr. 2) - 7,6 ha;
- B variantā (zona Nr. 2 un 2a) - 10 ha;

Padziļināšanas darbu rezultātā iegūtajām smiltīm jāveic fizikālās, ķīmiskās un ekotoksikoloģiskās analīzes. Padziļināšanas darbos iegūto smilti, kura fizikālie un ķīmiskie rādītāji un piesārņotības pakāpe atbilst prasībām, nepieciešams izvest uz jūras atbērtne, vai izvietot citās saskaņotās atbērtnēs atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma atzinumam.

7.4. Kuģošanas kanāla pārbūves darbi

Papes ostas kuģošanas kanāla izbūvei tiek plānoti divi varianti: variants A un variants B. Variantā A paredzēta esošā kanāla tīrīšana dziļumā līdz 2 m un šo kanālu nav paredzēts izmantot kuģošanai. Šajā variantā jahtu un kuteru novietne ir plānota priekšostas akvatorijā pie Dienvidu mola (zona Nr. 13 atbilstoši eksplikācijai ostas plāna variantā A).

Kā jau iepriekš tika minēts, plānojuma variantā B paredzēta esošā kanāla paplašināšana un padziļināšana nepieciešamajā dziļumā:

- dziļumā līdz 4,5 m, lai nodrošinātu jahtu un kuteru kuģošanas un piestātnes izmantošanu atbilstoši to izmēriem: garums līdz 20 m, iegrime līdz 3,5 m (kanāla posms atbilstoši jahtu un kuteru novietnes zonai Nr. 13 c);
- dziļumā līdz 3,5 m, lai nodrošinātu jahtu un kuteru kuģošanas, un piestātnes izmantošanu atbilstoši to izmēriem: garums līdz 12 m, iegrime līdz 2,5 m (kanāla posms atbilstoši jahtu un kuteru novietnes zonai Nr. 14 a un 14 b).

Veicot būvprojekta izstrādes darbus kuģošanas kanāla pārbūvei jāievēro prasības, kuras noteiktas noteikumos MK Nr. 475 “Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatorija tīrīšanas un padziļināšanas kārtība”.

7.5. Piestātņu izbūves apraksts

Papes ostas plānojuma variantā A paredzēta piestātņu izbūve gar Dienvidu molu (zona Nr. 13a un Nr. 13b atbilstoši eksplikācijai). Piestātni plānots izbūvēt, lai nodrošinātu jahtu un kuteru uzturēšanas, un servisa iespējas:

- jahtu un kuteru: garums līdz 20 m, iegrime līdz 3,5 m;
- projektējamo piestātņu kopējais garums paredzēts 365 m;
- kopējā jahtu ietilpība 43 gab.;
- pirmā tipa jahtām vai kuteriem (garums 20 m) vai 60 gab.;
- otrā tipa jahtām vai kuteriem (garums 12 m) vai 58 gab.

Ostas kapacitātes aprēķins sniegts 5. pielikumā. Papes ostas plānojuma variantā B paredzēta piestātņu izbūve gan gar Dienvidu molu, gan arī Papes kanālā. Papes ostas plānotajā variantā B paredzēta piestātņu izbūve:

- gar Dienvidu molu (zonas Nr. 13a un Nr. 13b atbilstoši eksplikācijai plānā);
- gar paplašinātā un padziļinātā kanāla malu (zona Nr. 13c atbilstoši eksplikācijai plānā);
- gar paplašinātā un padziļinātā kanāla malu (zona Nr. 14a un Nr. 14b atbilstoši eksplikācijai plānā).

Plānojuma variantā B projektējamo piestātņu kopējais garums paredzēts:

- zonā Nr. 13a, Nr. 13b - 365 m (kopējā ietilpība 43 jahtas ar garumu līdz 20 m, iegrime 3,5 m);
- zonā Nr. 13c – 120 m (kopējā ietilpība 14 jahtas ar garumu līdz 20 m, iegrime 3,5 m);
- zonā Nr. 14a, 14b – 234 m (38 jahtas ar garumu līdz 12 m, iegrime 2,5 m).

Piestātnes paredzēts nodrošināt ar elektroapgādi, apgaismojumu, perimetrālās apsardzes sistēmu (ietverot optisko zemūdens kabeļu izbūvi, videonovērošanu, elektropieslēgumu identificēšanas sistēmu piekļuves kontrolei, trauksmes izziņošanas sistēmu) un apgaismojuma vadības sistēmu.

8. Nepieciešamo kapitālieguldījumu raksturojums un sadalījums kārtās

Balstoties uz iegūtajiem izpētes datiem, Konsultants rekomendē Papes ostas teritorijā attīstīt jahtu ostu. Ņemot vērā, ka šobrīd nav pieejama infrastruktūra jahtu ostas izveidei, izstrādājot stratēģiju, tika sagatavoti divi Papes jahtu ostas attīstības varianti - variants A un variants B. Abos variantos ir uzrādītas indikatīvās darbu komponentes, kas varētu tikt veiktas, lai realizētu konkrētos variantus (8.1. tabula). Būvdarbu komponentes var tikt precizētas būvprojekta izstrādes gaitā[104].

Abu variantu plānotā infrastruktūra aizņems aptuveni 14,9 ha plašu sauszemes teritoriju un aptuveni 7,5 ha jūras ūdens akvatorijas. Papes jahtu ostā plānotā infrastruktūra ietvers: drošu un vienkāršu pieeju ostai, kas nodrošinās pietiekami plašu un dziļu molu aizsargātu akvatoriju un navigācijas palīglīdzekļus. Pieejas kanāls sākas no ostas vārtiem, kuru veido divi moli. Ņemot vērā precīzos viļņu augstuma ierobežojumus attiecībā pret drošību un komfortu, moli ir obligāts priekšnoteikums, lai radītu drošu iekšējo akvatoriju. Ierīkotā peldošo muliņu sistēma akvatorijā veido faktisko piestātnes vietu (kompleksu).

Abos variantos, indikatīvi noteiktas izbūvējamās Papes ostas hidrotehniskās būves. Koncepcijas ietvaros ir izstrādāti indikatīvi molu izbūves šķērsprofili, piekrastes laivu piestātņu izbūves plāni, u.c. Balstoties uz to, tika aprēķināti Papes ostas izbūvei nepieciešamie darbi (piemēram, kanāla gultnes padziļināšanas darbi, krasta stiprinājuma izmaksas, u.c.). Pēc plānotā ostas apjoma, pirmajā attīstības kārtā ir paredzēts izveidot Ziemeļu mola un Dienvidi mola izbūvi. Tā rezultātā tiek nodrošināta iekšējā akvatorija jahtu vai kuteru piestātņu iespējamajai izbūvei.

Plānots izvietot *variantu A* gadījumā 43 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 20 m (maksimālo iegrimi 4,5 m) vai arī 60 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 12 m (maksimālo iegrimi 3,5 m). *Varianta B* gadījumā 40 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 20 m (maksimālo iegrimi 4,5 m) un, papildus, 58 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 12 m (maksimālo iegrimi 3,5 m).

Jaunās ostas piestātnes tiks labiekārtotas: tās tiks nodrošinātas - piem., ar dzeramo ūdeni, elektrību, tālruņa pakalpojumiem, kabeļtelevīziju un interneta pakalpojumiem. Pakalpojumu apjoms pirmajā kārtā būs atkarīgs no ostas pārvaldītāja prasībām.

Tiks ietverti arī tāda veida peldlīdzekļiem nepieciešamie aprīkojumi, kā atkritumu savākšana un degvielas doks (lai izsniegtu peldlīdzekļiem degvielu).

[104] Šajā nodaļā apskatītas piedāvāto variantu investīciju izmaksas, kā arī investīciju apgūšanas etapi un termiņi. Šie termiņi var mainīties atkarībā no projekta realizācijas uzsākšanas laika un pieejamā finansējuma apjoma un avota.

Vēl tiks ierīkota laivu ūdenī nolaižamā rampa t. saucamā „Slip", kas būtībā ir slīpa, līdzena virsma, kura ir konstruēta tā, lai nolaistu un izvilktu no ūdens laivas un citus peldlīdzekļus. Tā kā ziemas apstākļos visām laivām (arī lielākajām jahtām) ir jāstāv uz sauszemes, ir nepieciešams laivu pacēlājs.

Pie visiem aprīkojumiem/iekārtām tiks izbūvēts viegls pieejas ceļš. Automobiļu un treileru novietošanai tiks izbūvētas autostāvvietas, kopējais to skaits pirmajā kārtā ir līdz 30 vietām automašīnām un 20 vietas automašīnām/treileriem.

Perspektīvā plānots uzcelt ostas administrācijas ēku. To varētu apvienot ar vairākām apkalpošanas ēkām, lai nodrošinātu jahtas īpašniekus ar pamatpakalpojumiem. Varētu apvienot informācijas centru (tūristu informācija, laika ziņas), atpūtas telpas (ietverot tualetes, izlietnes un dušas), jahtklubu vai veikalu, bārs/restorāns, utt.

Projekta Pirmās kārtas infrastruktūras izbūve varētu aizņemt aptuveni 12 ha no kopējās 14,9 ha ostas vajadzībām potenciālās teritorijas. Pirmajā ostas būvniecības posmā ir paredzēts izbūvēt sekojošas hidrotehniskās būves:

- Ziemeļu mola pārbūve/izbūve 225 m garumā;
- Dienvidu mola izbūve 670 m garumā;
- Ostas vārtu navigācijas zīmes.

Jāņem vērā, ka veicot aprēķinus administrācijas ēkas inženiertīkla (elektroapgāde un ūdens apgāde, notekūdeņu aizvadīšana, utt.) projektēšanai un uzstādīšanai, lai nodrošinātu labu pamatpakalpojumu kvalitāti (duša, tualetes, elektrība, internets, utt.).

Pievadkanāla dziļums būs 5,5 m, platums 30 m un garums aptuveni 570 m. Padziļinātā akvatorija dziļums būs 4,0 m.

Krastmalā ir paredzēts izveidot labiekārtotu infrastruktūras zonu, kas ietvertu administrācijas ēku (nodrošinātu vietu ostas pārvaldei un pamatpakalpojumiem iebraukušajiem tūristiem/jūrniekiem (dušas, tualetes, informācijas stends, internets, kafejnīca, atpūtas telpas, utt.), „slipu" izvietojumu, u.c. Lai ērtāk varētu piekļūt ostai, ir paredzēts izbūvēt pievedceļus un autostāvvietas. Neaizņemtā ostas teritorija tiek atstāta sauszemes attīstībai - pēc platības izmantošanas, kura nepieciešama, lai realizētu pirmās un otrās kārtas attīstību, tā būs aptuveni 15 ha.

Variantu investīciju izmaksas (no ostas infrastruktūras attīstības viedokļa) noteiktas, ņemot par pamatu līdzvērtīgus projektus ar atbilstošiem būvdarbiem un izmaksām (*Jahtu peldošo piestātņu un to inženierkomunikāciju izbūve - Rīgas Brīvosta; Gultnes nostiprināšana - Jūrmala, Lielupes krastā Majoru- Dubultu posmā; Kuivižu ostas teritorijas attīstība - Salacgrīva, u.c.*), saskaņā ar publiski pieejamu informāciju.

Projekta izvērtēšanai no investīciju viedokļa ņemts vērā, ka:

- Divu projekta īstenošanas variantu risinājumi atšķiras ar komponentu sastāvu (variantu risinājumu investīciju salīdzinājumu skatīt 8.1. tabulā);
- Galvenās atšķirības piedāvātajiem variantiem Papes ostas infrastruktūras izveidē ir sekojošas:
  - plānots izvietot varianta A gadījumā 43 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 20 m (maksimālo iegrimi 4,5 m) vai arī 60 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 12 m (maksimālo iegrimi 3,5 m);
  - varianta B gadījumā 40 jahtas vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 20 m (maksimālo iegrimi 4,5 m) un papildus 58 jahtas, vai kuterus ar maksimālo garumu līdz 12 m (maksimālo iegrimi 3,5 m);
- Piedāvātajiem variantiem ir vairākas darbu sadaļas, kas ir vienādas un nav nepieciešamas salīdzināšanai, piemēram, sauszemes infrastruktūras izbūves darbi (administrācijas ēka, stāvlaukumi, u.c.) vai braucamā ceļa izbūve (ceļa braucamā daļa izveide, ievalkas izbūve, planēšanas darbi, u.c.), vai sagatavošanas darbi būvniecībai (mobilizācija, uzmērījumi, būvlaukuma ierīkošana, u.c.).

8.1. tabula. Variantu risinājumi Papes ostas attīstības koncepcijas 2018. - 2028. gadam izstrādei

Nr.p.k.	Ieviešanas kārta	Darba nosaukums	Varianti	
			A	B
1	**1**	*Nepieciešamo zemes gabalu ostas izveidei iegāde un atsavināšana*	**X**	**X**
2		*Jūras daļa ar hidrotehniskajām būvēm (moliem, navigācijas bākas, padziļināšana priekšostā)*		
2.1	**1**	Vēsturiskā Dienvidu mola veco konstrukciju elementu demontāža	**X**	**X**
2.2	**1**	Ziemeļu mola pārbūve (L=225 m)	**X**	**X**
2.3	**1**	Dienvidu mola izbūve (L=670 m)	**X**	**X**
2.4	**1**	Ostas vārtu navigācijas zīmes	**X**	**X**
2.5	**1**	Padziļināšanas darbi priekšostas zonā	**X**	**X**
3		*Kanāla padziļināšanas darbi*		
3.1	**2**	Esošā kanāla tīrīšanas darba zona b=30,0m (sektoram ar piestātni kuģošanas līdzekļiem)	**X**	**X**

Nr.p.k.	Ieviešana s kārta	Darba nosaukums	Varianti	
			A	B
3.2	**1**	Krasta nostiprinājumi (vertikālās konstrukcijas, h=5,5 m)	-	X
3.3	**2**	Krasta nostiprinājumi (vertikālās konstrukcijas, h=4,0 m)	X	X
4		*Piestātņu un Sauszemes infrastruktūras izbūve*		
4.1	**1**	Koka piestātnes izveide (sektoram ar piestātni kuģošanas līdzekļiem)	X	X
4.2	**1**	Peldošu pontonu izveide (ietverot enkurpāļus, pirkstplostu un glābšanas ierīču vietas, u.c. labiekārtošana)	-	X
4.3	**1**	Jahtām ar parametriem līdz L=20,0/6,0/4,5 (365 m)	-	X
4.4	**2**	Jahtām ar parametriem līdz L=15,0/4,4/3,4 (354 m)	-	X
4.5	**1**	"Slipa" izbūve	X	X
4.6	**1**	Projektējamā Dienvidu mola apkalpošanas teritorijas izveidošana	X	X
4.7	**1**	Ceļu izbūve (grants segums b=5,0, ietverot virsūdeņu novadgrāvjus un ievalkas)	X	X
4.8		Infrastruktūras objektu izbūve	X	X
4.9	**1**	Teritorijas sagatavošanas darbi **pirmās kārtas** infrastruktūras izbūvei (25% zonas)	X	X
4.10	**2**	Teritorijas sagatavošanas darbi **otrās kārtas** infrastruktūras izbūvei (75% zonas)	X	X
4.11	**1**	Teritorijas sakārtošana (ietverot zāliena seguma izveide 20 cm), labiekārtošana, žogs	X	X
4.12	**2**	Teritorijas sakārtošana (ietverot zāliena seguma izveide 20 cm), labiekārtošana, žogs	X	X
4.13	**1**	Pludmales izveide	X	X
4.14	**1**	Projektējamā apsardzes ēka	X	X
4.15	**1**	Ārējās elektroapgādes pieslēguma izveide (apt. 1800 m)	X	X
4.16	**1**	Sagatavošanās darbi būvdarbiem	X	X

*Piezīmes: **X** - komponentes darbi ir paredzēti dotajam variantam*

„1" - Pirmā kārta darbiem; „2" - Otrā kārta darbiem

Daudzas darba izpildes komponentes tiek realizētas abos variantos līdzvērtīgi, bet atšķiras to izpildes darba apjomi. Tāpēc tiek piedāvāts izvērtēt, katra varianta darba izpildes apjomus pa komponentēm (8.2. tabula). Tā, piemēram, variantā A padziļināšanas darbi priekšostas zonā ir par 65 tūkst. m^3 mazāki kā variantā B. Savukārt, variantā A ir esošā kanāla bagarēšanas darbi b=30,0 m (sektoram ar piestātni kuģošanas līdzekļiem) ir par 6 tūkst. m^3 lielāki kā variantā B.

8.2. tabula. Alternatīvo risinājumu salīdzinājums pēc darbu apjoma Papes ostas attīstības koncepcijas 2018. - 2028. gadam izstrādei

Nr.	Ieviešana	Darba nosaukums	Mērvie	Variants

p.k.	s kārta		nība	A	B
1	1	*Nepieciešamo zemes gabalu ostas izveidei iegāde un atsavināšana*	Kompl.	1	1
2		*Jūras daļa ar hidrotehniskajām būvēm (moliem, navigācijas bākas, padziļināšana priekšostā)*			
2.1	1	Vēsturiskā Dienvidu mola veco konstrukciju elementu demontāža	m^2	7 325	7 325
2.2	1	Ziemeļu mola pārbūve (L= 225 m)	m^2	2 270	2 270
2.3	1	Dienvidu mola izbūve (L= 670 m)	m^2	6 675	6 675
2.4	1	Ostas vārtu navigācijas zīmes	Kompl.	2	2
2.5	1	Padziļināšanas darbi priekšostas zonā	m^3	226 920	292 065
3		*Kanāla padziļināšanas darbi*			
3.1	2	Esošā kanāla tīrīšanas darba zona b=30,0 m (sektoram ar piestātni kuģošanas līdzekļiem)	m^3	12 590	6 530
3.2	1	Krasta nostiprinājumi (vertikālās konstrukcijas, h=5,5 m)	m	0	400
3.3	2	Krasta nostiprinājumi (vertikālās konstrukcijas, h=4,0 m)	m	175	485
4		*Piestātņu un Sauszemes infrastruktūras izbūve*			
4.1	1	Koka piestātnes izveide (sektoram ar piestātni kuģošanas līdzekļiem)	m^2	10 950	6 600
4.2	1	Peldošu pontonu izveide (ietverot enkurpāļus, pirkstplostu un glābšanas ierīču vietas, u.c. labiekārtošana)			
4.3	1	Jahtām ar parametriem līdz L= 20,0/6,0/4,5 (365 m)	m^2	0	10 950
4.4	2	Jahtām ar parametriem līdz L= 15,0/4,4/3,4 (354 m)	m^2	0	7 090
4.5	1	"Slipa" izbūve	m^2	1 820	1 820
4.6	1	Projektējamā Dienvidu mola apkalpošanas teritorijas izveidošana	m^2	1 995	1 995
4.7	1	Ceļu izbūve (grants segums b= 5,0, ietverot virsūdeņu novadgrāvjus un ievalkas)	m^2	8 285	8 285
4.8		Infrastruktūras objektu izbūve	m^2	13 050	13 050
4.9	1	Teritorijas sagatavošanas darbi pirmās kārtas infrastruktūras izbūvei (25 % zonas)	m^2	3 263	3 263
4.10	2	Teritorijas sagatavošanas darbi otrās kārtas infrastruktūras izbūvei (75 % zonas)	m^2	9 788	9 788
4.11	1	Teritorijas sakārtošana (ietverot zāliena seguma izveide 20 cm), labiekārtošana, žogs	m^2	3 325	2 625
4.12	2	Teritorijas sakārtošana (ietverot zāliena seguma izveide 20 cm), labiekārtošana, žogs	m^2	9 975	7 875
4.13	1	Pludmales izveide	m^2	19 100	18 480
4.14	1	Projektējamā apsardzes ēka	Kompl.	1	1

Nr. p.k.	Ieviešanas kārta	Darba nosaukums	Mērvienība	Variants	
				A	B
4.15	1	Ārējās elektroapgādes pieslēguma izveide (apt. 1800 m)	Kompl.	1	1
4.16	1	Sagatavošanās darbi būvdarbiem	Kompl.	1	1

Piezīmes: Aprēķinos izmantotie apjomi ir rēķināti no vispārīgiem plāniem. Precīzāku apjomu lielumu varēs noteikt pēc detālprojekta izstrādes.

9. Investīciju izmaksas

Stratēģijas ietvaros paredzētās Papes ostas attīstības investīciju plāns sniegts 9.1. tabulā. Aprēķinātais investīciju plāns iezīmē orientējošo nepieciešamo finansējuma programmu pie nosacījuma, ka ostas attīstība tiek īstenota saskaņā ar piedāvātajiem variantiem. Investīciju plānu nepieciešams atjaunot katru gadu līdz ar veiktajām teritoriju izpētēm un aktuālajām jahtu apgrozījuma prognozēm.

Kopumā – investīciju plāns paredz pētījumu veikšanu par visām identificētajām attīstības teritorijām (saskaņā ar prioritātēm), kā arī būvdarbu veikšanu par tuvākajiem paredzamajiem projektiem – kuģu kanāla padziļināšanu un navigācijas sistēmas uzturēšanu, hidrotehniskā risinājuma izbūvi, kā arī jahtu piestātņu izbūves attīstību.

Tiek pieņemts, ka projekta katra izskatāmā varianta realizācija notiks piecu gadu laikā. Līdz ar to turpmāk tiek sniegts investīciju izmaksu raksturojums pa gadiem un ņemot vērā investīciju indeksāciju.

Investīciju izmaksas balstās uz šādiem apsvērumiem:

- Investīciju programma projektam tiek uzsākta 2018. gadā un pabeigta 2022. gada beigās;
- Ieviešanas posmi un darbu izmaksas tiek atbilstoši indeksētas aprēķinātajos investīciju apjomos[105]. Plānotie investīciju izmaksu sadārdzinājumi (indeksācija pret 2017. gadu) ir rēķināti saskaņā ar apstiprinātajiem makroekonomiskajiem plānošanas rādītājiem periodam 2018: +5,0 %, 2019. gads: +4,5 %, 2020: +4,3 %, 2021.-2022. gads: +2,0 % ;
- Būvdarbu izmaksas sniegtas 2017. gada cenās (9.1. tabula), norādot arī projekta komponenšu un kopējās izmaksas faktiskajās cenās. Kopējās projekta attiecināmās izmaksas pārrēķinātas faktiskajās cenās pa attiecīgajiem projekta ieviešanas gadiem un sadalījumā pa komponentēm;
- Saistīto būvdarbu izmaksas, ņemot vērā pieredzi no līdzīgiem objektiem, kas jau uzbūvēti vai izmantojot vienības cenas[106];

[105] Indeksējot investīcijas – Cenu svārstību indekss jeb Kopējā pamatkapitāla veidošanas deflators atspoguļo valstī veikto kapitāla investīciju sadārdzinājumu. Konkrētā gadījumā pamatkapitāla veidošanas deflators veidojas kā tekošā gada akumulētās deflatora vērtības un ieguldījuma īpatsvara reizinājums. Šis rādītājs ir piemērots investīciju projektu indeksēšanai atbilstoši Saskaņā ar Ministru kabineta 06.10.2009 noteikumu Nr.1152 „Kārtība finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšanai, publiskās un privātās partnerības līguma veida noteikšanai un atzinuma par finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem sniegšanai" 11.punktu (apstiprināti 04.10.2017).

[106] 1) Aprēķinos netiek ietverti izdevumi neparedzamiem gadījumiem; 2) Aprēķinos izmantots cenas no līdzvērtīgiem projektiem: Jahtu peldošo piestātņu un to inženierkomunikāciju izbūve - Rīgas Brīvosta;

- Ar projekta realizāciju saistītie izdevumi noteikti procentuāli būvdarbu izmaksām (autoruzraudzība – 0,3 % vai 1,0 % no Būvprojekta izmaksām, būvuzraudzība – 3,0 %, būvprojekts– 2,5 %).

9.1. tabula. Variantu risinājumu Papes ostas attīstības koncepcijas 2018. - 2028. gadam izstrādei indikatīvs investīciju salīdzinājums 2017. gada cenās, EUR

Projekta darbības Nr.	Projekta darbības pozīcija	Variantu izmaksas EUR bez PVN	
		A	B
1	Papes ostas izbūves priekšizpētes darbi	165 862	165 862
1.1	Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra	80 000	80 000
1.2	Meta stadija ar 3D vizuālo uzskates materiālu	15 000	15 000
1.3	Nepieciešamo zemes gabalu ostas izveidei iegāde un atsavināšana	20 862	20 862
1.4	PPP dokumentu paketes (iepirkums + juridiskā pakete) sagatavošana	50 000	50 000
2	Papes ostas Būvprojektēšanas stadija	270 441	431 201
2.1	Būvprojekts 2,5 % no Būvdarbu izmaksām	267 763	426 932
2.2	Autoruzraudzība 1,0 % no Būvprojekta izmaksām	2 678	4 269
3	Papes ostas Būvdarbu stadija	10 710 521	17 077 276
3.1	Jūras daļa ar hidrotehniskajām būvēm (moliem, navigācijas bākas, padziļināšana priekšostā)	8 175 700	9 152 875
3.2	Kanāla padziļināšanas darbi	1 063 850	4 722 950
3.3	Piestātņu un Sauszemes infrastruktūras izbūve	1 470 971	3 201 451
4	Būvuzraudzība 3,0 % no Būvdarbu izmaksām	321 316	512 318
5	Monitorings atbilstoši IVN procedūrai	10 000	10 000
	KOPĀ IZMAKSAS = [1]+[2]+[3]+[4]+[5]	11 478 139	18 196 657
	KOPĀ IZMAKSAS 1. kārtā	*10 274 844*	*14 608 402*
	KOPĀ IZMAKSAS 2. kārtā	*1 193 295*	*3 578 255*

Kā var secināt 9.1. tabulā, variants A ir lētāks par variantu B, tāpēc variants A tika izvēlēts kā ekonomiski izdevīgākais (dzīvotspējīgāka).

Tālākai iespējamai investīciju ietekmei uz Projektu tiek atainota potenciāla kapitāla investīciju izmaiņa, ja Projekta ieviešana notiek paildzinātā laika gaitā.

10. Iespējamie/potenciālie finansēšanas avoti

Piemērotāko finansēšanas avotu noteikšanai jāņem vērā, ka finansēšanas avots ir saistīts ar konkrētā realizējamā projekta veidu. Šobrīd Izpildītājs ir analizējis potenciālos finansēšanas avotus, bet detalizēta iespējamo finansējumu avotu identificēšana un analīze jāveic pēc ostas attīstības projektu apstiprināšanas:

- Kohēzijas politikas finansēšanas instrumenti. Kohēzijas fonds ir viens no ES reģionālās politikas finanšu instrumentiem, kura mērķis ir izlīdzināt valstu starpā pastāvošās ekonomiskās un sociālās atšķirības. Tas izveidots, lai finansētu liela mēroga infrastruktūras attīstības pasākumus (projektus) vides aizsardzības un transporta jomā. Fonds sniedz finansiālu ieguldījumu projektiem, lai sasniegtu ES noteiktos mērķus vides un transporta jomās, īstenotu ES politikas un sasniegtu direktīvās noteiktās prasības. KF prioritātes transporta jomā ir autoceļu, pilsētas transporta, dzelzceļa, ostu un lidostu infrastruktūras attīstība[107];
- Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) izveidots 1975. gadā, lai izlīdzinātu reģionālās atšķirības Kopienas ietvaros. Šī fonda ietvaros palīdzība tiek sniegta mazāk attīstītajiem reģioniem, galvenokārt koncentrējoties uz publiskās infrastruktūras uzlabošanu un uzņēmējdarbības veicināšanu. ERAF finansējums paredzēts vietējās ekonomikas, t.sk. tūrisma un kultūras mantojuma saglabāšanai, vietējo, reģionālo transporta, telekomunikāciju un enerģētikas tīklu un tiem piekļaujošās infrastruktūras attīstībai u.c.[108];
- CEF (The Connecting Europe Facility) ir galvenais ES finansējas instruments izaugsmes, nodarbinātības un konkurētspējas veicināšanai, izmantojot mērķtiecīgas investīcijas Eiropas līmenī. Ar CEF finansējumu tiek atbalstīta augsta energoefektivitāte, ilgtspējīga un efektīva, savienota Eiropas tīkla izveide transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu jomā. CEF uzlabo Eiropas energoapgādes drošību, vienlaikus ļaujot plašāk izmantot atjaunojamos enerģijas avotus un atvieglo pārrobežu sadarbību starp valsts pārvaldes iestādēm, uzņēmumiem. Transporta sektorā dažas no prioritātēm ir droša un aizsargāta infrastruktūra, jūras maģistrāles u.c. Kopējais apgūstamais finansējums transporta sektorā virs 1 triljona EUR[109];
- Finansējums saistībā ar makroreģionālo stratēģiju. Var tikt izmantotas INTERREG, Centrālbaltijas un citas sadarbības programmas, lai veicinātu sadarbību starp dažādām iesaistītām pusēm un attīstītu transporta plānošanas dokumentus. INTERREG programmas mērķis ir atbalstīt reģionālās attīstības politiku inovāciju, zināšanu ekonomikas, vides un risku novēršanas jomās, kā arī veicināt Eiropas ekonomisko modernizāciju un konkurētspējas palielināšanos. Programmas

[107] http://www.esfondi.lv/kohezijas-fonds
[108] http://www.esfondi.lv/eiropas-regionalas-attistibas-fonds
[109] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility

prioritātes ir izglītības un zināšanu ekonomika, vide un risku novērtēšana (t.i. prioritāte atbalsta dabas un tehnoloģisko risku novēršanu un pārvaldību, veicina ūdens resursu saglabāšanu un atkritumu pārstrādi, sekmē vides, ainavas un kultūras mantojuma aizsardzību un izmantošanu tūrisma jomā, kā arī atbalsta atjaunojamo energoresursu attīstību un ilgtspējīgu transporta izmantošanu)[110];

- Valsts un pašvaldību finansējums;
- Privātais finansējums, Publiskā un privātā partnerība (turpmāk – PPP). Lai realizētu ostas izbūvi un attīstību iespējams piesaistīt privātās investīcijas vai izveidot publisko un privāto partnerību. PPP apraksts sniegts 13. nodaļā.

[110] http://www.varam.gov.lv/lat/fondi/ets_1420/?doc=16884

11. Stratēģijas īstenošanas laika grafiks

Atbilstoši plānotajām Papes ostas attīstības darbībām ir izstrādāts laika grafiks (11.1. tabula). Laika grafiks attēlots pa gadiem, ņemot vērā Papes ostas attīstības koncepcijas no 2018. līdz 2028. apstiprināšanu, iepirkuma procedūras, t.sk. provizoriskos termiņus darba izpildei.

11.1. tabula. Stratēģijas īstenošanas laika grafiks

Nr.p.k.	Projekta darbības pozīcija	Projekta īstenošanas laika grafiks										
		2018. gads	2019. gads	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2026. gads	2027. gads	2028. gads
	Ostas pārvaldes izveide, projekta finansējuma piesaiste, u.c.	X										
1.	Papes ostas izbūves priekšizpētes darbi											
1.1.	Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra		X	X								
1.2.	Meta stadija ar 3D vizuālo uzskates materiālu			X								
1.3.	Nepieciešamo zemes gabalu ostas izveidei iegāde un atsavināšana			X								
1.4.	PPP dokumentu paketes (iepirkums + juridiskā pakete) sagatavošana			X								
2.	Papes ostas būvprojektēšanas stadija un autoruzraudzība				X	X	X	X	X	X	X	
2.1.	Būvprojekta izstrāde				X	X						
2.2.	Autoruzraudzība						X	X	X	X	X	
3.	Papes ostas Būvdarbu stadija						X	X	X	X	X	
3.1.	Jūras daļa ar hidrotehniskajām būvēm (moliem, navigācijas bākas, padziļināšana priekšostā)						X	X	X			
3.2.	Kanāla padziļināšanas darbi								X	X		
3.3.	Piestātņu un sauszemes infrastruktūras izbūve								X	X	X	
3.4.	Būvuzraudzība						X	X	X	X	X	

4.	Monitorings atbilstoši IVN procedūrai											X

Piezīme: Papes ostas izbūves grafiks var būtiski mainīties saistībā ar Dabas parka "Pape" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi Ministru kabineta noteikumi Nr.706 Rīgā 2011.gada 20.septembrī (prot. Nr.53 15.§)

12. Iepirkumu stratēģija un procedūras

Atbilstoši 11. nodaļā minētajam, Izpildītājs, lai nodrošinātu projekta sekmīgu realizāciju, ir sagrupējis paredzamos darbus četrās grupās: priekšizpētes darbi, būvprojektēšanas stadija, būvdarbi, ekspluatācija (12.1. tabula). Katra grupa sevī ietver apakšdarbus, kurus iespējams realizēt Publiskā iepirkuma likuma ietvaros.

12.1. tabula. Plānoto darbu sadalījums

1.	**Priekšizpētes darbi**
	META izstrāde (3D vizuālā uzskates materiāla izstrāde)
	PPP dokumentu paketes izstrāde
	Nepieciešamo zemes gabalu ostas izveidei iegāde un atsavināšana, vai noma
	Ietekmes uz vidi novērtējuma izstrāde
2.	**Būvprojektēšanas stadija**
	Būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde
	Būvprojekta izstrāde un autoruzraudzība
	Būvprojekta ekspertīze
3.	**Būvniecība**
	Būvniecības darbi
	Būvuzraudzība
4.	**Ekspluatācija**
	Monitorings atbilstoši IVN procedūrai

Nodaļas ietvaros netiek apskatīti nākotnē plānotie darbi, kas saistīti ar piestātņu labiekārtošanu, bagarēšanu utt.

12.1. Priekšizpētes darbi

Atbilstoši Publisko iepirkuma likumam metu konkurss ir procedūra, kas pasūtītājam dod iespēju iegūt metu vai plānu [galvenokārt pilsētu un jebkuras citas teritorijas plānošanas, arhitektūras, būvniecības vai datu apstrādes (tai skaitā informācijas sistēmu) jomā], kuru žūrijas komisija atzinusi par labāko.

Lai iegūtu plānoto vizuālo materiālu, kur būtu attēlota plānotā darbība, ko tālāk varētu izmantot investoru piesaistei un pārējo nepieciešamo dokumentu izstrādē būtu nepieciešams veikt metu konkursu. Procedūru veic atbilstoši Publisko iepirkuma likumam un MK 28.02.2017. noteikumiem nr. 107 "Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība". Metu konkursu veic no 10 000 EUR bez PVN. Kopējais meta konkursa laiks ~4 mēneši.

Publiskās un privātās partnerības finanšu un ekonomisko aprēķinu izstrāde un iepirkuma procedūras dokumentācijas izstrāde (juridiskais atbalsts) turpmākajai projekta

realizācijai. Iepirkuma procedūru nepieciešams veikt atbilstoši 28.02.2017. MK noteikumiem nr. 107 "Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība" (2. nodaļa par atklāts konkursu) un ievērojot Publiskās un privātās partnerības likumā noteiktās normas. Atklātu konkursu publiskam pakalpojuma līguma veic no 42 000 EUR līdz 135 000 EUR bez PVN. Prognozētais iepirkuma procedūras laiks 3 - 4 mēneši.

Ņemot vērā, ka plānotā ostas izbūves teritorija nepieder pašvaldībai, bet gan juridiskām un privātpersonām, nepieciešams atrisināt īpašumtiesību jautājumu. Tāpēc nepieciešams piesaistīt piegādātāju vai pakalpojuma sniedzēju atbilstoši Publisko iepirkuma likuma 9. pantam (no 10 000 EUR līdz 42 000 EUR bez PVN). Prognozētais iepirkumu procedūras laiks 2 – 3 mēneši.

Pēc priekšizpēšu veikšanas un īpašumtiesību jautājuma atrisināšanas nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu paredzētajai darbībai. Atbilstoši Publisko iepirkumu likumam nepieciešams veikt atklātu konkursu ievērojot MK 28.02.2017. noteikumus nr. 107. "Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība" (2. nodaļa). Publiskā pakalpojuma līguma vērtība atbilstoši atklātam konkursam no 42 000 EUR – 135 000 EUR, bez PVN. Prognozētais iepirkumu procedūras laiks 3 - 4 mēneši.

Piezīme: noteiktās iepirkuma procedūras var mainīties balstoties uz izmaiņām normatīvajos aktos.

12.2. Būvprojektēšanas stadija

Ņemot vērā, ka plānotā ostas izbūve ietver sevī dažādas hidrotehniskās būves, Pasūtītājam Publisko iepirkuma likuma 8. panta 1. daļas 1. punkta ietvaros būtu jāveic atklāts konkurss "Būvprojekta izstrāde un autoruzraudzība", kura ietvaros tiktu iepirkts būvprojekts minimālā sastāvā, būvprojekts un autoruzraudzības pakalpojumi. Pasūtītāja ieskatos nepieciešams lemt par iepirkuma sadalīšanu daļās (piemēram, molu izbūves/rekonstrukcijas un piestātnes būvniecības būvprojekta izstrāde atsevišķi). Atklāts konkurss publiska pakalpojuma līgumiem ir no 42 000 EUR līdz 135 000 EUR bez PVN[111]. Iepirkuma procedūras aptuvenais ilgums 6 mēneši. Procedūra veicama atbilstoši MK 28.02.2017. noteikumiem nr. 107. "Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība" 2. nodaļai.

Būvprojekta(-u) ekspertīze veicama 19.08.2014. Ministru kabineta noteikumu Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi" ietvaros (ja tāda nepieciešama). Būvprojekta(-u) ekspertīzes nepieciešamības gadījumā jāveic iepirkums atbilstoši Publiskā iepirkuma likuma 9. pantam (no 10 000 – 42 000 EUR bez PVN) vai atklāts konkurss atbilstoši MK 28.02.2017.

[111] Atbilstoši Publiskā iepirkuma likuma 6. panta pirmās daļas 2. punktā minētajā gadījumā – 209 000 EUR bez PVN.

noteikumiem nr. 107. "Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība" 2. nodaļai.

Kopējais iepirkuma procedūras ilgums līdz līgumu noslēgšanai ar pretendentiem par būvprojektēšanas stadijas realizāciju ~6 mēneši, ja izstrādāta kvalitatīva iepirkuma procedūras dokumentācija, nav nepieciešami grozījumi iepirkuma nolikumā un nav iesniegts iesniegums par iepirkuma procedūras pārkāpumiem.

Piezīme: noteiktās iepirkuma procedūras var mainīties balstoties uz izmaiņām normatīvajos aktos.

12.3. Būvniecība

Pēc būvprojekta izstrādes Pasūtītāja būvinženierim kopā ar iepirkuma speciālistu ir jāizstrādā iepirkuma nolikums atklātajam konkursam par būvdarbu veikšanu. Ja Pasūtītāja ieskatos vai finansiālu apsvērumu dēļ būvdarbi notiks pa posmiem, iepērkot katru posmu atsevišķi nepieciešams rīkot atklātu konkursu, kur publisku būvdarbu līgumu līgumcena ir no 170 000 EUR līdz 5 225 000 EUR bez PVN (neieskaitot), bet, ja piemēram, būvniecību plānots iepirkt viena iepirkuma līguma ietvaros vai kāds būvniecības posmu (piemēram, hidrotehnisko būvju izbūve jūrā), kas pārsniedz MK 28.02.2017. noteikumos nr. 107 "Noteikumi par publisko iepirkumu līgumcenu robežvērtībām" noteikto robežvērtību (vienāda vai lielāka par 5 225 00 EUR bez PVN), jāveic atklāta konkursa procedūra ar paziņojumu publicēšanu Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Kopējais iepirkuma procedūras ilgums līdz publisko būvdarbu līguma noslēgšanai ~12 mēneši, ja izstrādāta kvalitatīva iepirkuma procedūras dokumentācija, nav nepieciešami grozījumi iepirkuma nolikumā un nav iesniegts iesniegums par iepirkuma procedūras pārkāpumiem.

Piezīme: noteiktās iepirkuma procedūras un robežvērtības var mainīties balstoties uz izmaiņām normatīvajos aktos.

12.4. Ekspluatācija

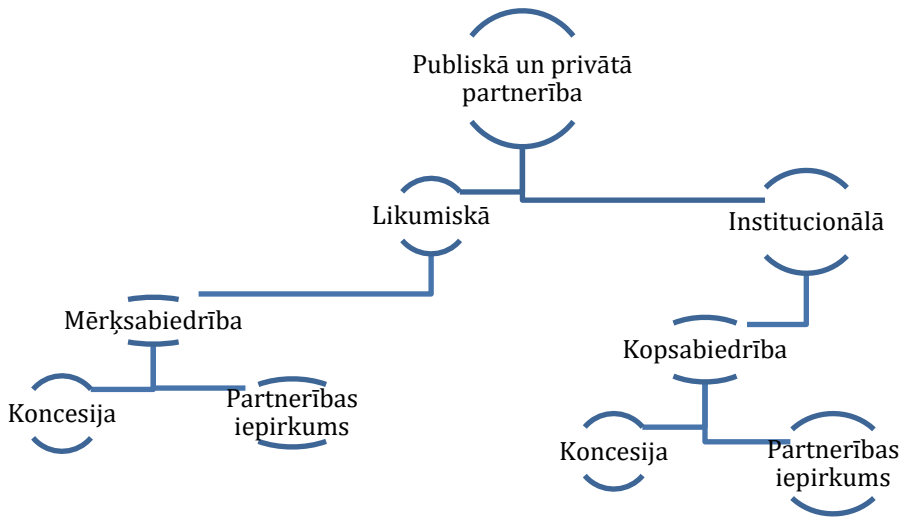
Pēc būvdarbu pabeigšanas un nodošanas ekspluatācijā, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējumam, tiks veikts monitorings (piemēram, krasta dinamikas), kura ietvaros nepieciešams veikt cenu aptauju (līdz 10 000 EUR bez PVN). Kopējais ilgums līdz publiska pakalpojuma līguma noslēgšanai ~1 mēnesis.

Piezīme: noteiktās iepirkuma procedūras un robežvērtības var mainīties balstoties uz izmaiņām normatīvajos aktos.

13. Valsts-privāto partnerattiecību analīze un privātā sektora iesaiste ostas infrastruktūras attīstībā

Publiskā un privātā partnerība ir publiskā (turpmāk – PPP) (sabiedriskā) un privātā sektora sadarbība tādu sabiedrībai svarīgu projektu realizācijai, kas publiskā sektora ierobežoto resursu dēļ citādi nav īstenojami vai kuru īstenošana būtu apgrūtināta.

Viens no publiskās un privātās partnerības pamatprincipiem ir tā trīspusējā daba, līdzīgi kā valsts var efektīvi funkcionēt, tikai visām trim varām savstarpēji mijiedarbojoties, arī par publiskās un privātās partnerības efektīvu darbību varam runāt, tikai pastāvot publisko resursu, privāto finanšu līdzekļu un "know-how" savienībai. Visiem šiem trim elementiem savstarpēji mijiedarbojoties, veidojas publiskā un privātā partnerība (13.1. attēls).



13.1. att. PPP veidi

PPP var izmantot ja:

- Pakalpojumu nevar nodrošināt vai projektu nevar īstenot tikai ar attiecīgās publiskās struktūras pašas resursiem;
- Atsevišķa pakalpojuma izpildes vai projekta realizācijas nodošana privātajam sektoram varētu uzlabot tā kvalitāti;
- Privātais partneris varētu nodrošināt attiecīgā projekta ievērojami ātrāku īstenošanu;
- Konkurence starp iespējamiem privātajiem partneriem varētu veicināt pakalpojumu kvalitāti vai samazināt pakalpojuma cenu vai projekta izmaksas;

Izmaksas var segt ar koncesijas maksājumiem[112].

PPP var izmantot gandrīz visās sabiedriski nozīmīgās nozarēs. Tradicionāli Eiropā šīs partnerības tiek izmantotas, lai uzlabotu esošo infrastruktūru vai izbūvētu jaunu vietās, kur tāda nepieciešama, bet nav bijusi ierīkota.

No infrastruktūras projektiem, visbiežāk tiek īstenota ceļu rekonstrukcija vai būve, tiltu būve, attīrīšanas sistēmu projekti, transporta sistēmu ierīkošana un izbūve, kā arī reģionālie siltumapgādes projekti, turklāt bieži PPP projekti aptver ne tikai šo objektu plānošanu, projektēšanu un būvi, bet arī tai sekojošo apsaimniekošanu. PPP projekti nereti tiek izmantoti sabiedriski nozīmīgu celtņu būvei un apsaimniekošanai. Tādā veidā izmantojot PPP sniegtās iespējas, pašvaldības var uzlabot savu pašvaldības iedzīvotāju ikdienas dzīvi, ļaujot nopelnīt arī kādam uzņēmumam. Savukārt lielās pašvaldības, kuras spēj nodrošināt pašvaldības pamatfunkcijas var atļauties plānot daudz lielākus PPP projektus, kas sniegs ieguldījumu ne vien konkrētās pašvaldības ekonomikā, bet arī iegūs visa Latvijas ekonomika.

Privātais partneris var būt jebkura persona vai personu apvienība Latvijā vai ārvalstīs esoša (reģistrēta). Tas nozīmē, ka privātais partneris var būt gan personālsabiedrības, gan kapitālsabiedrības, gan dažādi citi veidojumi (teorētiski arī fiziska persona). Privātais partneris var pretendēt uz PPP konkursu un uzvarot nodibināt mērķsabiedrību. Dibinot mērķsabiedrību, privātais partneris PPP likuma izpratnē būs tieši dibināta mērķsabiedrība.

13.1. Publisko-privāto partnerattiecību analīze un attīstības stratēģija ostas attīstības un tūrisma jomā

13.1.1. Iespējamais ieguvums, izmantojot PPP

Sabiedrība PPP projektu realizācijas rezultātā iegūst konkrētu produktu: vai nu sakārtotāku vidi, infrastruktūru, vai kādu papildu pakalpojumu. Galvenais PPP projektu īstenošanas mērķis ir piesaistīt privātos resursus, vienlaikus nododot daļu sabiedrisko resursu privātajam sektoram, sabiedrisko vajadzību apmierināšanai, sociāli nozīmīgu infrastruktūras projektu īstenošanai, tātad - tiek apmierināta kāda konkrēta sabiedrības vajadzība, turklāt efektīvi izmantojot sabiedrības līdzekļus un nodrošinot projektu realizācijas atklātību un caurskatāmību. Arī sabiedriskā pārliecība, ka valsts un pašvaldības budžeta līdzekļi tiek izmantoti lietderīgi, ka izvēlētais projekta realizētājs ir visatbilstošākais un ka paredzamais rezultāts ir vislabākais iespējamais, ir ārkārtīgi būtiska, jo šī pārliecība rada paļāvību un ticību publiskajai varai, un iespējams, ka tieši šī

[112] http://www.pppp.lv/main.php?item=53

sabiedrības paļāvība ir vislielākais ieguvums, makroekonomiski vērtējot katra konkrētā PPP projekta realizācijas rezultātu[113].

13.1.2. Iespējamie PPP izmantošanas riski

Tika identificēti šādi PPP izmantošanas riski:

- No publiskā sektora viedokļa par risku varētu uzskatīt apstākli, ka attiecīgā sabiedriskā un sabiedrībai būtiskā pakalpojuma sniegšana vai darba izpilde ir nodota privātajam sektoram, tomēr visas ar šo faktu saistītās iespējamās problēmas var tikt veiksmīgi vadītas, izstrādājot attiecīgus līgumus, un vienmēr publiskajam partnerim ir iespējas paturēt sev kontroles iespējas un arī zināmas projekta koordinēšanas funkcijas;
- Ņemot vērā, ka ne vienmēr iespējams ļoti precīzi noteikt visas paredzamās projekta izmaksas, it īpaši, ja tie ir laika ziņā ļoti ilglaicīgi projekti vai saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu nodošanu privātajam partnerim šis tiek uzskatīts par otru risku. Tomēr arī šādā gadījumā ir iespējams atrast tiesiskus risinājumus, ietverot cenu saskaņošanas principus;
- Politisku risku iespējamība, ja tiek īstenoti politiski strīdīgi projekti;
- Privātais partneris ir pakļauts visiem normālas komercdarbības riskiem, tas ir, darba strīdiem, finanšu problēmām u.tml. Tomēr PPP līgumā var iekļaut šo risku sadalīšanas principus, tādējādi neļaujot atsevišķām problēmsituācijām ietekmēt normālu PPP projekta norisi[114].

13.1.3. Publisko-privāto partnerattiecību attīstības stratēģija ostas attīstības jomā

Lielākoties pasaules tirdzniecību nodrošina pārvadājumi pa jūru, tādejādi attīstot spēcīgu, labi funkcionējošu ostas infrastruktūru, kas ir galvenais elements ekonomikas izaugsmei jaunattīstītajās valstīs. Galvenie PPP projekti transporta sektorā ostas teritorijā ir saistīti ar ostas infrastruktūras rekonstrukciju/izbūvi un apsaimniekošanu, sauszemes pievadceļu (autoceļu, dzelzceļu) izbūvi un apsaimniekošanu.

Publisko un privātosektora partnerības ostās ir kļuvušas par līdzekli, efektīvai ostu darbības pārvaldībai, kas, galvenokārt, ir ostu pārvaldes funkcija. Pasaulē tiek izmantotas dažādas ostas pārvaldības struktūras, bet lielākajā daļā vidējās un mazajās ostās tiek izmantots pārvaldnieka modelis. PPP ietvaros ostas pārvaldība tiek deleģēta privātajam sektoram, bet zemes un īpašumi paliek publiskā sektora vadījumā[115].

---

[113] http://www.pppp.lv/main.php?item=53
[114] http://www.pppp.lv/main.php?item=53
[115] http://ppp.worldbank.org/ppp/sector/transportation/ports

Pārvaldes modelī valsts sektors ir atbildīgs par ostas plānošanu, darbojas kā regulatīvā iestāde un tam pieder ostas saistītā zeme un pamatinfrastruktūra. Infrastruktūra paraksti tiek iznomāta privātajiem uzņēmumiem vai tādiem komersantiem, kas izmanto termināļus un rūpniecības. Šie ostas operatori nodrošina un uztur infrastruktūru, ieskaitot ēkas. Operatori iegādājas un uzstāda savas iekārtas termināla zonās un ir atbildīgi par termināļa darbības nodrošināšanu.

13.1.4. Publisko-privāto partnerattiecību attīstības stratēģija tūrisma jomā

Atbilstoši Saeimas likumam "Par pašvaldībām" 15. panta 5. punktu pašvaldību autonoma funkcija ir rūpēties par kultūru un sekmēt tradicionālo kultūras vērtību saglabāšanu un tautas jaunrades attīstību (organizatoriska un finansiāla palīdzība kultūras iestādēm un pasākumiem, atbalsts kultūras pieminekļu saglabāšanai u.c.)[116].

Tūrisma pakalpojuma nozari var iedalīt dabas tūrismā, aktīvā atpūtā, rekreatīvā tūrismā, kultūras tūrismā, lietišķajā vai biznesa tūrismā un tūrisma pakalpojumu nodrošināšanas infrastruktūrā. Zemāk sniegts detalizēts apraksts par iespējamajiem PP projektiem tūrisma nozarē (13.1. tabula).

13.1. tabula. Iespējamie PPP projekti tūrisma nozarē[117]

Tūrisma sfēra	Iespējamie PPP projekti
Dabas tūrisms	Pastaigu (dabas) takas (taku, kāpņu, tiltiņu, barjeru, putnu vērošanas torņu, atpūtas vietu u.c.) ierīkošana
	Stāvlaukumi un tualetes
	Informācijas stendi, norādes un zīmes, kā arī izbūvēti informācijas centri
	Dabas muzeji un apmeklētāju centri īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
Aktīva atpūta	Kājinieku tūrisms un Nordic Walking ("nūjošana") – marķētu trašu izveide ne tikai lauku teritorijās, bet arī pilsētas
	Velotūrisms – veloceliņu izbūve, nepieciešamais marķējums, norādes, ceļu zīmes, velonovietnes
	Ūdens tūrisms – labiekārtotu apmetņu izveidošana (ugunskuru vietas, tualetes, atpūtas vietas, atkritumu urnas), informatīvo zīmju izvietošana
	Slēpošana – slēpošanas trašu ierīkošana
	Medības un makšķerēšana – valsts un pašvaldību īpašumā esošo teritoriju labiekārtošana (laivu bāzes, stāvlaukumi, atpūtas vietas ar soliņiem un galdiem, nodrošināt atkritumu savākšanu utt.)
	Ekstrēmās aktivitātes (rodeļi, peintbols, speciāli aprīkotu, dažādu sarežģītības trašu izbūve ekstrēmāku izjutu cienītājiem, virvju trases, piedzīvojumu parku izveide teritorijās, gumijlēkšana u.c.)

[116] https://likumi.lv/doc.php?id=57255

[117] Zvērinātu advokātu birojs "BDO Zelmenis&Liberte", Publiskā un privātā partnerība dažādās tautsaimniecības nozarēs, Valmiera, 2011

Rekreatīvais tūrisms	Jaunu kūrortviesnīcu un SPA centru būvniecība, nepieciešamais tehniskais nodrošinājums un iekārtas, apkārtnes labiekārtošana (atpūtas soliņi, nojumes u.c. elementi)
	Esošo viesnīcu atjaunošanas un apkārtnes labiekārtošana
Kultūras tūrisms	Kultūrvēsturiskā mantojuma objektu un infrastruktūras atjaunošana un saglabāšana (muižu, piļu, muzeju, vēsturisko objektu renovācija un restaurācija)
	Multifunkcionālu kultūras centru būvniecība
Lietišķais jeb biznesa tūrisms	Semināru centru celtniecība, īpaši Latvijas reģionos, kur, vairāk nekā Rīgā, vērojama sezonalitātes ietekme
	Atjaunot un pielāgot mūsdienu apstākļiem jau esošās kongresu un konferenču telpu būves
	Modernu izstāžu centru būvniecība gan Rīgā, gan Latvijas reģionu pilsētās
Tūrisma pakalpojumu nodrošināšanas infrastruktūra	Jahtu piestātne
	Autostāvvietu izveide pie tranzītceļiem
	Publisko tualešu izbūve
	Tūrismu izmitināšanas vietu būvniecība (viesnīcas, visu mājas, kempingi, hosteļi, moteļi utt.)
	Sabiedrības ēdināšanas iestāžu celtniecība (kafejnīcas, restorāni)
	Tūrisma informācijas centru un punktu izveide

Valdības un tūrisma nozares/sektori var strādāt kopē dažādi, lai realizētu dažādus projektus valstiskā un reģionālā līmenī. Piemēram, tūrisma stratēģijas izstrāde, politikas tīklu izveide vai kopīgu mārketingu kampaņu realizēšana. Šādus pakalpojumus sniedz vairākas ieinteresētās puses, tostarp investori, ceļojumu firmas un citi. Tāpēc ir svarīgi publiskajam un privātajam sektoram sadarboties, izstrādājot jaunus tūrisma iniciatīvas un attīstību[118]. Bet galvenais priekšnosacījums, PPP norisei ir biznesa konkurētspēja (t.sk. mārketings), ekonomiskā stabilitāte (t.sk. peļņa), kapacitātes palielināšana (zināšanu nodošana, komunikācija) un vides aizsardzība (bioloģiskā daudzveidība, saglabāšana), bez šo aspektu nenodrošināšanas PPP realizācija ir minimāla[119].

13.2. Publisko-privāto partnerattiecību modelis ostas attīstībai

PPP modeļi pasaulē tiek iedalīti, vadoties no:

- Privātā partnera darbības uzskaitījuma (projektēšana, būvniecības finansēšana, pārvaldīšana, uzturēšana u.tml.);
- Finansētāja;

[118] http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/global_report_public_private_partnerships_v8.pdf
[119] http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/global_report_public_private_partnerships_v8.pdf

- Infrastruktūras jomas (piemēram, tā sauktās *Police Private Partnership*, kuras ietvaros Vācijā apsardzes uzņēmumiem daļēji tiek nodotas policijas funkcijas, un tās nodrošina kārtību noteiktās infrastruktūras jomā, piemēram, metro);
- Tiesiskā regulējuma (koncesija, institucionālā PPP, partnerības iepirkums);

Izplatītākie PPP modeļi, kas varētu tikt izmantoti ostas attīstībai attēloti 13.2. tabulā.

13.2. tabula. Izplatītākie PPP modeļi

Modeļa nosaukums	Skaidrojums
DBFO (design-build-finance-operate) jeb "projektē-būvē-finansē-pārvaldi"	Privātais partneris publiskā partnera uzdevumā projektē, būvē un finansē infrastruktūras objektu, kā atlīdzību saņemot tiesības noteiktu laiku pārvaldīt objektu. Līguma termiņa beigās privātajam partnerim ir pienākums nodot objektu publiskajam partnerim līgumā noteiktajā stāvoklī.
BBO (buy-build-operate) jeb "pērc-būvē-pārvaldi"	Publiskais partneris atsavina privātajam partnerim noteikto objektu (bieži vien zemes gabals publisko pakalpojumu sniegšanai svarīgā vietā) ar nosacījumu, ka privātais partneris veiks būvdarbus, saskaņā ar kuriem tiek uzbūvēts jauns objekts, kurš nepieciešams publisko pakalpojumu sniegšanai. Visā līguma darbības laikā publiskais partneris saglabā kontroles tiesības un darbojas kā regulators.
BFO (build-finance-operate) jeb "būvē-finansē-pārvaldi"	DBFO modeļa modifikācija, kas paredz, ka privātais partneris tiek piesaistīts objekta būvniecībai, finansēšanai un apsaimniekošanai.
BOO (build-own-operate) jeb "būvē-īpašumā-apsaimnieko"	Privātais partneris finansē, būvē un pārvalda noteikto infrastruktūras objektu, nenododot objektu publiskajam partnerim īpašumā. Publiskais partneris saglabā kontroles tiesības un visbiežāk darbojas kā regulators.
BOOT (build-own-operate-transfer) jeb "būvē-īpašumā-apsaimnieko-nodod"	Modelis darbojas pēc līdzīgiem principiem kā BOO modelis ar to atšķirību, kā, līguma termiņam izbeidzoties, privātais partneris nodod uzbūvēto infrastruktūras objektu privātajam partnerim.
BOT (build-operate-transfer) jeb "būvē-pārvaldi-nodod"	Privātais partneris būve pārvalda objektu un nodod objektu publiskajam partnerim līguma termiņa beigās. Publiskais partneris finansē projektu.
DB (design-build) jeb "projektē un būvē"	Modeli raksturo privātā partnera pienākums projektēt un izbūvēt noteikto objektu saskaņā ar publiskā partnera vajadzībām un iekļaujoties noteiktā projekta izmaksu rāmī. Līdz ar to privātajam partnerim ir jāuzņemas risks par projekta sadārdzināšanos. *Jāatzīmē, ka daudzi PPP speciālisti šo nemaz neatzīst par PPP modeli.*
DBO (design-build-operate) jeb "projektē-būvē-apsaimnieko"	Privātais partneris projektē, būvē, pārvalda objektu līgumā noteikto laiku. Objekts paliek publiskā partnera īpašumā.
O&M (operation&maintenance) jeb "pārvaldi un uzturi"	Publiskais partneris nodod privātajam partnerim uz līguma pamata noteiktu infrastruktūras objektu (piemēram, publisko ceļu), piešķirot privātajam partnerim tiesības uzturēt un pārvaldīt minēto objektu. Privātajam partnerim tiek nodoti riski saistībā ar ceļa uzturēšanu visā līguma darbības termiņā.
RFO (renovate-finance-operate) jeb "renovē-finansē-pārvaldi"	Atšķirībā no BFO modeļa šajā modelī privātais partneris nevis būvē jaunu objektu, bet gan renovē jau esošu objektu.

13.3. Iespējamo aktivitāšu/investīciju projektu identifikācija

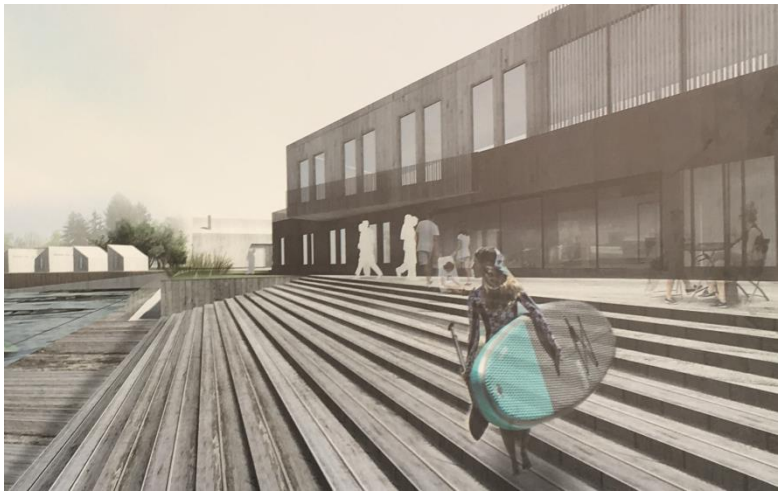
Balstoties uz PPP analīzi Izpildītājs iespējamās aktivitātes un investīcijas projektus ir iedalījis divās grupās:

1) Ostas infrastruktūras izbūve;
2) Tūrisma infrastruktūras izbūve.

Lai nodrošinātu jahtu tūrisma attīstību ir nepieciešams izbūvēt ostas infrastruktūru. Ņemot vērā, ka infrastruktūras izveidei nepieciešamas lielas investīcijas Pasūtītājs būtu ieinteresēts PPP modelī, kur privātais partneris infrastruktūru projektē, uzbūvē un apsaimnieko.

Šīs PPP formas ietvaros iespējama ostas kanāla izbūve/rekonstrukcija, molu izbūve, navigācijas infrastruktūras uzstādīšana, ostas pievadceļu rekonstrukcija/izbūve, bet, galvenokārt, jahtu piestātnes izbūvē. Veicot piestātnes izbūvi privātajam partnerim būtu jānodrošina arī administrācijas ēkas būvniecība, kas apkalpotu ienākošās jahtas, nodrošinot tūristiem wifi, dušu utt. Ostas teritorijā potenciāli varētu tikt izbūvēta atsevišķa piestātne jahtu remontam, t.sk. angāri to uzglabāšanai ziemas laikā.

PPP piesaistei tūrisma jomā ir liels potenciāls. Piesaistot investīcijas būtu iespējams ostas teritorijā izveidot apmeklētāju centru, kas varētu tikt apvienots ar ostas administrācijas ēku (skatīt 13.1. attēlu). Apmeklētāju centrā tūristiem būtu iespējams iepazīties ar Papes ostas vēsturi, t.sk. apmeklēt tūrisma informācijas centru. Centrs piedāvātu aktīvās atpūtas iespējas, piemēram, SUP dēļu, velosipēdu nomu, nūjošanai paredzēto aprīkojumu u.c.



13.1. att. Potenciālais apmeklētāju centrs[120]

[120] B. Balode, S. Levāne, Papes ostas attīstība, RTU, 2016

PPP ietvaros būtu iespējams piesaistīt finansējumu naktsmītņu izbūvei. Tādejādi nodrošinot tūristu ilgāku uzturēšanos Rucavas novadā. Tāpēc būtu nepieciešams izveidot viesu māju vai viesnīcu, namiņus, kur tūristiem būtu iespējas pārnakšņot. Šīs nakšņošanas vietas nodrošinātu, piemēram, SPA pakalpojumus (t.sk. pirti) un restorānu, kur tūristiem būtu iespējams papusdienot. Tiktu nodrošinātas arī banketu un semināru pakalpojumi.

Rucavas novada t.sk. Papes ostas teritorijā potenciāli būtu iespējams 13.1. tabulā minēto PPP projektu realizācija (skatīt 13.1.4. nodaļu).

13.4. Iesaistīto zemes īpašnieku vēlmju izpēte

Izpildītājs lūdza zemju īpašniekiem sniegt savu redzējumu par Papes ostas attīstību, t.sk. zemesgabalu iznomāšanu/atpirkšanu utt., saistībā ar ostas izveidi. Zemes īpašnieki sniedza viedokli, ka atbalsta variantu, ja ostas infrastruktūra tiek izveidota Papes kanālā, īstenojot kanāla paplašināšanu un padziļināšanu, piestātņu un atbilstošas priekšostas izveidi, skarot gan privātos īpašums, gan valsts un pašvaldības īpašumus. Tādejādi netiktu apdraudēta pati osta un tajā ienākošie kuģi vētras laikā. Šāds risinājums tiek uzskatīts par lietderīgāku un perspektīvāku arī šādu apsvērumu dēļ:

- perspektīvā ostas infrastruktūra (piestātne, ostas akvatorija) ir efektīvāk izmantojama;
- tiktu saglabāta iespēja nākotnē attīstīt ostas infrastruktūru tiešā jūras tuvumā;
- mazāk tiktu ietekmēta tiešā jūras tuvumā esošā teritorija;
- u.c.

Iesaistīto zemju īpašnieki, atbildot uz jautājumu "Kādām darbībām (ostas infrastruktūras būvniecība, iznomāšana ostas darbībām, pārdošana ostas darbībām, iesaistīšanās privātās partnerības projektā kā zemes īpašniekam) Jūs nekādā gadījumā nepiekristu Papes ostas izveides gadījumā, ja tās skartu Jūsu īpašumu?" informēja, ka tiem nebūtu iebildumi pret nevienu no iepriekšminētajām darbībām un, ka atbalsta ostas izveides ietvaros, t.sk. nenoliedzami uzlabos šo nekustamo īpašumu turpmākās izmantošanas iespējas un kalpos kā ekonomisks pamatojums resursu piesaistei un uzņēmējdarbības attīstībai. Kā arī būtu gatavi izskatīt visas Pašvaldības piedāvātās iespējas, t.sk. īpašumu nomu vai atpirkšanu viņu piederošajiem zemesgabaliem, iesaisti privātās partnerības projektos Papes ostas izbūves gadījumā. Izvērtējot iespējamo teritorijas attīstības perspektīvu, iesaistīto zemju īpašnieki izvērtēs iespēju attīstīt sev piederošo teritoriju, lai tās teritorijā attīstītu ar tūrismu vai neliela apjoma ražošanas izveidi perspektīvā.

14. Ostu pārvaldības institucionālā sistēma

Latvijas Republikā ostas pārvaldes ir atvasinātas publisko tiesību juridiskās personas, kas atrodas MK pārraudzībā un vienlaikus ir publisko un privāto tiesību subjekts. Pārvalde saskaņā ar Likumu par ostām veic visas funkcijas, kas noteiktas ostas pārvaldei attiecībā uz ostu un tās teritoriju. Pārvaldes valdījumā ir tai nodotā teritorijā valstij un pašvaldībai piederošā zeme un nekustamais īpašums, ostas akvatorija, kuģu ceļi, peldošās navigācijas iekārtas un citi objekti.

Latvijas ostu pārvaldības sistēma ir veidota pēc zemes un infrastruktūras pārvaldības principa (angļu val. landlord port). Šāda sistēma ir lielākajā daļā ES ostu salīdzinājumā ar, piemēram, pilna servisa ostu (ietver infrastruktūras izveides, pārvaldības un kravu pārkraušanas funkcijas).

Atšķirībā no citu Latvijas mazo ostu situācijas Papes ostas pārvaldības modelim ir atšķirības, ko nosaka vēsturiskie apstākļi. Pēc padomju armijas aiziešanas no Rucavas novada piekrastes teritorijas 1992. gadā ostas infrastruktūra bija kritiskā inženiertehniskajā stāvoklī, jo kopš tās izveides 30-tajos gados infrastruktūras uzturēšanai netika paredzēti finanšu līdzekļi. Līdz ar to šodien, lai pilnībā atjaunotu ostas normālu funkcionēšanu ir jāveic kapitālie ieguldījumi no jauna. Pašvaldībai un valstij līdz šim nebija koncepcijas un finanšu līdzekļu ostas atjaunošanai, un lai novērtētu veicamo pasākumu kopumu ostas funkciju atjaunošanai šobrīd ir sagatavota koncepcija, kas kalpos par atspērienu turpmākās institucionālās darbības atjaunošanai. Jebkurā gadījumā Rucavas novada dome bez valsts atbalsta patstāvīgi nevarēs atjaunot ostas infrastruktūru un līdz ar to institucionālo darbību.

Lai ostas pārvaldība būtu efektīva atbilstoši izvēlētai investoru struktūrai, piemēram: valsts+pašvaldība+privātais partneris ir jāveido ostas pārvaldības modelis, kur atbilstoši veikto ieguldījumu īpatsvaram tiek piešķirts ietekmes apjoms institucionālajā pārvaldības modelī.

14.1. Ostas valde

Ostas augstākā lēmējinstitūcija ir ostas valde, kuru ieceļ saskaņā ar Likuma par ostām 26. pantu.[121] Ostas valde ieceļ amatā ostas pārvaldnieku.

Rucavas novada dome ieceļ Papes ostas pārvaldes valdes priekšsēdētāju un viņa vietnieku.

---

[121] *„Ostu valdi izveido attiecīgās pašvaldības dome ne vairāk kā 10 locekļu sastāvā, iekļaujot tajā valdes priekšsēdētāju — pašvaldības amatpersonu, pa vienai Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Zemkopības ministrijas un Satiksmes ministrijas amatpersonai, kuru norīko attiecīgais ministrs, kā arī vienādās proporcijās pašvaldības deputātus un ostā funkcionējošo komercsabiedrību pārstāvjus".* 5 7.panta pirmā daļa

Ostas valde:

- izskata un pieņem lēmumu par ostas noteikumu projektu,
- izskata un pieņem lēmumu par ostas robežu projektu,
- apstiprina ostas attīstības programmu,
- saskaņā ar Likuma par ostām 15. pantu apstiprina sniegto maksas pakalpojumu tarifus,
- apstiprina gada un perspektīvos budžetus,
- veic izmaiņas kārtējā gada budžetā,
- lemj par visa veida līgumu slēgšanu, kuru summa pārsniedz 1422,88 EUR gadā vai līguma darbības laiks pārsniedz vienu gadu,
- apstiprina ostas pārvaldes struktūru un personālsastāvu,
- nosaka ostas pārvaldnieka un valdes locekļu darba samaksu un pienākumus,
- izskata un iesniedz priekšlikumus valsts vai pašvaldības institūcijām vai Latvijas Ostu padomei par ostai nepieciešamajām investīcijām,
- sagatavo un iesniedz priekšlikumus Latvijas Ostu padomei par nekustamā īpašuma atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām,
- apstiprina ostas pārvaldnieka sagatavotos gada pārskatus par ostas pārvaldes darbu, kas paredzēti iesniegšanai Jūrmalas pilsētas domē un citās institūcijās saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem,
- atceļ ostas pārvaldnieka rīkojumus,
- ierosina veikt grozījumus ostas pārvaldes nolikumā,
- nodrošina ostas pārvaldes gada pārskata revīziju saskaņā ar Gada pārskatu likumu,
- apstiprina ostas gada pārskatu,
- apstiprina ostas pārvaldes emblēmu, zīmogu, veidlapas un citu atribūtiku,
- izlemj citus ar ostas darbību saistītus jautājumus saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

14.2. Ostas pārvalde

Ostas pārvaldes funkcijas ir noteiktas Likumā par ostām, kā arī citos ārējos normatīvajos aktos. Likumā par ostām ir noteiktas ostas pārvaldes funkcijas valsts pārvaldes jomā (7 .panta otrā daļa) un privāto tiesību jomā (7. panta trešā daļa).

Lai izpildītu noteiktās funkcijas, ostas pārvalde:

- veido un uztur ostas infrastruktūru, būvē ēkas un būves ostas darbības nodrošināšanai,
- atbilstoši kompetencei rīkojas ar kustamo un nekustamo īpašumu,
- slēdz līgumus ar īpašniekiem par kopējo hidrotehnisko būvju izmantošanu ostas vajadzībām,

- atbilstoši kompetencei sadarbojas ar izglītības iestādēm, kas sagatavo jūrniecības un ostu saimniecības speciālistus, kā arī ar citām organizācijām un institūcijām,
- ierosina veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām,
- veic citus normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus.

15. Finanšu un ekonomiskā analīze

Finanšu analīze uzdevums ir sniegt atbildes uz šādiem jautājumiem:

- Kāds ir projekta finanšu ienesīgums?
- Vai projekts ir finansiāli ilgtspējīgs?

15.2. Finanšu analīze

Finanšu plānošana un novērtēšana ir balstīta uz pieņēmumu kopumu un aptaujāto ekspertu sniegto informāciju:

Investīcijas

Papes ostas izveides investīciju projekta mērķis ir izveidot jahtu ostu. Detalizēts investīciju apraksts parādīts Koncepcijas 9. nodaļā. Minimālajā variantā nepieciešamās investīcijas Papes ostas infrastruktūras izveidei ir 11,5 milj. EUR.

Ekspluatācijas izmaksas

Aprēķina vajadzībām tiek pieņemtas šādas ekspluatācijas izmaksas:

- Balstoties uz līdzvērtīgu ostu datiem, kanāla uzturēšanas izmaksas tiek pieņemtas 20 000 EUR vienu reizi piecos gados;
- Balstoties uz līdzvērtīgu ostu datiem, personāla izmaksas tiek pieņemtas, balstoties uz slodzes rādītājiem. Ostas darbības sākumposmā tās administrācijā ir nepieciešams vismaz viens cilvēks, kurš uz daļēju slodzi darbojas visu gadu, veicot administratīvo darbu un vairāki pilnas slodzes darbinieki, kas darbojas aktīvajā burāšanas periodā no maija līdz septembrim uz pilnu vai daļēju slodzi;
- Komunālie maksājumi ir atkarīgi no jahtu pavadīto dienu skaita jahtu ostā, tāpēc tie aprēķina vajadzībām tiek pieņemti 20% apmērā no ieņēmumiem.

Ieņēmumi

Jahtu ostai darbojoties, pamata ieņēmumi tiek plānoti no jahtu pietauvošanās maksas. Atbilstoši Liepājas ostas sniegtajiem datiem 2017. gada sezonā Liepājas jahtu ostā pietauvojās 500 jahtas, vidēji ostā pavadot vienu dienu. Vidējā cena, ko jahta maksā par vienu pietauvošanās dienu, ir 50 EUR. Ienākošo jahtu skaitam tiek plānots mērens pieaugums 2,5 % apmērā gadā. Sasniedzot 1000 jahtu apmeklējumus gadā tiek pieņemts, ka šis rādītājs stabilizēsies.

Aprēķini tika veikti 50 gadu ilgam periodam.

Detāla plānoto investīciju finanšu ekonomiskā analīze pievienota 6. pielikumā.

Novērtējums parāda, ka iecerētā projekta realizācijai, kas sekmētu uzņēmējdarbības attīstību Rucavas novadā un Kurzemes reģiona attīstību, ir nepieciešams līdzfinansējums līdz 99 % apmērā no investīciju izmaksām, lai projekts būtu finansiāli ilgtspējīgs. Jaunas ostas izbūve ir saistīta ar ļoti lielām sākotnējām investīciju izmaksām (molu izbūve, kanāla padziļināšana), kuras nav iespējams segt ar plānotajiem ieņēmumiem no jahtu tūrisma. Aprēķinātā finanšu pašreizējā vērtība un ienesīguma likme ar un bez līdzfinansējuma 90 % (Konsultanta pieņēmums) apmērā parādīta 15.1. tabulā.

15.1. tabula. Finanšu analīzes rezultāts

	Bez atbalsta	Ar 90% atbalstu
FNPV	-€ 10 880 179,43	-€ 947 174,52
FIRR	-8 %	-3 %

15.3. Ekonomiskā analīze

Ekonomiskā analīze, salīdzinot ar finanšu analīzi, apskata projektu no plašākas perspektīvas. Finanšu analīzes objekts ir Papes jahtu ostas izveidei nepieciešamās investīcijas. Ekonomiskā analīze papildus novērtē arī investīciju ietekmi uz Kurzemes reģiona sociāli ekonomisko vidi.

Lielbritānijas jahtu piestātņu asociācija 2005. gadā veica plašu pētījumu, novērtējot ekonomiskos ieguvumus no piekrastes jahtu piestātnēm[122]. Pētījumā tika uzskaitīti šādi galveni ekonomiskie ieguvumi no piekrastes jahtu piestātnēm:

- Uzņēmējdarbības ieguvumi: vislielākie ieguvumi no jahtu piestātnēm rodas no uzņēmējdarbības piestātnē - gan no ar jahtām saistītās uzņēmējdarbības (labošana, rezerves daļu pārdošana, u.c.), gan no ar jahtām nesaistītas uzņēmējdarbības (ēdināšana, naktsmītnes, u.c.);
- Pieprasījuma ķēdes ieguvumi: uzņēmēji, kas darbojas jahtu piestātnē, iepērk pakalpojumus un preces, lai nodrošinātu sava uzņēmuma darbību;
- Ieguvumi no tūrisma un brīvā laika pavadīšanas: jahtu piestātnes ir cieši saistītas ar tūrisma un brīvā laika pavadīšanas nozari. Tās nodrošina infrastruktūru un pakalpojumus cilvēku piekļūšanai ūdenim un ar to saistītājiem pakalpojumiem – laivošanai, izbraucieniem ar jahtu, burāšanai, utml.;
- Ieguvumi jahtu nozarei: atsevišķām jahtu piestātnēm ir ietekme uz kopējo jahtu nozari, palielinot pārdoto ūdens transportlīdzekļu skaitu, tādējādi palielinot arī šajā nozarē nodarbināto skaitu;

122 https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/BMF%20Coastal%20marinas%20UK_Channel_Fullreport_2005-06.pdf

- Nodarbinātības ieguvumi: izvērsta analīze parādīja, ka Lielbritānijā viena jaunradīta darbavieta jahtu piestātņu nozarē atbalsta 12 jaunu darba vietu rašanos vietējā ekonomikā;
- Ieguvumi no pievienotās vērtības: izvērsta analīze parādīja, ka Lielbritānijā jahtu piestātņu nozares radītā ietekme uz ekonomiku septiņas reizes pārsniedz nozares pašas radīto pievienoto vērtību.

Aprēķinot Papes ostas izveides ekonomiskos ieguvumus tika izmantoti Lielbritānijā veiktie pētījumi. Ekonomiskais ieguvums gadā tiek aprēķināts kā septiņkārtējs ostas plānotais gada apgrozījums, šis rādītājā atspoguļojas gan ieguvumi no uzņēmējdarbības aktivitātes pieauguma un nekustamā īpašuma vērtības pieauguma, gan ieguvumi no investoru piesaistes, tūrisma attīstības un jaunu darba vietu nodrošināšanas.

15.2. tabula. Ekonomiskās analīzes rezultāts

	Bez atbalsta	Ar 90% atbalstu
ENPV	-€ 6 416 892	€ 14 006 771
EIRR	1,02 %	18,05 %

Ekonomiskā iekšējā ienesīguma likme izvēlētās alternatīvas investīcijām (EIRR) krietni uzlabo projekta ieguvumu 1,02 %, pretstatā finanšu rādītājam FIRR – 8%.

Projekta svarīgākais ekonomiskais ieguvums ir naudā uzskaitāmais ieguvums saistībā ar jahtu piestātņu ietekmi uz apkārtnes uzņēmējdarbību un reģionālo attīstību. Ņemot vērā multiplikatīvo efektu ENPV ar 90 % atbalstu sasniedz 14 milj. EUR.

15.4. Jūtīguma un riska analīze

15.3.1. Jūtīguma analīze

Jūtīguma analīze tiek veikta ar mērķi noteikt projekta kritiskos mainīgos. Mainot kritiskos mainīgos, ir iespējams aprēķināt sagaidāmās finansiālo un ekonomisko ieguvumu izmaiņas.

15.3. tabula. Jūtīguma analīzes rezultāts

	Pamata	Investīcijas +5%	Ekspluatācijas izmaksas +5%	Ieņēmumi -5%
FNPV	-€ 10 880 179,43	-€ 11 432 013	-€ 10 910 717	-€ 10 910 870
FIRR	-8 %	-8 %	-9 %	-9 %
ENPV	-€ 6 416 892	-€ 6 963 470	-€ 6 442 044	-€ 6 661 509
EIRR	1,02 %	0,83 %	0,99 %	0,81 %

Jūtīguma analīze parāda, ka plānotais projekts ir salīdzinoši "nejūtīgāks" pret investīciju pieaugumu, bet salīdzinoši jūtīgāks pret ienākumu izmaiņām un ekspluatācijas izmaksu izmaiņām.

Galvenie jūtīguma analīzes secinājumi:

- FNPV ir negatīvs - gan pamata variantā, gan veicot iepriekšminētos jūtīguma testus;
- FIRR nepārsniedz diskonta procentu likmi gan pamata variantā, gan veicot iepriekšminētos jūtīguma testus.

15.3.2. Riska analīze

Riska analīze tiek veikta, lai identificētu būtiskos ar projekta īstenošanu saistītos riskus, novērtētu riska iestāšanās sekas un definētu riska vadības pasākumus.

Riska iestāšanās varbūtība un ietekme ir novērtēta, izmantojot kvalitatīvo pieeju (ekspertu vērtējums). Katrs identificētais risks tiek klasificēts atkarībā no tā varbūtības. Identificētajiem riskiem ir izstrādāti risku novēršanas un mazināšanas pasākumi.

15.4. tabula. Riska analīze

Nr.	Riski	Apraksts	Riska ietekme (augsta, vidēja, zema)	Iestāšanās varbūtība (augsta, vidēja, zema)	Risku mazināšanas pasākumi
1.	Projekta ieviešanas kapacitāte	Nepietiekama projekta vadības kapacitāte	vidēja	zema	Projekta ieviešanas vienības izveide, piesaistot atbilstošus ekspertus.
2.	Tehniskie riski	Plānoto darbu apjoma pieaugums	augsta	vidēja	Būvprojektēšanas un IVN procedūras veikšana pirms tehnisko specifikāciju izstrādes būvniecības iepirkumam.
		Nepietiekams piedāvājums tirgū, ierobežota pieejamība pēc adekvāta un kvalificēta darbaspēka	vidēja	vidēja	Rūpīga projekta plānošana, potenciālo izpildītāju uzaicināšana dalībai iepirkuma procedūrā.
		Līguma noteikumu un priekšmeta atšķirīga interpretācija	vidēja	vidēja	Projekta ieviešanas vienības izveide, piesaistot atbilstošus ekspertus.

Nr.	Riski	Apraksts	Riska ietekme (augsta, vidēja, zema)	Iestāšanās varbūtība (augsta, vidēja, zema)	Risku mazināšanas pasākumi
3.	Administratīvie riski	Veiktspējas risks - darbi netiek veikti atbilstošā kvalitātē	augsta	vidēja	Tiks veikta līgumu izpildes atbilstības līguma nosacījumiem uzraudzība un kontrole. Speciālisti ar atbilstošu pieredzi un kvalifikāciju tiks piesaistīti būvuzraudzības nodrošināšanai.
		Cilvēciskais faktors	vidēja	zema	Iepirkuma dokumentācijā noteiktas prasības kvalifikācijas un pieredzes atbilstībai. Darbu izpildītāja veiktspējas uzraudzība.
4.	Finanšu riski	Izmaksu pieaugums	augsta	augsta	Būvprojektēšanas un IVN procedūras veikšana pirms tehnisko specifikāciju izstrādes būvniecības iepirkumam. Speciālistu piesaiste tehnisko specifikāciju un līgumprojekta izstrādei.
		Uzņēmēja maksātnespēja	vidēja	vidēja	Iepirkuma prasības iekļauj nosacījumus pretendenta finanšu stabilitātei un apgrozījumam. Piedāvājumu vērtēšanas procesā pretendenta finanšu kapacitāte tiks rūpīgi izvērtēta.
		Nepietiekama naudas plūsma (finanšu apgrozījums)	vidēja	vidēja	Laicīga nepieciešamās naudas plūsmas plānošana

15.5. Ieguvēju un zaudētāju analīze

Analīzes rezultātā tika identificēti šādi ieguvēji no Papes ostas izveides:

- Jahtu piestātnes apsaimniekotāji;
  Jahtu piestātnei nepieciešamo preču pārdevēji un pakalpojumu sniedzēji;
- Ūdens transportlīdzekļu būvētāji un izplatītāji;
- Pieprasījuma ķēdes uzņēmumi;
- Ēdināšana uzņēmumi;

- Tuvumā esošie tūrisma un brīvā laika pavadīšanas uzņēmumi;
- Īpašumu attīstītāji;
- Vietējie iedzīvotāji;
- Zemju īpašnieki;
- Pašvaldība:
- u.c.

Ieguvumus iespējams novērtēt kā izmaiņas uzņēmumu apgrozījumā, nodarbinātībā, pievienotajā vērtībā, peļņā, darba samaksas līmenī, nodokļu ieņēmumu līmenī, īpašumu vērtībā, u.c. rādītājos.

Analīzes rezultātā tika identificēti šādi zaudētāji no Papes ostas izveides:

- Nepārveidotas dabas mīļotāji;
- Ziemeļu pusē esošo zemju īpašnieki (erozijas risks);
- Vietējie iedzīvotāji (trokšņu pieaugums, pieaugot satiksmes intensitātei);
- Pašvaldība (pieaugs apsaimniekošanas izmaksas, piemēram publisko atkritumu apsaimniekošana);
- u.c.

16. Aptaujāto personu saraksts

Aptaujāto personu saraksts sniegts 16.1. tabulā

16.1. tabula

Intervēto personu saraksts

Vārds, uzvārds vai juridiska persona/institūcija	Amats	Piezīmes
Edgars Bertrams	Rucavas novada domes izpilddirektors	Saņemts mutisks viedoklis par Papes ostas izveides vīziju
Raimonda Ābelīte	Rucavas novada domes Attīstības nodaļas vadītāja	Saņemts mutisks viedoklis par Papes ostas izveides vīziju
Ingūna Urtāne	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Telpiskās plānošanas departaments Direktore	Saņemts rakstisks viedoklis par Papes ostas izveides koncepcijas atbilstību
Mārtiņš Grels	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Telpiskās plānošanas departaments Telpiskās plānošanas politikas nodaļa Vecākais eksperts	Saņemts rakstisks viedoklis par Papes ostas izveides koncepcijas atbilstību
Jānis Megnis	Latvijas Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs	Notikusi tikšanās klātienē Konsultanta birojā
Arnis Mazalis	Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks	Veikta telefona intervija
Ivo Koliņš	Liepājas speciālās ekonomiskās zonas ekonomikas un mārketinga pārvalde	Notikusi tikšanās klātienē Konsultanta birojā
Jānis Tērauds	Kuivižu ostas konsultants	Veikta telefona intervija
Sandra Bacāne	Zemes gabala "Bleivi" īpašnieks ostas teritorijā Kadastra nr. 64840110320	Viedoklis nav saņemts
SIA "Duna"	Zemes gabala "Vasaras" īpašnieks ostas teritorijā Kadastra nr. 64840110324	Saņemts rakstisks viedoklis
SIA "Duna"	Zemes gabala "Ietekas" īpašnieks ostas teritorijā Kadastra nr. 64840110321	Saņemts rakstisks viedoklis
SIA "Papes osta"	Zemes gabala īpašnieks ostas teritorijā Kadastra nr. 64840110011	Viedoklis nav saņemts

17. Izmantotās literatūras saraksts

1. 2017 Index of economy freedom, http://www.heritage.org/index/explore?view=by-variables [28.11.2017.];
2. International monetary fund http://www.imf.org/ [28.11.2017.];
3. Eurostat. Economy and finance/ Prices [tiešsaiste]. Skatīts 19.01.2017. Pieejams http://ec.europa.eu/eurostat/web/purchasing-power-parities/data/database [prc_ppp_ind];
4. Centrālā Statistikas pārvalde, http://www.csb.gov.lv [28.11.2017.];
5. Global Agricultural Information Network, https://gain.fas.usda.gov [28.11.2017.];
6. GDP data, https://knoema.com [28.11.2017.];
7. European Comission, https://europa.eu [28.11.2017.];
8. Index Mindi, http://www.indexmundi.com [28.11.2017.];
9. Ekonomikas ministrija, https://www.em.gov.lv [28.11.2017.];
10. Satiksmes ministrija, http://www.sam.gov.lv [28.11.2017.];
11. Rīgas plānošanas reģions, http://www.rpr.gov.lv [28.11.2017.];
12. Rīgas brīvostas pārvalde, http://www.rop.lv [28.11.2017.];
13. Ventspils brīvostas pārvalde, http://www.portofventspils.lv/ [28.11.2017.];
14. Liepājas starptautiskā ekonomikas zonas pārvalde, http://www.liepaja-sez.lv [28.11.2017.];
15. Porto of Klaipeda, http://www.portofklaipeda.lt [28.11.2017.];
16. Ltd. Fluor, http://www.fluor.com [28.11.2017.];
17. Oficialiosios statistikos portalas, https://osp.stat.gov.lt [28.11.2017.];
18. Zivsaimniecības nozares stratēģiskais plāns 2007.-2013. gadam, http://www.dzivaisudens.lv/pdf/zivsaimniecibas_nozares_strategiskais_plans.pdf [28.11.2017.];
19. Fishing port management, the forgotten subject, http://www.eolss.net/sample-chapters/c10/E5-05-01-08.pdf [28.11.2017.];
20. Nozvejas kvotu dēļ trešdaļai zvejnieku gads būs «sāpīgs», bet vairums ir ieguvēji, http://www.tvnet.lv/financenet/viedokli/681059-nozvejas_kvotu_del_tresdalai_zvejnieku_gads_bus_sapigs_bet_vairums_ir_ieguveji [28.11.2017.];
21. Militārās infrastruktūras attīstība, http://www.mod.gov.lv/lv/Par_aizsardzibas_nozari/Infrastrukt%C5%ABra.aspx [28.11.2017.];
22. Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam, https://www.em.gov.lv/files/turisms/PPD_1.doc [28.11.2017.];
23. Holostic assessment 2017, http://stateofthebalticsea.helcom.fi [28.11.2017.];
24. EUROSTAT, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu [28.11.2017.];
25. The World Travel & Tourism Council, https://www.wttc.org [28.11.2017.];
26. Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam;
27. Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2015.-2030.gadam un Attīstības programmas 2015.-2020.gadam. u.c.;
28. Zīmola „Ražots Kurzemē" attīstības stratēģija;

29. Jūras telpiskais plānojums, paskaidrojuma raksts, https://drive.google.com/file/d/0B9UI5MsfsbRDV1owYU50WUtaajA/view?pref=2&pli=1 [28.11.2017.];
30. FleetMon statistika par 2013. gadu;
31. Latvijas mazo ostu tīklamārketinga plāns, http://www.rpr.gov.lv/uploads/filedir/Projekti/SmartPorts/marketinga_plans_final_1.2.pdf [28.11.2017.];
32. Pāvilostas ostas pārvalde, http://pavilostaport.lv/?page_id=165 [28.11.2017.];
33. Salacgrīvas ostas pārvalde, http://salacgrivaport.lv/ostas/kuivizu-osta [28.11.2017.];
34. Šventoji, http://www.palangatic.lt/en/sightseeing-places/sventoji/ [28.11.2017.];
35. Lithuanian government's strategic committee to decide on future of Sventoji port, http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=117039 [28.11.2017.];
36. Ruhnu (Ringsu) Marina, http://entsyklopeedia.ee/article_eng/ruhnu_(ringsu)_marina1[28.11.2017.];
37. Estonian cruising guide, http://www.marinas.nautilus.ee/files/ECG%20sisu%20ilma%20sadamateta.pdf [28.11.2017.];
38. Kuressaare City Harbour, https://www.visitestonia.com/en/kuressaare-city-harbour-2 [28.11.2017.];
39. Port of Klintehamn (Sweden), https://www.searates.com/port/klintehamn_se.htm [28.11.2017.];
40. Klintehamn, https://sv.wikipedia.org/wiki/Klintehamn [28.11.2017.];
41. Wasa Dredging Makes Progress on Klintehamn Harbor Scheme, http://www.dredgingtoday.com/2016/09/26/wasa-dredging-makes-progress-on-klintehamn-harbor-scheme/ [28.11.2017.];
42. Štrauhmanis J. Latvijas ostas, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūras akadēmija, 2000. gads;
43. Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs, https://www.meteo.lv/meteorologija-datu-meklesana/?&nid=461 [28.11.2017.];
44. Veģetācijas periods un tā izmaiņas, https://skolas.lu.lv/mod/book/tool/print/index.php?id=39525#ch314 [28.11.2017.];
45. Wind statistics, https://www.windfinder.com/windstatistics/palanga [28.11.2017.];
46. Pārskats par ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu līdz 1935.g. 1. aprīlim. I un II daļa. Jūras ceļi. Jūrniecības departamenta izdevums, 1935.;
47. SIA Compaqpeat, http://www.compaqpeat.lv/ [28.11.2017.];
48. Lursoft, https://www.lursoft.lv/ [28.11.2017.];
49. Rucavas novada dome, http://www.rucava.lv [28.11.2017.]
50. Ecomedia, https://ecomedia.lv [28.11.2017.]
51. Pape, https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/pape/ [28.11.2017.];
52. Papes dabas parks, http://www.latvia.travel/lv/apskates-vieta/papes-dabas-parks [28.11.2017.];
53. Par Papes dabas parku, http://www.pdf-pape.lv/lv/dabas-parks/par-dabas-parku/ [28.11.2017.];
54. Ulsts, V., 1998. Baltijas jūras Latvijas krasta zona. Valsts Ģeoloģijas Dienests, Rīga, 96 lpp.;

55. Metodiskais materiāls „Vadlīnijas jūras krasta erozijas seku mazināšanai", autors: Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Rīga, 2014.gads;
56. Žilinskas, G., Jarmalavičus, D., Pupienis, D., 2003. The influence of nearshore sediment supplies on the coast. The Geographical Yearbook, XXXVI, pp. 99-109.;
57. French, P.W., 2001. Coastal Defences: processes, problems and solutions. Routledge, London, 325 lpp.;
58. Eberhards, G., 2003. Latvijas jūras krasti. Latvijas Universitāte, Riga, 259 lpp.;
59. Ul`st, V., 1965. Diferenciacy`a peschanogo materyala po forme zeren v pribrezhno-morskyh uslovyah. Baltica, 2, s 167-180. lpp.;
60. Eberhards, G., 2003. Latvijas jūras krasti. Latvijas Universitāte, Riga, 259 lpp.;
61. Nepublicēti LU ĢZZF Jūras krastau laboratorijas dati (2010. - 2014.);
62. Lapinskis, J., 2009. Preterozijas pasākumi Baltijas jūras Latvijas krastā. Latvijas Universitātes 67. zinātniskā konference. Referātu tēzes. Rīga, lpp. 211-212 lpp.;
63. Baltijas jūras Reģionu stratēģija, http://www.balticsea-region-strategy.eu [28.11.2017.];
64. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, http://varam.gov.lv [28.11.2017.];
65. Politikas plānošanas dokumentu datubāze, http://polsis.mk.gov.lv [28.11.2017.];
66. Likumi, https://likumi.lv [28.11.2017.];
67. Kurzemes plānošanas reģions, http://www.kurzemesregions.lv [28.11.2017.];
68. Rīgas ostas naftas produktu piestātnes un pievedceļu projektēšana, celtniecība, http://www.skontobuve.lv/lv/objekti/tilti-un-hidrotehniskas-buves/rigas-ostas-naftas-produktu-piestatne [28.11.2017.];
69. Kapteiņu osta, Kuivižos, http://www.kapteinuosta.lv/ [28.11.2017.];
70. Portland Marina, http://www.atkinsglobal.com/en-gb/projects/portland-marina [28.11.2017.];
71. Seawave pedestals, http://www.rolecserv.com/marina/product/Seawave[28.11.2017.];
72. Eiropas Savienības fondi, http://www.esfondi.lv/[28.11.2017.];
73. Publiskā un privātā partnerība, http://www.pppp.lv/main.php?item=53 [28.11.2017.];
74. Public Private Partnerships in Ports / Port Reform, http://ppp.worldbank.org/ppp/sector/transportation/ports [28.11.2017.];
75. Zvērinātu advokātu birojs "BDO Zelmenis&Liberte", Publiskā un privātā partnerība dažādās tautsaimniecības nozarēs, Valmiera, 2011;
76. Global Report on Public-Private Partnerships: Tourism Development, http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/global_report_public_private_partnerships_v8.pdf [28.11.2017.];
77. B. Balode, S. Levāne, Papes ostas attīstība, RTU, 2016;
78. Economic benefits of coastal marinas, https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/BMF%20Coastal%20marinas%20UK_Channel_Fullreport_2005-06.pdf [28.11.2017.].

18. Terminu vārdnīca

Koncepcija	Sistematizēti sakopoti uzskati (par kādu parādību, procesu), iecere, pamatideja.
Osta	Ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas dala, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģuceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai.
Jahta	ir sportam, atpūtai vai tūrismam paredzēts kuģošanas līdzeklis ar burām vai dzinēju vai ar burām un dzinēju, ar ūdensizspaidu līdz 80 tonnām.
Tūrisms	personas darbības, kas saistītas ar ceļošanu un uzturēšanos ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas brīvā laika pavadīšanas, lietišķo darījumu kārtošanas vai citā nolūkā ne ilgāk kā vienu gadu.
Tūrists	fiziskā persona, kura ceļo ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas ne ilgāk kā vienu gadu, uzturas sabiedriskā vai privātā mājvietā ne mazāk kā vienu nakti un apmeklētajā vietā neveic algotu darbu.
Būvdarbi	būvniecības procesa sastāvdaļa, darbi, kurus veic būvlaukumā vai būvē, lai radītu būvi, novietotu iepriekš izgatavotu būvi vai tās daļu, pārbūvētu, atjaunotu, restaurētu, iekonservētu, nojauktu būvi vai ierīkotu inženiertīklu.
Būvprojekts	būvniecības ieceres īstenošanai nepieciešamo grafisko un teksta dokumentu kopums.
Būve	ķermeniska lieta, kas tapusi cilvēka darbības rezultātā un ir saistīta ar pamatni (zemi vai gultni).
Ostu un jūras hidrotehniskās būves	hidrotehniskās un navigācijas būves jūrā, ostās, kuģu būves uzņēmumos un kuģojamās ūdenstecēs un ūdenstilpēs, kurās noteiktas speciālas prasības kuģošanai.

PIELIKUMI

1.pielikums

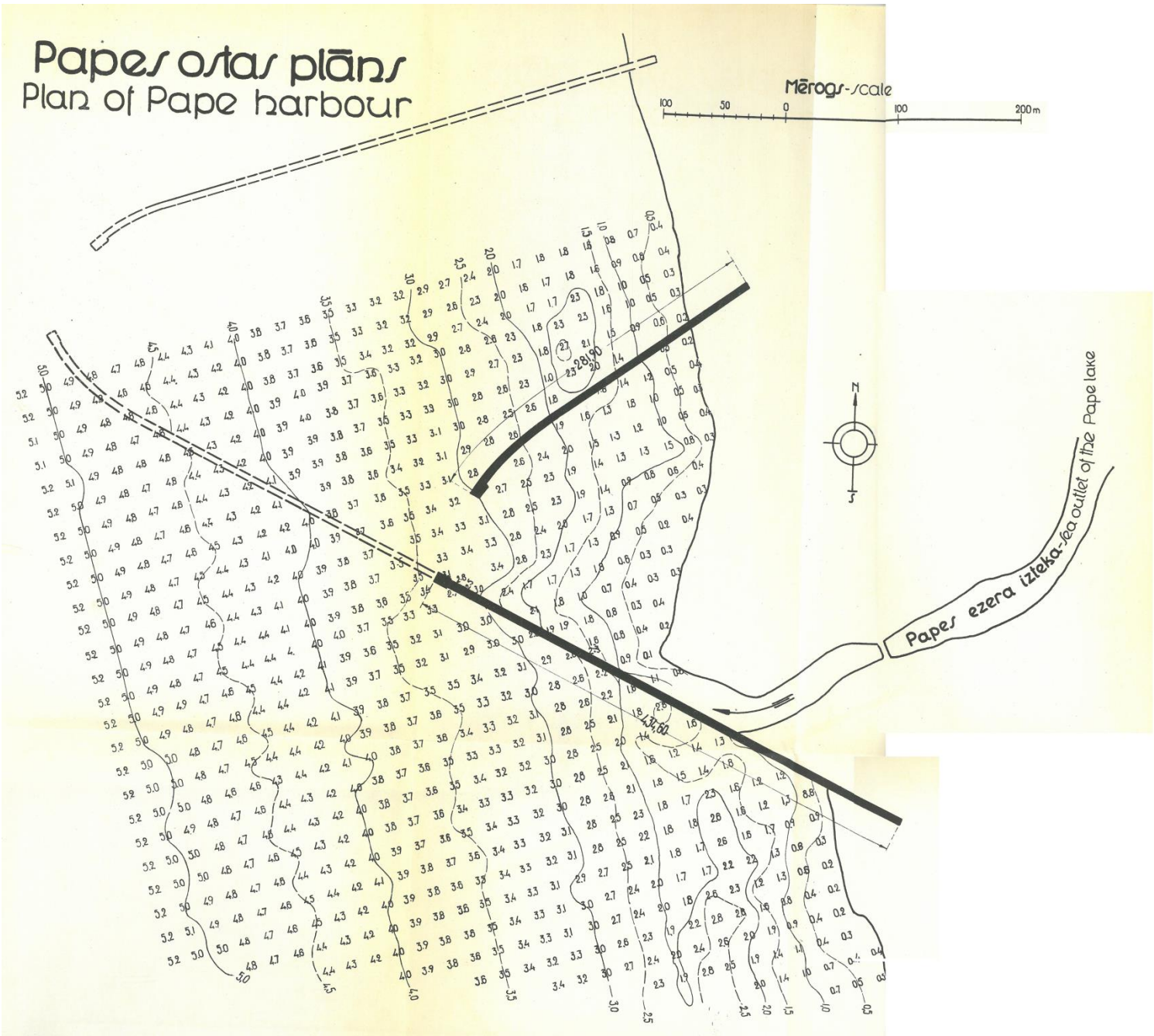
Jahtu piestātnes Latvijā[123]

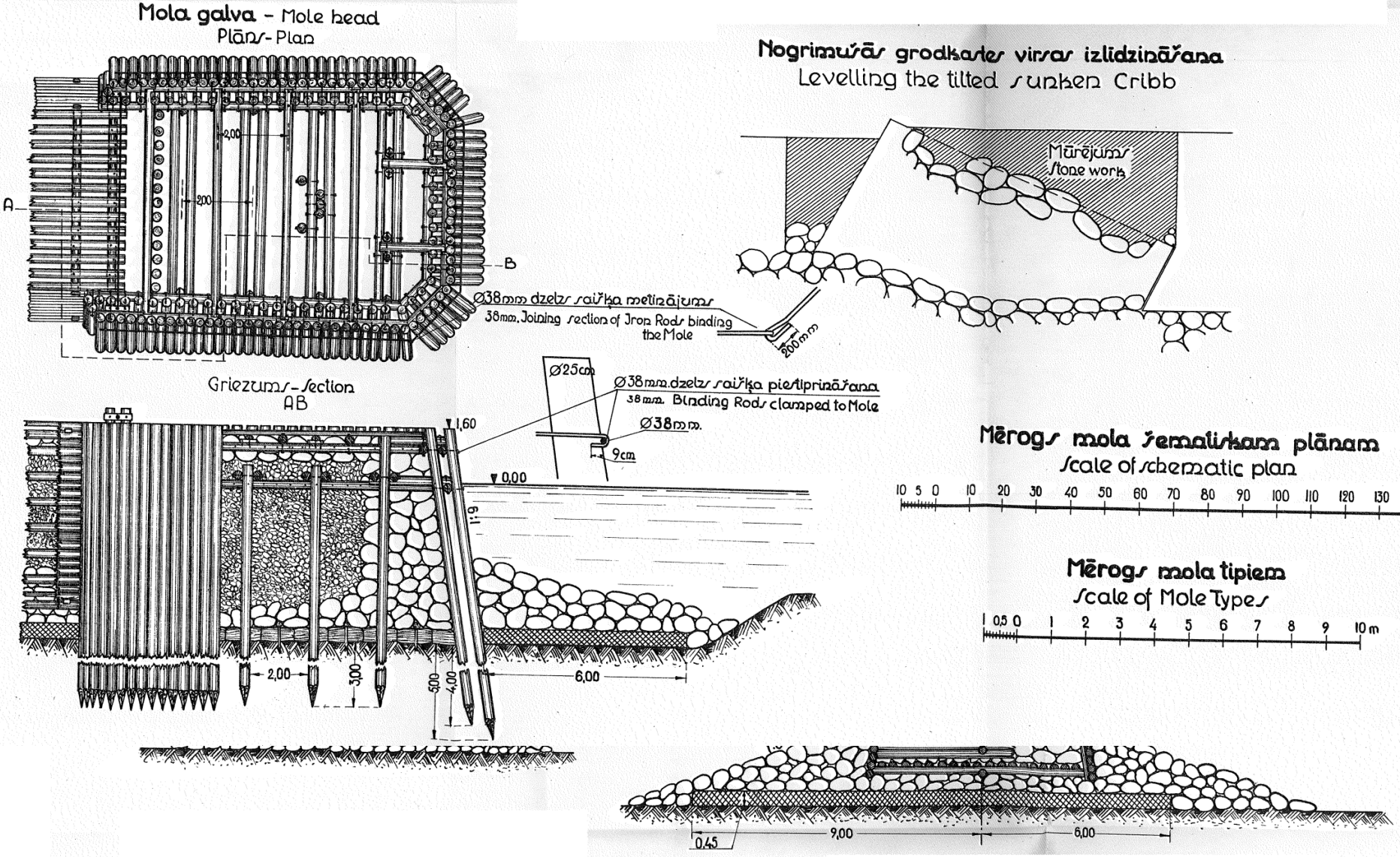
Nr. p.k.	Nosaukums	Akvatorija	Jahtu maksimālais garums (m)	Maksimālā iegrime (m)	Vietu skaits
1.	Jahtu piestātne Rojas ostā	Rīgas jūras līcis	115	4,5	12
2.	Jahtu piestātne Mērsraga ostā	Rīgas jūras līcis		2,5-3	
3.	Jahtu piestātne Skultes ostā	Rīgas jūras līcis			
4.	Jahtu piestātne Salacgrīvas ostā	Rīgas jūras līcis	2,5		15
5.	Ventspils	Baltijas jūra		3,6	30
6.	Liepāja Marina	Baltijas jūra		4-6,5	35
7.	Engure	Rīgas jūras līcis		3,5	
8.	Mērsrags	Rīgas jūras līcis	20	1,5 - 2,0	
9.	Kuivižu osta	Rīgas jūras līcis	30	3	
10.	Liepājas jahtu centrs	Baltijas jūra	31	4,8	35
11.	Ķīpsalas piestātne	Daugava		3,8	200
12.	Latvijas jahta	Daugava	15	3	35
13.	Ziemeļu kronis	Daugava	25	2,5-3	30
14.	Pāvilosta Marina	Baltijas jūra	20	2,5	25
15.	Jahtklubs Auda	Daugava	24	3	100
16.	Rīgas jahtu centrs Andrejosta	Daugava		5	150
17.	Porto Marina	Lielupe	30	2	
18.	Jelgavas jahtklubs	Lielupe	12	2,2	30
19.	Usmas jahtklubs	Usmas ezers		1,8	50
20.	Valtera raga osta	Lielupe	15	1,7	32
21.	Rīga-Bolderājas piestātne	Daugava	15	3	80
22.	Rīga – Marina Auda	Daugava			80 – 100
23.	Jaunciema osta	Daugava		2 - 4	
24.	Marina Malina	Daugava			12
25.	Rīga Āgenskalna piestātne	Daugava			60
26.	Jahtklubs Jūrmala	Lielupe		2,5-3,5	30

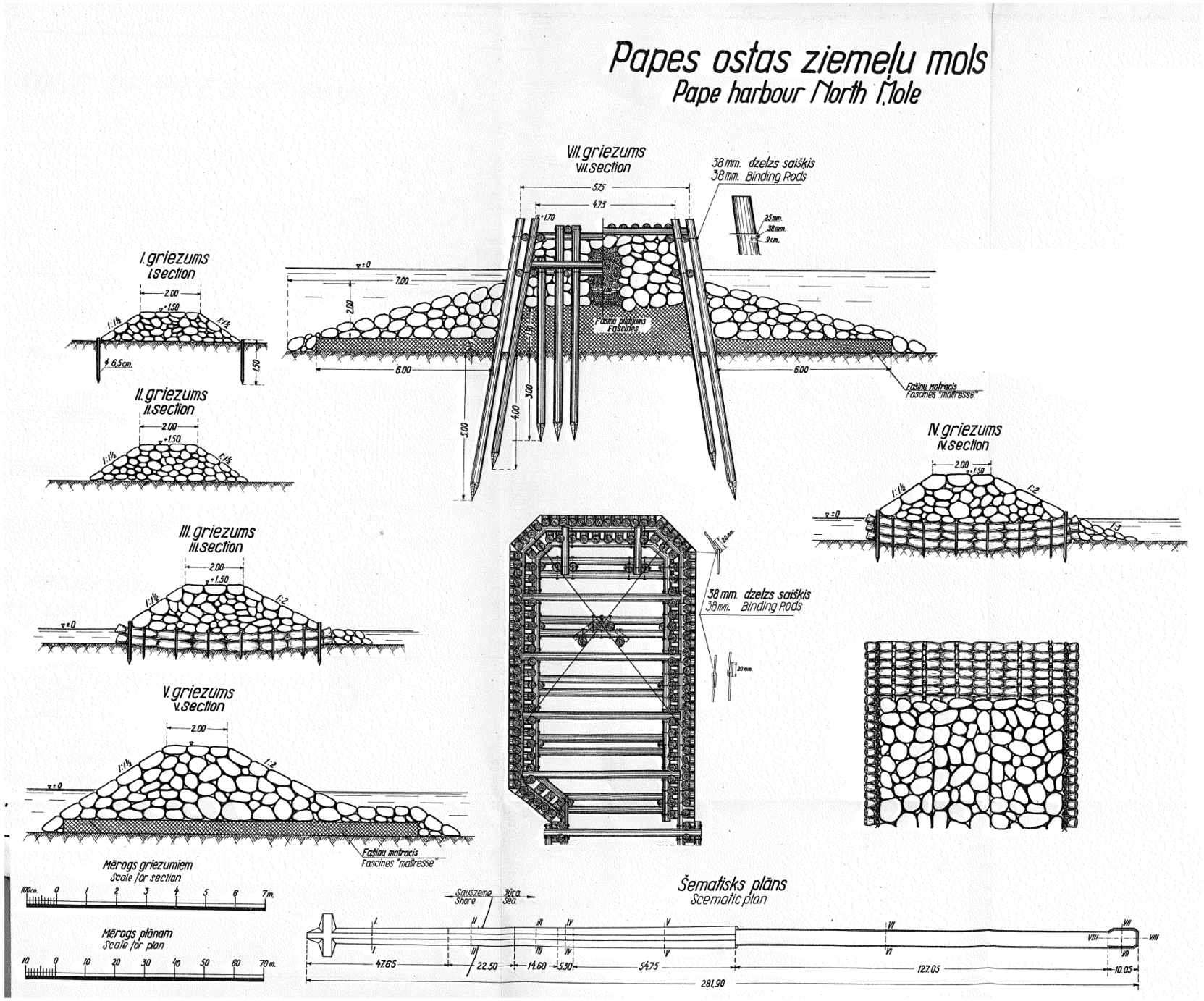
[123] http://www.seaclub.lv/jahtu-ostas/latvija/

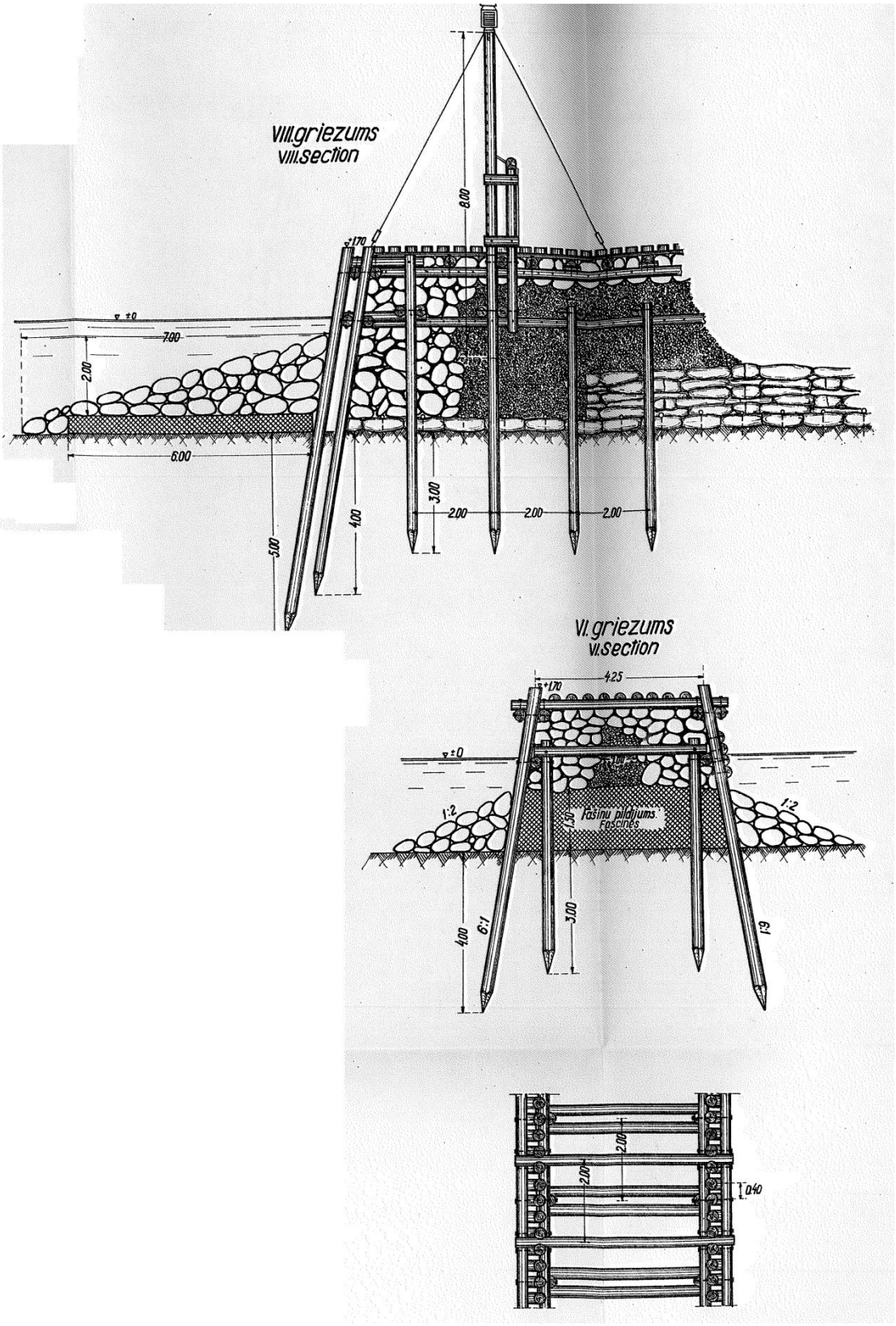
2.pielikums

Vēsturiskā, grafiskā informācija par Papes ostu



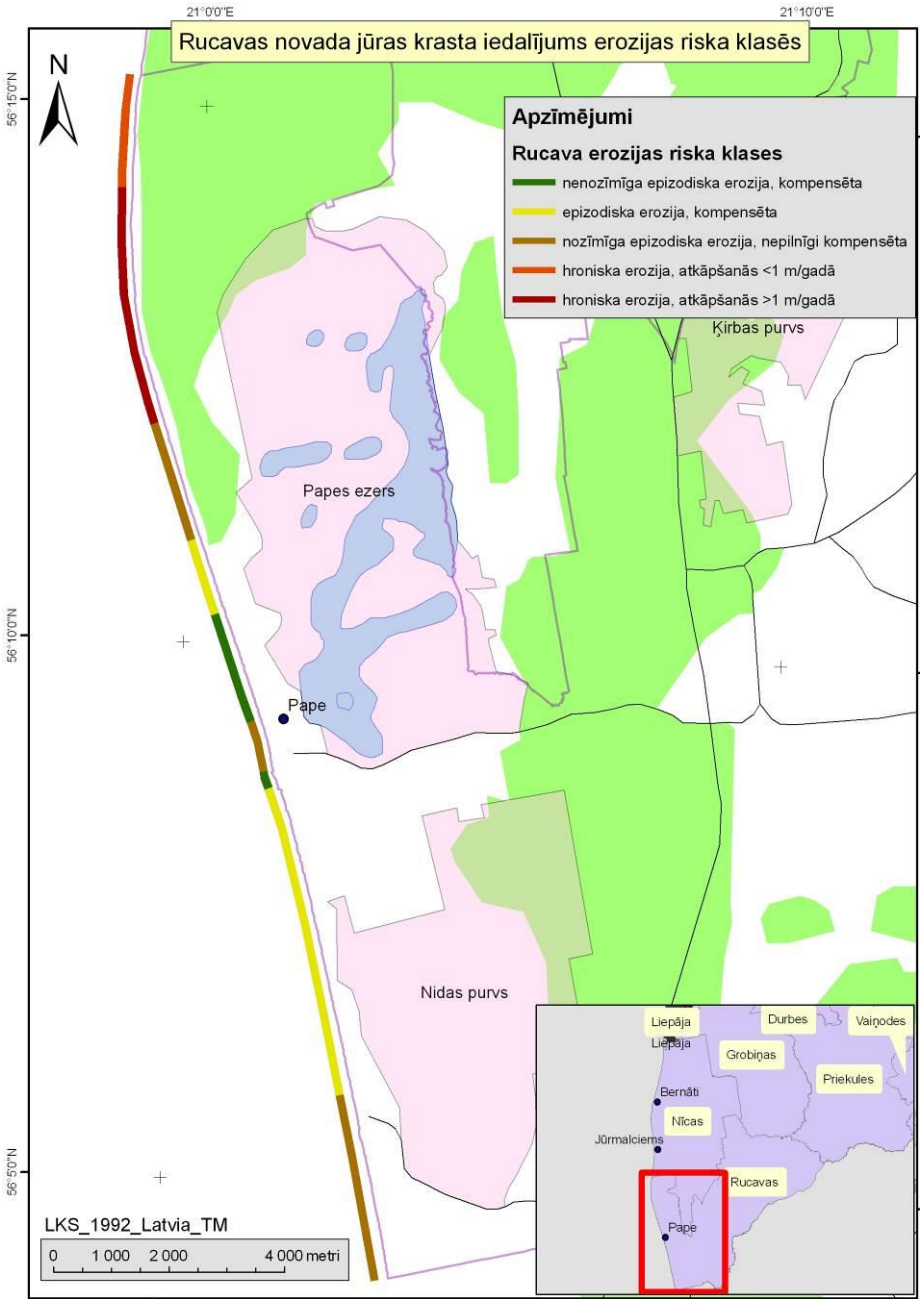

Mola galva - Mole head
Plāns - Plan
A
B
2,00
2,00
Ø38mm dzelzs saišķa metinājums
38mm. Joining section of Iron Rods binding the Mole
Nogrimušās grodkastes virsas izlidzināšana
Levelling the tilted sunken Cribb
Mūrējums
Stone work
200mm
Griezums - Section
AB
Ø25cm
Ø38mm. dzelzs saišķa piestiprināšana
38mm. Binding Rods clamped to Mole
Ø38mm.
9cm
1,60
0,00
1:6
2,00
3,00
5,00
4,00
6,00
Mērogs mola šematiskam plānam
Scale of schematic plan
10 5 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150m
Mērogs mola tipiem
Scale of Mole Types
0,5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10m
0,45
9,00
6,00


Papes ostas ziemeļu mols
Pape harbour North Mole
VII. griezums
VII. section
38 mm. dzelzs saiškis
38 mm. Binding Rods
I. griezums
I. section
II. griezums
II. section
III. griezums
III. section
IV. griezums
IV. section
V. griezums
V. section
Fašīnu paklājums
Fascines
Fašīnu matracis
Fascines "mattresse"
Mērogs griezumiem
Scale for section
Mērogs plānam
Scale for plan
Šematisks plāns
Scematic plan
Sauszeme
Shore
Jūra
Sea
281.90


VIII.griezums
VIII.section
8.00
+1.70
±0
7.00
2.00
6.00
5.00
4.00
3.00
2.00
2.00
2.00
VI.griezums
VI.section
4.25
+1.70
±0
1:2
1:2
1.50
Fašinu pildījums
Fascines
4.00
6:1
3.00
1:2
2.00
2.00
0.40

3.pielikums

Jūras krasta erozijas riska līmenis un riska klases



Atbilstoši visu uzskaitīto parametru kumulatīvajai ietekmei uz krasta nogāzes evolūciju tika izdalītas piecas klases, kuras katra raksturo atšķirīgu erozijas riska pakāpi/līmeni[124].

[124] Metodiskais materiāls „Vadlīnijas jūras krasta erozijas seku mazināšanai", autors: Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Rīga, 2014.gads

1. klase (nenozīmīga epizodiska un kompensēta erozija) atbilst tiem krasta iecirkņiem, kuros raksturo ļoti labi attīstīts jaunākais kāpu reljefs un plaša apjomīga pludmale. Vētru laikā parasti notiek priekškāpas frontālās daļas paskalošana un samazinās pludmales augstums. Pēc vētras epizodes dažu gadu laikā krasta profils atjaunojas un ilgtermiņā ir vērojams izteikts akumulācijas pārsvars pār eroziju.
Nākotnē sagaidāma krasta erozijas izplatība vienā epizodē par 5-10-15 m (atkarībā no konkrēta iecirkņa specifikas) dziļumā iekšzemes virzienā aiz mūsdienu priekškāpas frontes līnijas. Krasta erozijas epizodes iespējamas tikai ļoti spēcīgu vētru/orkānu laikā (varbūtība <5 %/gadā), īpaši nelabvēlīga vēja virziena apstākļos. Paliekoša pamatkrasta robežas atkāpšanās ir galēji mazvarbūtīga.

2. klase (epizodiska kompensēta erozija) atbilst tiem krasta iecirkņiem, kurus raksturo samērā labi attīstīts eolais reljefs un, kur pludmales platums parasti pārsniedz 30 m, kā arī tiem krasta iecirkņiem, kuros akumulatīvā reljefa apjoms ir relatīvi neliels, bet to kompensē citi labvēlīgi apstākļi (novietojums vētru „aizvēja" zonās, ļoti lēzena krasta zemūdens nogāze. Atjaunošanās pēc katastrofālas vētras epizodes notiek ilgstoši (3-6 gadi), krasta profils parasti pilnībā neatjaunojas iepriekšējo parametru robežās, bet kopējais krasta nogāzi raksturojošais sanešu apjoms, kas bijis raksturīgs pirmserozijas periodam tiek sasniegts. Ilgtermiņā nav vērojams pārliecinošs akumulācijas vai erozijas pārsvars, tomēr pamatkrasta robežās pārvietošanās iekšzemes virzienā nenotiek.
Nākotnē sagaidāma krasta erozijas izplatība vienā epizodē par 5 - 10 - 20 m (atkarībā no konkrēta iecirkņa specifikas) dziļumā iekšzemes virzienā aiz mūsdienu priekškāpas frontes līnijas. Krasta erozijas epizodes iespējamas spēcīgu nelabvēlīga virziena vētru laikā (atkarībā no krasta rajona varbūtība 5 -20 %/gadā). Paliekoša pamatkrasta robežas atkāpšanās par 5 - 10 m iespējama perioda beigās, realizējoties nelabvēlīgākajiem klimata maiņas scenārijiem.

3. klase (nozīmīga epizodiska erozija, kuras kompensācija nenotiek pilnā apmērā) atbilst tiem krasta iecirkņiem, kurus mūsdienās raksturo zemas un fragmentāras priekškāpas, rupjgraudaina vai jaukta materiāla pludmales un hronisks bet vāji izteikts sanešu deficīts zemūdens nogāzē. Šo var uzskatīt par biežāk izplatīto krasta erozijas riska līmeni Latvijā, tomēr neskatoties uz piederību vienai klasei, to pārstāvošie iecirkņi var būt morfoloģiski ļoti atšķirīgi. Daudzviet erozijas zemo intensitāti nodrošina krasta nogāzes ģeoloģiskā uzbūve – laukakmeņu izplatība un relatīvi grūti izskalojamu iežu klātbūtne krasta griezumā vai arī krasta iecirkņa novietojums „aizvēja" zonā, kur erozijas nodrošināšanai nepieciešamā viļņošanās intensitāte ir sastopama ļoti reti. Atjaunošanās pēc erozijas parasti notiek ļoti lēni un ilgtermiņā ir vērojama ļoti lēna (0,1 - 0,3 m/gadā) pamatkrasta robežās atkāpšanās.
Nākotnē sagaidāma krasta erozijas izplatība vienā epizodē par 5-10 m (atkarībā no konkrēta iecirkņa specifikas) dziļumā iekšzemes virzienā aiz mūsdienu pamatkrasta robežas. Krasta erozijas epizodes iespējamas nelabvēlīga virziena vētru laikā (atkarībā no krasta rajona varbūtība 10-20 %/gadā). Pamatkrasta robežas atkāpšanās ātruma palielināšanās līdz 0,3 - 0,8 m/gadā iespējama perioda beigās, realizējoties nelabvēlīgākajiem klimata maiņas scenārijiem.

4. klase (hroniska erozija, kas netiek kompensēta un rezultējās pamatkrasta recesijā ar ātrumu zem 1 m/gadā) atbilst tiem krasta iecirkņiem, kuros mūsdienās nav jaunākā eolās

akumulācijas reljefa, vai tas veidojies notiekot erozijas kāples pārpūšanai. Pludmales šādos krasta iecirkņos parasti sastāv no dažāda rupjuma materiāla un to platums reti pārsniedz 25 m. Virspludmales reljefa robežu un arī pamatkrasta robežu iezīmē stāvkrasts vai erozijas kāple. 4. erozijas riska klases iecirkņi sastopami galvenokārt Rīgas līča piekrastē gan Vidzemes, gan Kurzemes pusē. Periodos starp vētrām krasta nogāzes virsūdens daļas atjaunošanās praktiski nenotiek, bet nogāžu procesu darbības rezultātā erozijas kāples slīpums pakāpeniski samazinās un var notikt tās pilnīga vai daļēja pārklāšanās ar veģetāciju. Vidējais pamatkrasta robežas atkāpšanās ātrums sasniedz 0,3 - 0,7 m/gadā).
Nākotnē sagaidāma krasta erozijas izplatība vienā epizodē par 2 - 5 m (atkarībā no konkrēta iecirkņa specifikas) dziļumā iekšzemes virzienā aiz mūsdienu pamatkrasta robežas. Krasta erozijas epizodes iespējamas tipisku vētru laikā (atkarībā no krasta rajona varbūtība 10 – 30 %/gadā). Īpaši spēcīgu vētru laikā (varbūtība <5 %) erozijas izplatība var sasniegt 10 un vairāk m. Pamatkrasta robežas atkāpšanās ātruma palielināšanās līdz 0,5 - 1,2 m/gadā iespējama perioda beigās, realizējoties nelabvēlīgākajiem klimata maiņas scenārijiem.

5. klase (hroniska erozija, kas netiek kompensēta un rezultējās intensīvā pamatkrasta recesijā ar ātrumu virs 1 m/gadā) atbilsts tiem krasta iecirkņiem, kuros mūsdienās novērojams ļoti izteikts smalkgraudaino sanešu deficīts, neveidojas priekškāpas, virspludmales reljefa robežu iezīmē stāvkrasts, un kuru novietojums ir labvēlīgs biežāk novēroto virzienu vētru iedarbībai. Pludmales šādos krasta iecirkņos parasti sastāv no jaukta dažāda rupjuma materiāla un to platums reti pārsniedz 20 m. 5. erozijas riska klases iecirkņi sastopami galvenokārt atklātas Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. Periodos starp vētrām krasta nogāzes virsūdens daļas atjaunošanās praktiski nenotiek (ar izņēmumiem Bernātu ragā, Kolkas ragā un Mietragā), bet nogāžu procesu darbības rezultātā erozijas kāples slīpums pakāpeniski samazinās un var notikt tās pārklāšanās ar veģetāciju (apaugšana). Pilnīga nogāzes apaugšana 5. klases iecirkņos vērojama reti. Vidējais pamatkrasta robežas atkāpšanās ātrums sasniedz 1,0 - 1,7 m/gadā).
Nākotnē sagaidāma krasta erozijas izplatība vienā epizodē par 2 – 5 - 10 m (atkarībā no konkrēta iecirkņa specifikas) dziļumā iekšzemes virzienā aiz mūsdienu pamatkrasta robežas. Krasta erozijas epizodes iespējamas tipisku vētru laikā (atkarībā no krasta rajona varbūtība 20 - 50 %/gadā). Īpaši spēcīgu vētru laikā (varbūtība <10 %) erozijas izplatība var sasniegt 10 un vairāk m. Pamatkrasta robežas atkāpšanās ātruma palielināšanās līdz 1,5 - 2,5 m/gadā iespējama perioda beigās, realizējoties nelabvēlīgākajiem klimata maiņas scenārijiem.

4.pielikums

Grafiskā daļa

5.pielikums

Plānoto variantu kapacitātes aprēķins

Jahtu vai kuteru specifikācija:

Tipa Nr	Nosaukums	Garums,m	Platums,m	Iegrime,m	Nepieciešamais platums novietnē,m
1	Jahta vai kuteris	20	5,5	3,5	8,25
2	Jahta vai kuteris	12	4,0	2,5	6

Variants "A"

Nr.	*Zonas nosaukums*	*Platums,m*	*Garums,m*	*1. tipa jahtu vai kuteru maksimālais skatais*	*vai*	2. tipa jahtu vai kuteru maksimālais skatais
1	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 20m)	160	30	19		26
2	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 20m)	205	30	24		34
			Kopā:	***43***		***60***

Variants "B"

Nr.	Zonas nosaukums	Platums,m	Garums,m	1. tipa jahtu vai kuteru maksimālais skatais	2. tipa jahtu vai kuteru maksimālais skatais
1	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 20m)	160	30	19	
2	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 20m)	180	30	21	
3	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 12m)	120	20		20
4	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 12m)	134	20		22
5	Jahtu un kuteru novietnes zona (ar garumu līdz 12m)	100	20		16
			Kopā:	***40***	***58***

6.pielikums

Investīciju finanšu ekonomiskā analīze

Ievaddati

INVESTĪCIJU IZMASKAS		
Izbūves izmaksas	EUR	11478139[125]
Infrastruktūras nolietojums gadā	%	2
Pašu finansējums no investīcijām	%	10,00 %[126]

EKSPLUATĀCIJAS IZMAKSAS		
Kanāla dziļuma uzturēšana	EUR	20 000[127]
Darba alga, 1 slodze	EUR/gadā	29661,6
Komunālie pakalpojumi	% no ieņēmumiem	20

FINANŠU IEGUVUMI - IEŅĒMUMI		
Ostā iebraukušo jahtu skaits	dienas	500[128]
Tirgus cena par vienu pietauvošanās dienu jahtu ostā, EUR	EUR	50
Reālā finansiālā diskonta likme	%	4,00 %[129]

EKONOMISKIE IEGUVUMI		
IKP multiplikatīvais efekts	reizes	7[130]
Reālā sociālā diskonta likme	%	5,00 %[131]

Detāls aprēķins sniegts Excel failā.

---

[i] Janvāris līdz septembris
[ii] Ūdens daļa nav uzrādīta pilnībā, jo ostas akvatorijs lielums nav atrunāts Pašvaldības teritorijas plānojumā

---

[125] *Konsultanta aprēķins A variantam*
[126] *Konsultanta pieņēmums*
[127] *Vienu reizi 5 gados*
[128] *Liepājas jahtu ostas dati*
[129] *www.fm.gov.lv*
[130] *https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/BMF%20Coastal%20marinas%20UK_Channel_Fullreport_2005-06.pdf*
[131] *www.fm.gov.lv*