

2. pielikums. JTP Stratēģisko scenāriju SVID analīzes: darba grupu rezultātu apkopojums no reģionālajām sanāksmēm Liepājā, Ventspilī un Saulkrastos, 2015.g. jūlijā

A scenārijs: Ekonomiskā izaugsme

<p>Stiprās puses</p> <ul style="list-style-type: none">• Veidojas daži spēcīgi attīstības centri, kur pieaug labklājība. Tiek nodrošinātas jaunas darba vietas, ienākumi valstij un lielajām pašvaldībām.• Tiek sekmēta lielo ostu attīstība, kā arī nodrošināta pietiekama teritorija kuģošanai. Pieaugošais jūras pārvadājumu īpatsvars samazina kopējās transporta emisijas iekšzemē uz iekšzemes pārvadājumu rēķina.• Nodrošinātas atjaunojamo energoresursu (AER) ieguves iespējas jūrā, kas veicina valsts enerģētisko drošību un neatkarību.• Vēja parku novietojums būtiski neietekmē tūrismu, jo lielākā daļu no teritorijām ir tālu no krasta.• Vēja viļņu parku novietojums vietām pozitīvi ietekmē akvakultūras attīstības iespējas, mazinot viļņu ietekmi.• Izteikta tūrisma attīstība Rīgas līci, savukārt Baltijas jūras piekrastē nodrošināts specializētāks piedāvājums.• Naftas ieguves iespējas nodrošina labklājību.	<p>Vājās puses</p> <ul style="list-style-type: none">• Pieaug iedzīvotāju ienākumu nevienlīdzība (Džini koeficients), kā arī attīstības/dzīves līmeņa nevienlīdzība starp lielajiem un mazajiem centriem.• Attīstās tikai lielie centri, kur pieaug antropogēnā slodze uz vidi. Nepieciešams nodrošināt arī Pāvilostas un citu mazo ostu attīstību.• Kuģošanai rezervētie koridori ir par šauru, trūkst savienojumu Ventspils – Liepāj, Ventspils – Botnijas līcis, kā arī izeja no Engures un Pāvilostas ostām.• Nepieciešams regulējums, lai risinātu kuģošanas drošības jautājumus saistībā ar vēja parkiem.• Vēja parki, kas novietoti pirms viļņu enerģijas ieguves poligoniem, mazina viļņu enerģiju. Vēja parki būtu jānovieto tuvāk krastam, bet viļņu parki dziļā jūrā, aiz tiem.• Atsevišķu vēja parki, kas novietoti tuvāk krastam, ietekmēs piekrastes ainavu (Pāvilosta, Liepāja), kā arī potenciāli tūrisma attīstību.• Nepieciešama atbilstoša elektropārvades infrastruktūras attīstība sauszemē.• Latvijas piekraste varētu tomēr nebūt piemērota zivju akvakultūrai, kā arī tās attīstības iespējas varētu mazināt pieprasījuma trūkums.• Netiek akcentētas netraucēta dabas tūrisma iespējas, kas varētu kļūt par ekskluzīvu piedāvājumu, kā arī trūkst tūrisma pakalpojumi/pasākumi pie ostām.• Izzūd tradicionālās piekrastes nozares/dzīves veids
<p>Iespējas</p> <ul style="list-style-type: none">• Dotas iespējas ekonomikas izaugsmei, kaut arī grūti paredzēt, vai realitātē tās tiktu izmantots• Var tikt veicināta attīstība, kas ņem vērā vides standartus un izmanto modernās tehnoloģijas• Tehnoloģiju attīstība palīdzēs uzlabot ekonomiskos rādītājus.• Attīstība var tikt veicināta arī izbūvējot velociņus.• Grunts izgāztuves var veido kā mākslīgās salas, kas tiek izmantotas piemēram, vēja parku būvniecībai.• Vēja parku turbīnas var kalpot kā bākas (jauna, uzlabota infrastruktūra) vai arī to platformas var tikt izmantots kā skatu laukums tūrismam. Vēja parki varētu būt arī atvērti jahtām vai akvakultūrai. Vēja parku veidotā industriālā ainava var kalpot arī tūrisma piesaistei.• Lielās ostas varētu subsidēt gliemeņu akvakultūru, tādējādi samazinot vides piesārņojumu.• Jāizmanto arī mazo ostu individuālais potenciāls tūrisma (Lielupe, Kuiviži, Engure, Pāvilosta), kravu pārvadājumu un zvejas pakalpojumu nodrošināšanai.• Buferzonas veidošana pie Papes, lai novērstu krasta eroziju	<p>Draudi</p> <ul style="list-style-type: none">• Pieaug piesārņojuma un avāriju riski, nepieciešama pastiprināta kuģu satiksmes uzraudzība.• Jauni kuģu ceļi rada nepieciešamību pēc jaunām grunts izgāztuvēm, kā arī pastiprina slodzi uz jūras ekosistēmu. Nepieciešams veikt jaunu kuģu ceļu ietekmes uz vidi modelēšanu.• Vēja parku ierīkošana jūrā var radīt traucējumu krasta novērošanas sistēmām, kā arī absorbēt zemūdeņu skaņas, tādējādi apdraudot valsts drošību. Vēja parki jūrā apdraud arī kuģošanas drošību, zvejas iespējas, kā arī putnu migrāciju un iespējams ietekmē zemūdens straumes.• Elektropārvades kabeļu izvietošana aizsargājamā jūras teritorijā Nida –Pērkone var ietekmēt zemūdens biotopus.• Tralēšanas rezultātā var tikt pārrauti kabeļi.• Naftas ieguve var apdraudēt mencu zvejas vietas, jūras ekosistēmu, kā arī palielināt slodzi uz vidi iekšzemē, kur tā tiks pārstrādāta.• Apdraudētas tradicionālās jūras nozares, piemēram, zvejniecība (iespējams, to negatīvi var ietekmēt arī akvakultūras attīstība).• Trūkst piekļuves jūrai.• Mainās sabiedrības domāšana attiecībā pret vidi.• Notiek resursu noplicināšana.

B scenārijs: Sociālā labklājība

<p>Stiprās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visā piekrastē nodrošinātas vienmērīgas un sabalansētas attīstības iespējas un daudzveidība (t.sk. tūrisms, lauku dzīvesveidu atbalstoša uzņēmējdarbība, iespēja piepelnīties); attīstību veicina arī pieaugošā konkurence starp vietām un pakalpojumu sniedzējiem. • Mazajām pašvaldībām nodrošinātas labākas attīstības iespējas. • Mazās ostas veidojas kā reģionālās attīstības centri (mezglpunkti). • Optimālas kuģošanas iespējas, jo to neapgrūtina AER ieguve jūrā, turklāt nav jāmaksā obligātā iepirkumu komponente par AER. • Tiek saglabāta jūras ainava un zvejas tradīcijas. • Piekraste attīstās kā rekreācijas telpa vietējiem iedzīvotājiem – pakalpojumi ir tuvu/viegli sasniedzami. • Vietējās kopienās pieaug pašapziņa. • Labāk tiek izmantots piekrastes potenciāls. • Samazinās lielu, tehnoloģisko avāriju risks, jo jūrā nav tik liela saimnieciskās darbības intensitāte • Ciešāka saikne ar piekrastes sauszemes daļās plānojumu, kā arī reģionāliem plānošanas dokumentiem. 	<p>Vājās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lēnāka ekonomikas un infrastruktūras attīstība. Infrastruktūras un kultūras mantojuma uzturēšana, kā arī jaunas infrastruktūras veidošana rada papildus slogu valsts budžetam (mazā uzņēmējdarbība nenodrošina pietiekamus ienākumus budžetā). • Šādu modeli neatbalstīts lielās pilsētas, turklāt radīsies jautājums par valsts prioritātēm, īpaši atbalstot piekrastes pašvaldības („Kāpēc uz <i>Baltinavas rēķina?</i>”) • Pie dispersā attīstības modeļa grūtāk kontrolēt cilvēku plūsmu un uzņēmējdarbības attīstību • Trūkst kuģu ceļu turpinājums no Ventpils uz ziemeļiem, kā arī Ventpils-Liepāja (nepietiekams dziļums) • Veidojas pārāk liela konkurence starp tūrisma pakalpojumu sniedzējiem (īpaši Rīgas līcī) • Nepietiekams jahtu ostu pārklājums • Ar jūru saistītās tradīcijas nav pietiekami apzinātās un popularizētas (piemēram, Zvejnieku/ Jūras/ Neptūna svētki) • Nepietiekami tiek izmantots jūras attīstības potenciāls/resurss.
<p>Iespējas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veicināta reģionā attīstība un mazo ostu loma, kā zvejas un tūrisma pakalpojumu nodrošinātājiem. Var veidoties zaļo uzņēmēju tīkls vai klasteri, kā arī integrēti rasiņājumi starp dažādām nozarēm, piemēram, zveju un tūrismu. • Kuģu/jahtu maršrutu attīstība starp vietējām pašvaldībām (piemēram, Roja – Ventpils; Rīga – Salacgrīva); SuPortNet mazo/jahtu ostu tīkla idejas iedzīvināšana; jahtu ostas izveide Kolkā; iespējas attīstīties Papes ostai, kā arī bijušām laivu piestātnēm (apm. 20 vietās). • Tūristu piesaiste, kas nodrošina ne tikai ienākumus, bet arī socializēšanās iespējas attālākās viensētās • Pašpatēriņā nodrošinājums ar vietējiem produktiem (LEADER programma zivsaimniecības un tūrisma uzņēmumiem). • AER ieguve jūrā var tikt atbalstīta kā pamats sociālajai labklājībai, ja tam piekrīt vietējā sabiedrība (iespējama vietējo iedzīvotāju līdzdalība, ciemu kooperatīva veidošana vēja parka ierīkošanai jūrā) • Var tikt atbalstīta individuālā/ mazā AER ieguve, t.sk. jūras siltuma izmantošana. • Glābšanas transporta piekļuves vietu nodrošinājums (Vācijas prakse – brīvprātīgās vienības vietās, kur nav specifiski riski, tādejādi noņemot slogu no valsts budžeta) • Nemateriālā dzīvesveida aktualizēšana. • Iekšzemē iespējama lielāka industrializācija, jo piekraste ir atslogota no lielajiem ražošanas uzņēmumiem . 	<p>Draudi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Palielinās infrastruktūras izmantošanas izmaksas • Tūrisma sezonālitate ietekmē nodarbinātības iespējas piekrastē. • Samazinās kuģošanas drošība (īpaši Irbes šaurumā). • Publiska piekļuve bākām var apdraudēt kuģu satiksmes drošību; riskus rada arī publiska piekļuve citiem infrastruktūras objektiem • Fragmentētas glābšanas iespējas. • Netiek īstenoti LIAS mērķi attiecībā uz AER ieguvu jūrā. Palielinās atkarība no importētiem energoresursiem. • Zvejniecības tradīciju sarūkšana zivju resursu trūkuma/nepietiekamu kvotu dēļ. • Pieaugošais attīstības blīvums un konkurences spriedze var radīt negatīvas sociālās sekas. • Piekrastes attīstību var kavēt sociāli neaktīvi cilvēki - publiski pieejama infrastruktūra var traucēt individuālo mieru; veidojas segregācija/ noslāņošanās; kopienas nespēj vienoties, jo īpašnieki dzīvo pilsētās un viens otru nepazīst. • Piekrastes attīstības blīvums un cilvēku skaita pieaugums rada resursu noplicināšanos. • Pieaug antropogēnā ietekmē piekraste (tomēr jūrā ietekme nebūs tik izteikta un līdz ar to necietīs arī dabas daudzveidība).

C scenārijs: Stabila jūras ekosistēma

<p>Stiprās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> Nodrošināts Latvijas ieguldījums laba jūras vides stāvokļa sasniegšanai Baltijas jūrā, kā arī ilgtspējīga jūras telpas attīstība. Attīstība norit atbilstoši starptautisku konvenciju/normatīvo aktu noteiktajiem vides standartiem. Stabila ekosistēma nodrošina klimata stabilitāti un dzīvotspējīgas zivju populācijas, kas savukārt veicina zivsaimniecības attīstību (tomēr, iespējams, trūkst pieprasījums pēc zivju produktiem). Samazinās kuģu sadursmju riski, jo kuģu satiksme tiek organizēta pa noteiktiem optimāliem kuģošanas ceļiem Pieaug ar dabu saistīto tūrisma veidu (ekotūrisma) piedāvājums, kā arī starptautiskais tūrisms, kas balstīts uz augstu vides apziņu un standartiem (tomēr, iespējams, trūkst pieprasījums pēc ekotūrisma pakalpojumiem). Labas iespējas AER ieguves attīstībai jūrā, kas nodrošina enerģētisko neatkarību. Vēja parki salīdzinoši maz traucē valsts aizsardzības funkciju veikšanai. Piekrastes iedzīvotāju skaits palielinās uz iecerotāju rēķina, ko veicina augsta vides kvalitāte Tiek nodrošinātas salīdzinoši daudzveidīgas jūras telpas lietojuma attīstības iespējas. Akvakultūra kalpo vides stāvokļa uzlabošanai. 	<p>Vājās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> Bremzēta ekonomiskā attīstība piekrastē, kā arī mazo ostu un vietējo centru attīstība. Palielinās bezdarbs zemu kvalificētam darbspēkam. Tūrisma attīstība visā piekrastē kopumā mazinās, jo attīstās tikai atsevišķas pakalpojumu jomas. Varētu tikt zaudētas jau esošās iestrādes. Netiek veicināta piekrastes zvejniecība Jūras akvakultūras attīstība, kā tradicionālo saimniecības veidu/vērtību maiņa. Turklāt akvakultūrā ieguldītie līdzekļi varētu neatmaksāties. Rīgas līcī iespējamās akvakultūras vietas var būtiski traucēt kuģu satiksmi (īpaši ceļā uz/no Irbes šaurumu) Nepieciešami tehniski risinājumi AER ieguves vietās, lai neietekmētu krasta novērošanas sistēmas un kuģu satiksmes drošību Ierobežota sociāli - kulturālā daudzveidība Ekonomiski dārgs scenārijs
<p>Iespējas</p> <ul style="list-style-type: none"> Labākas attīstības iespējas ir centriem, kuriem ir pietiekami resursi, lai nodrošinātu vides prasības. Tomēr arī pastāv arī iespējas mazo ostu attīstībai, jo vairumā gadījumu tās var sekmīgi izpildīt vides prasības. Attīstība var būt balstīta uz reģionālo sadarbību. Pateicoties augstiem vides standartiem, attīstās jaunas tehnoloģijas un zaļā uzņēmējdarbība, inovatīvi/ekoloģiski produkti un pakalpojumi . Jauno tehnoloģiju un produktu radīšanai nepieciešama papildus izglītība/jaunas zināšanas, kas veicina izglītības līmeņa celšanos. Aļģu audzēšana uzlabo jūras vides stāvokli. Sabiedrībai nodrošināta iespēja dzīvot tīrā vidē Lielākas attīstības iespējas iekšzemē. Papes osta kā buferis erozijas mazināšanai. 	<p>Draudi</p> <ul style="list-style-type: none"> Jūras ekosistēma nav pasargāta no sauszemes un pārrobežu ietekmes. Piesārņojuma riski var palielināties, jo trūkst līdzekļu infrastruktūras pilnveidošanai (piemēram, attīstīšanas iekārtas, tūrisma infrastruktūra). Iespējama izteikta centralizācija trīs reģionos. Saimnieciskās darbības ierobežojumi var veicināt stagnāciju un spriedzi iedzīvotāju vidū. Samazinās mazo ostu konkurētspēja. Mazo ostu darbības apsūkums vai izzušana radīs papildus slodzi uz vidi no iekšzemes kravu pārvadājumiem un piesārņojumu lielo ostu pilsētu teritorijās. Kuģu ceļu optimizācija (satiksmes koncentrācija) palielina izmaksas un emisijas, kā arī samazina kuģošanas drošību un konkurētspēju ar Lietuvas ostām. Akvakultūras ražotnes apdraud vētras, kā rezultātā palielinās arī vides riski (akvakultūras sugu nokļūšana atklātā jūrā). Akvakultūra lielās platībās var būt arī drauds kuģu satiksmei. Vēja parki aizsedz bākas, tādejādi samazinot kuģošanas drošību, kā arī iespējams radīt negatīvu ietekmi uz jūras ekosistēmu. Jaunu aizsargājamo teritoriju izveide jūrā var radīt draudus zivsaimniecībai. Palielinās imigrācijas riski. Šventoņas ostas attīstība Lietuvā var radīt negatīvu ietekmi uz vidi un zvejas iespējām Lietuvas pierobežā. Roņu populācijas pieaugums.

D scenārijs: Attīstība vienotā Baltijas jūras reģiona telpā

<p>Stiprās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ilglaicīga un prognozējama attīstības, līdzsvarota ar vides kvalitātes prasībām un ekosistēmas kapacitāti. • Saprotami starptautiski standarti un palielinātas iespējas kopējo reģiona interešu aizstāvēšanai. • Labākas iespējas saskatīt konkurētspējīgus attīstības virzienus. • Centralizācija un specializācija (resursu koncentrācija attīstības centros), kā arī ilgtermiņa plānošana nodrošina lielākas iespējas piesaistīt fondus/investīcijas. • Pieaug valsts eksportspēja. • Uzlabojas infrastruktūra galvenajos attīstības centros. • Labvēlīgi nosacījumi kuģošanai un kuģu satiksmes pieaugums. • Ogļūdeņražu izpētes iespējas • Labas iespējas AER ieguves attīstībai jūrā, kas nodrošina enerģētisko neatkarību. • Sasaiste ar TEN-T tīklu. • Jūras telpas attīstība saskaņota ar kaimiņvalstīm (Lietuvu, Igauniju). • Sagaidāma vides kvalitātes uzlabošanās. 	<p>Vājās puses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scenārijs var būt mums neizdevīgs, jo lai piedalītos globālā sadarbībā, attīstību jākoncentrē uz atsevišķām spēcīgākajām jomām. • Samazinātas vietējās attīstības iespējas; netiek veicināta ekonomikas diversifikācija. • Attīstībai nepieciešama atbilstoša iekšzemes infrastruktūra. • Lēna lēmumu pieņemšana, atbildības novelšana. • Nepietiekams akcents uz mazo ostu attīstību (tām nav jābūt konkurētspējīgām). • Mazākas attīstības iespējas vietām pašvaldībām - mazo ostu izzušana ļoti negatīvi ietekmēs piekrastes pašvaldību ekonomiku. • Izmaksu pieaugums ostu kapacitātes attīstībai, lai nodrošinātu reģionālo konkurētspēju. • Trūkst kuģu ceļu savienojumu Liepāja – Pāvilosta - Ventspils, kā arī turpinājums ziemeļu virzienā. • Krastam pārāk tuvu novietotie vēja parki (pie Jūrkalnes) negatīvi ietekmēs tūrismu. • Netiek nodrošināts pietiekams daudzums peldvietu.
<p>Iespējas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reģions kopumā kļūst konkurētspējīgāks (vienotas iespējas). • Izglītības līmeņa celšanās, kas veicina arī citas attīstības iespējas. • Vienots Baltijas energotīkls (Baltic Super Grid), kas rada labu potenciālu AER ieguvei Latvijas jūras telpā; tiek nodrošināti lētāki energoresursi. • „Rail Baltic” loma iekšējo pārvadājumu veicināšanā, kas iespējams pozitīvi varētu ietekmēt mazo ostu attīstību (piemēram, veidojot Skulti un Salacgrīvu, kā potenciālus attīstības centros). • Jahtu ostu sadarbības tīkla izveide Baltijas mērogā. • Dotācijas prāmju līnijām. • Militārie poligoni var tikt izmantoti starptautiskām mācībām. • Kompensācijas zvejniekiem par vēja parku būvniecību. • Roņu skaita regulēšanas iespējas sadarbojoties Baltijas jūras reģiona valstīm. • Viļņu enerģijas iekārtu ražošana Latvijā un viļņu enerģijas ieguve. • Iespēja panākt Butiņģes termināla slēgšanu. • Var tikt pārskatīta jūras robeža ar Lietuvu. • Nepieciešams paredzēt (iezīmēt) iespējamās naftas ieguves vietas pie Lietuvas robežas. • D scenārijs var kalpot kā ietvars, caur kuru sabalansēt A, B un C scenārijus 	<p>Draudi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politiskās vienošanās Baltijas jūras reģionā var nebūt par labu mazajām valstīm, kā arī scenārijs var nesakrist ar citu kaimiņvalstu plāniem, kuras varētu neņemt vērā mūsu intereses. • Latvija var nespēt pielāgoties izmaiņām. • Kuģošanas intensitātes pieaugums var būt drauds vides kvalitātei, kā arī zivsaimniecībai. Pieaugot kuģu izmēriem, var palielināties katastrofu riski. Galvenais spiediens būtu uz Rīgu un Irbes šaurumu (Liepājā intensīva attīstība netiek paredzēta TEN-T tīkla kontekstā). • Palielinās spiediens uz valsts nozīmes infrastruktūru. • Samazinās ienākumi no tūrisma, kā arī ostu attīstība, jo lielie kuģi var neienākt Latvijas ostās. • Vēja parki radīs draudus zvejai ar traļiem, kā arī aizsegs bākas, tādejādi apdraudot kuģošanas drošību. • Ar jūras straumēm atnestais piesārņojums no Lietuvas. • Tradīciju izzušana un mentalitātes nesaderības.

Komentāri:

- Nepieciešams veikt izmaksu/zaudējumu aprēķinu vēja un viļņu enerģijas ieguvei jūrā
- attiecībā uz kuģošanu nevar piemērot atļautās darbības, bet gan prioritātes.
- lai nodrošinātu kuģošanas drošību, kuģu ceļus nepieciešams noteikt ar normatīviem
- Scenāriju izstrādē nav ņemti vērā ierobežojošie faktori.