

### AR PPP PROJEKTU REALIZĀCIJAS IZPĒTI SAISTĪTĀS TRANSPORTA UN SAKARU APAKŠNOZARES

Transporta un sakaru nozare ietver vairākas būtiskas apakšnozares, kuru attīstība ir vitāli svarīga valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanā un ir saistīta ar iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanu. Transporta joma pilnībā ir Satiksmes ministrijas (SM) kompetencē, savukārt sakaru jomā kompetence valsts līmenī tiek sadalīta starp SM un Īpašu uzdevumu ministra elektroniskās pārvaldes lietās sekretariātu (ĪUMEPLS). Ja SM pārziņā ir ar sakaru nodrošināšanu saistītā fiziskā infrastruktūra (datu pārraides tīkli), tad ĪUMEPLS pārziņā ir pakalpojumu sniegšana/nodrošināšana, izmantojot esošo infrastruktūru.

Šī pētījuma ietvaros tika analizētas sekojošas transporta un sakaru nozares saistītās apakšnozares:

- Auto satiksme (autoceļi, autotransports un satiksmes drošība);
- Aviācija (lidostas un gaisa satiksme);
- Dzelzceļš (dzeltceļa infrastruktūra);
- Jūrniecība (ostu infrastruktūra);
- Pasažieru pārvadājumi / sabiedriskais transports;
- Sakari (pasts un elektroniskie sakari).

#### **AUTOSATIKSME**

Autosatiksmes apakšnozarē ietilpst – autoceļi, autotransports un satiksmes drošība, taču ar PPP modeļa pielietošanu saistītas divas nozares – autoceļi un satiksmes drošība.

#### Autoceļi

2007.gada 1.janvārī Latvijā ir uzskaitīti 69 676 km autoceļu un ielu. Ceļu tīkla vidējais blīvums ir 1,079 km uz 1 km<sup>2</sup>. Kopējais valsts autoceļu garums ir 20 167 km, to tīkla vidējais blīvums ir 0,312 km uz 1 km<sup>2</sup>.

*Valsts galvenie autoceļi* ir esošā ceļu tīkla augstākā kategorija un tehniski kvalitatīvākā daļa, kura funkcionāli nodrošina gan starptautiskās, gan arī starpreģionālās satiksmes vajadzības. Gandrīz viss esošais valsts galveno autoceļu tīkls iekļaujas Trans-Eiropas transporta (turpmāk - TEN) un starptautisko automaģistrāļu (E-ceļu) maršrutos. TEN tīkla autoceļi Latvijā šķērso 26 pilsētu un apdzīvotu vietu teritoriju (85,9 km garumā) un veido ievadus Rīgas pilsētā 38,6 km kopgarumā. Valsts galvenie autoceļi nodrošina LR autoceļu tīkla savienošanu ar citu valstu autoceļu tīkliem, kā arī ar Rīgu un rajonu administratīvajiem centriem. Pirmās šķiras autoceļi savstarpēji savieno rajonu un reģionālos centrus un nodrošina to savienojumu ar valsts galvenajiem autoceļiem.

Vislielākā satiksmes intensitāte reģistrēta Rīgas maģistrālajās ielās un uz valsts galvenajiem autoceļiem Rīgas pieejās. Nozīmīgākais satiksmes intensitātes pieaugums tuvākajos gados paredzams uz valsts galvenajiem autoceļiem, kas var sasniegt 4-7% gadā, bet uz pārējiem ceļiem 2-3% gadā. Straujāks intensitātes pieaugums paredzams lielo pilsētu tuvumā.

TEN tīklā galvenās problēmas saistītas ar ceļu segas un tiltu nestspēju, jo ceļu būvniecības laikā esošā maksimālā autotransporta ass slodze un transportlīdzekļu pilnas masas parametri atšķirās no mūsdienu standartiem un pašreiz ir zemāki par Eiropas Savienībā noteiktajiem. Tā rezultātā atsevišķos posmos ir izveidojusies situācija, ka autoceļu kvalitāti ar vienkāršām remonta metodēm nav iespējams nodrošināt.

Nozīmīga problēma ir arī autoceļu neatbilstība satiksmes drošības prasībām. Ievērojamas transporta plūsmas šķērso apdzīvotu vietu centrus.

Valsts galveno autoceļu un pilsētu maģistrālo ielu caurlaides spēja vairumā gadījumu ir pietiekama, tomēr daudzās vietās tā tuvojas maksimāli iespējamajai. Lielākajās pilsētās vislielākās problēmas jau pašreiz sagādā vairāklīmeņu šķērsojumu trūkums un nerekonstruētie krustojumi vienā līmenī, kuros nav kanalizēta satiksme un nav nodrošināta inteligenta satiksmes regulēšanas sistēma, kā rezultātā autobraucēji arvien vairāk zaudē laiku satiksmes sastrēgumos. Latvijā ir ievērojams skaits vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvi ar augstu automašīnu un vilcienu satiksmes intensitāti, kas pazemina satiksmes drošību un paildzina autotransporta kustības laiku.

Valsts 1. šķiras autoceļu sakārtošana notiek, izmantojot Eiropas Reģionālās attīstības fonda (turpmāk - ERAF) līdzekļus, tomēr ar to nepietiek, lai būtiski uzlabotu autoceļu kvalitāti. Pēdējo dažu gadu laikā sliktā stāvoklī esošo autoceļu posmu īpatsvars valsts autoceļu tīklā vidēji pieaudzis par 10% un kopumā autoceļu kvalitatīvais stāvoklis turpina pasliktināties, kas ir sekas nepietiekamajam finansējumam autoceļu uzturēšanai. Caurmērā Latvijas autoceļu uzturēšanas finansējuma rādītāji ir zemāki kā citās valstīs, un viena km autoceļu uzturēšanas izmaksas sastāda LVL 1 040,- gadā, salīdzinoši Lietuvā šis rādītājs ir divas reizes lielāks, bet Somijā – trīs reizes<sup>1</sup>. Patlaban 55% valsts autoceļiem nav veikti paredzētajā laikā nepieciešamie seguma atjaunošanas darbi. Pie esošā nepietiekamā autoceļu uzturēšanas un attīstības finansēšanas līmeņa, pieaugot satiksmes intensitātei un smagsvara transportlīdzekļu īpatsvaram, notiek pastāvīgs autoceļu tīkla sabrukuma process un pieaug neracionāli autoceļu lietotāju izdevumi, kā arī palielinās satiksmes negadījumu skaits.

Autoceļu tīkla attīstība pagastos ir viens no priekšnoteikumiem lauku teritoriju sabalansētai attīstībai. Nepievēršot uzmanību lauku autoceļu sakārtošanai, pakāpeniski veidojas teritorijas ar apgrūtinātu satiksmi, pasliktinās sasniedzamība. Lauku pašvaldībās valsts budžeta mērķdotācija ir vienīgais pašvaldību ceļu finansēšanas avots. Savukārt, lai pilsētas varētu atjaunot un uzturēt pilsētu ielu tīklu, kurā satiksmes intensitāte ir ievērojami lielāka nekā lauku apvidū, pilsētu pašvaldības ielu uzturēšanai lieto arī pašvaldību pamatbudžeta līdzekļus.

Valsts autoceļu tīkla kompleksā ietilpst 926 tilti un satiksmes pārvadi, no kuriem 866 ir dzelzsbetona, 15 akmens, 33 metāla un 8 koka tilti. Tiltu kopgarums ir 32 192,11 metri. Sakarā ar nepietiekamo finansējumu pēdējo 10 gadu laikā, tiltu tehniskais stāvoklis uz valsts ceļiem ir kļuvis neapmierinošs. Aptuveni 720 tiltiem ir bojāta hidroizolācija un brauktuves elementi, bet 195 tiltiem ir bojātas nesošās konstrukcijas. Kopumā 45% tiltu stāvoklis vērtējams kā slikts. Šie dati ir palikuši nemainīgi kopš 2001.gada. Remonts apturētu bojājumu progresēšanu un iespējamo tiltu nestspējas samazināšanos. Kopumā labākā stāvoklī ir caurtekas, kurām tikai 20% gadījumos jāplāno nopietni remontdarbi. Īstenojamajās tiltu remonta un rekonstrukcijas programmās galvenā uzmanība ir pievērsta valsts galveno autoceļu tiltu rekonstrukcijai, kuru atjaunošanai jānotiek atbilstoši ES noteiktajām tehniskā stāvokļa normām. Lielākā daļa rekonstruējamo tiltu atrodas Rīgas tuvumā, uz Rīgas apvedceļa, kā arī Rīga – Daugavpils, Rīga – Pleskava, Rīga – Liepāja u.c. svarīgiem autoceļiem. Pašreiz, strauji palielinoties autotransporta plūsmai, nepietiekošs Daugavas šķērsojuma skaits ir Rīgas pilsētā. Tas rada satiksmes sastrēgumus uz tiltiem, būtiski ietekmējot transporta plūsmas ne tikai Rīgas pilsētā, bet arī plašākā teritorijā. Tā kā remontdarbu apjomi ir mazāki par tiltu novecošanās ātrumu, tiltu tehniskais stāvoklis turpina pasliktināties. 68 tiltiem ir ieviesti dažādi ierobežojumi (slodze, gabarīts, braukšanas ātrums un distance)<sup>2</sup>.

### Satiksmes drošība

Ceļu satiksmes drošība ir viens no jautājumiem, kuru SM izvirzījusi kā īpaši svarīgu un prioritāru. Sasniedzamais mērķis ir droša satiksme uz drošiem ceļiem, kvalificētiem vadītājiem braucot tehniski drošos transportlīdzekļos.

---

<sup>1</sup> Centrālās statistikas pārvaldes dati

<sup>2</sup> [www.lvceļi.lv](http://www.lvceļi.lv)

Satiksmes drošības jomā iesaistīto institūciju galvenais uzdevums ir samazināt uz ceļa bojāgājušo un cietušo skaitu. Lai arī pēdējos gados bojā gājušo un ievainoto skaits Latvijā nedaudz samazinās, tomēr kopumā gada laikā bojāgājušo un ievainoto skaits uz ceļiem ir ievērojams – uz ceļiem iet bojā ap 500 cilvēki, bet ievainoti vairāk nekā 6 tūkstoši. Tā kā Latvijas iedzīvotāju skaits nepārsniedz 2,3 miljonus, tad šāda statistika ir visai biedējoša. Skaitļi liecina ne tikai par cilvēciskiem zaudējumiem un ciešanām, bet arī rada ievērojamus ekonomiskus zaudējumus valstij. Pēc pēdējiem aprēķiniem viens bojāgājušais valstij izmaksā gandrīz 250 tūkstošus latu<sup>3</sup>. Šo iemeslu dēļ ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšana ir izvirzīta par valsts mēroga uzdevumu, kura īstenošanā ir iesaistījušās visas organizācijas, kas saistītas ar ceļiem, satiksmi un tās drošību valstī, no kurām galvenās ir SM un VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”.

Būtiskākās satiksmes drošības jomas ir ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku, it īpaši gājēju un velosipēdistu, drošības pasākumu īstenošana, satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība, transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, kā arī ceļa satiksmes drošības uzlabošana diennakts tumšajā laikā.

## AVIĀCIJA

Aviācijas apakšnozare ietver lidostas un gaisa satiksmi. Gaisa transporta nozares attīstības mērķis ir izveidot, uzturēt un attīstīt ekonomiski efektīvu gaisa transporta sistēmu, kas sniedz drošus, kvalitatīvus un pieejamus gaisa satiksmes pakalpojumus. Aviācijas nozares infrastruktūru veido lidostu un gaisa satiksmes vadības uzņēmumi. Pārvaldījumus veic Latvijas un ārvalstu pārvaldatāji.

Pašlaik Latvijā ir 9 lidlauki un lidostas<sup>4</sup>, no tām divas ir starptautiskās lidostas – starptautiskā lidosta „Rīga” un Liepājas lidosta. VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” ir starptautiskiem civilās aviācijas standartiem atbilstoša lidosta. Lidostas pasažieru termināls ir rekonstruēts un piemērots starptautisko pārvaldājumu prasībām. Strauji attīstās starptautiskie gaisa pārvaldājumi, palielinās pārvaldāto pasažieru skaits un paplašinās lidojumu maršrutu tīkls. Tuvākajos gados tiek plānots īstenot vērienīgus starptautiskās lidostas „Rīga” attīstības plānus, izbūvējot jaunu skrejceļu, kā arī paredzot jauna pasažieru termināļa būvniecību un lidostas pasažieru apkalpojošās teritorijas paplašināšanu. Pēdējos gados arī Liepājas lidostā tiek izvērstā aizvien aktīvāka darbība, piedāvājot jaunus lidojumus uz dažādiem galamērķiem Eiropā.

2006.gada sākumā noslēdzās konkurss par Liepājas un Ventspils lidostu tehniski-ekonomisko izpēti. Konkursa komisija apstiprināja Dānijas uzņēmuma „Ramboll” piedāvājumu veikt divu Latvijas reģionālo lidostu tehniski-ekonomisko izpēti. Liepājas lidostā tiks veikta priekšizpēte reģionālās lidostas modernizācijai un rekonstrukcijai, ņemot vērā reģionālās attīstības iespējas un vietējos apstākļus, saskaņā ar starptautiski atzītu metodoloģiju un Starptautiskās Civilās Aviācijas organizācijas (ICAO), Starptautiskās Gaisa satiksmes asociācijas (IATA) tehniskajiem standartiem. Priekšizpētē ir ietverti sekojoši darbi: tehnisko iespēju izpēte, finansiālā un ekonomiskā analīze, ģenerālās plānošanas un teritorijas zonējuma pasākumi, sākotnējais vides ietekmes novērtējums, kā arī materiālu sagatavošana sabiedriskajai apspriešanai.<sup>5</sup>

Šobrīd Ventspils lidosta specializējas reģionālās aviācijas un čartera lidojumu apkalpošanā. Ventspils lidostas viens no stratēģiskajiem virzieniem ir veicināt uzņēmēju interesi un piesaistīt dažādas servisa organizācijas un ražotnes, radot iespējas biznesa attīstīšanai neizmantotajā lidostas teritorijā, kā arī piesaistīt stratēģisko investoru straujākai lidostas attīstībai. Kopš 2002.gada Ventspils lidosta ir iekļauta Ventspils brīvostas teritorijā. Saskaņā ar likumu „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” Ventspils lidostas teritorijā ir piemērojamas nodokļu atlaides, kas ir viens no veicinošiem faktoriem arī lidostas tālākai attīstībai.

Papildus nosauktajām Rīgas, Liepājas un Ventspils lidostām, Latvijā ir reģistrēti sekojoši lidlauki<sup>6</sup>:

- Vispārējās aviācijas lidlauks „Ikšķile” – vispārējās aviācijas lidojumi un aviācijas speciālie darbi;
- Helikopteru lidlauks „Centra Jaunzemij” – helikopteru lidlauks privātai lietošanai;

<sup>3</sup> [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv)

<sup>4</sup> VA „Civilās aviācijas aģentūra”, [http://www.caa.lv/index\\_lv.php?m=6&c=LidlaukuAdr&s=39](http://www.caa.lv/index_lv.php?m=6&c=LidlaukuAdr&s=39)

<sup>5</sup> [www.liepaja-airport.lv](http://www.liepaja-airport.lv)

<sup>6</sup> [www.caa.lv](http://www.caa.lv)

- Vispārējās aviācijas lidlauks „Cēsis” – vispārējās aviācijas lidojumi un aviācijas speciālie darbi;
- Vispārējās aviācijas lidlauks "Ādaži" – ultravieglu lidmašīnu un vispārējās aviācijas lidojumi;
- Vispārējās aviācijas lidlauks "Langači" – vispārējās aviācijas lidojumi un aviācijas speciālie darbi;
- Lidlauks "Tukums" Iekšzemes lidlauks – neregulārie pasažieru, kravas un pasta pārvadājumi.

Par pārējiem Latvijā esošajiem lidlaukiem un to attīstības plāniem sīkāka informācija nav pieejama.

## **DZELZCEĻŠ**

Latvijā kopumā sliežu ceļu garums ir 4 423,6 km no tiem privātās lietošanas sliežu ceļi ir 12,6%, bet publiskās – 87,4% jeb 2 717,7 km. Savukārt no publiskās lietošanas sliežu ceļiem 142,7 km ir rajonu pašvaldību pārvaldījumā, bet 2 579,0 km pārvalda VAS „Latvijas dzelzceļš”. Latvijā ir elektrificēti 11% no visiem sliežu ceļiem, salīdzinoši Eiropas Savienības vidējais rādītājs ir 50%. Dzelzceļa tīkla blīvums Latvijā ir 36 m/km<sup>2</sup>, bet ES - 47 m/km<sup>2</sup>. 30% jeb 605 km stratēģiskās nozīmes pirmās un otrās kategorijas galvenajos sliežu ceļos apkalpoto kravu apjoms pārsniedz normatīvu, pēc kura veicama rekonstrukcija<sup>7</sup>.

Latvijā dzelzceļa infrastruktūra, atkarībā no tās izmantošanas veida, tiek iedalīta publiskās lietošanas un privātās lietošanas infrastruktūrā. Valsts (valstij piederoša) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām, un tās pārvaldītājs ir valsts dibināta akciju sabiedrība „Latvijas Dzelzceļš”. Perspektīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstība tiek plānota saskaņā ar Rīgas reģiona un galveno maģistrālo līniju elektrifikāciju gan ekonomisko, gan ekoloģisko apsvērumu dēļ.

## **JŪRNICĪBA**

Latvijai ir vairāk kā 500 km gara jūras robeža, gar kuras piekrasti notiek intensīva kuģu satiksme. Latvijā darbojas trīs lielās ostas (Ventspils, Rīga un Liepāja) ar 98,8% īpatnīgu kravu kopējā apgrozījumā, kā arī septiņas mazās ostas (Ēngure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva, Skulte). Ir noteikta arī Ainažu ostas teritorija, taču tā nav attīstīta un līdz šim nav iespējama kuģu kustība. Visas trīs Latvijas lielās ostas, bet īpaši Ventspils osta, ir izteiktas eksporta ostas.

Saskaņā ar Latvijas Ostu attīstības programmu 1995.–2010.gadam, Latvijas mazajām ostām ir trīs uzdevumi – vietējo kravu pārvadājumi, zvejas kuģu pieņemšana un bāzēšanās un jahtu tūrisma attīstība. Šādu uzdevumu sadalījumu ir noteicis būtisks faktors, ka mazās ostas atrodas atstatu no dzelzceļa infrastruktūras, tādējādi tajās nevar piegādāt tranzīta kravas, kas tiek transportētas pa dzelzceļu. Tranzīta kravu apkalpošanu šajās ostās kavē arī muitas noliktavu un modernas infrastruktūras trūkums.

Būtisku atbalstu Latvijas mazo ostu attīstībā ir devusi Latvijas Ostu padome un Ostu attīstības fonds, jo fonda investīcijas tiek virzītas, galvenokārt, kuģu ceļu, kopējo hidrotehnisko būvju un navigācijas iekārtu izbūvei un uzturēšanai. Atbilstoši Latvijas Ostu padomes koncepcijai fonda līdzekļi ir izmantojami valsts infrastruktūras attīstībai, no kuras ir atkarīga reģiona ekonomiskā aktivitāte. Ostu padomes atbalsta obligāts priekšnosacījums ir attiecīgās ostas uzņēmēju un vietējās pašvaldības finansiāla piedalīšanās projektā. Ostu attīstības fonda atbalsts ir stimulējis privātās un pašvaldību investīcijas mazajās ostās, un tās ir nodrošinājušas Latvijas mazo ostu pārveidi no zvejas ostām par atraktīvām daudznozīmju ostām, kuras pilnvērtīgi iekļaujas Baltijas jūras transporta sistēmā<sup>8</sup>.

## **PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI/ SABIEDRISKAIS TRANSPORTS**

Latvijā sabiedriskā transporta organizēšanas funkcijas kopumā realizē 34 dažāda līmeņa publiskas pārvaldes institūcijas – SM, rajona padomes un republikas pilsētu domes. Šis dalītās kompetences princips neļauj ievērot

<sup>7</sup>Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.–2013.gadam

<sup>8</sup>[www.republika.lv](http://www.republika.lv)

kopējos maršrutu tīkla veidošanas principus, kas rada arī būtiskas atšķirības pakalpojumu kvalitātei dažādos Latvijas reģionos.

Iekšzemes pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu tiek pārvadāta aptuveni 1/3 daļa no ārpilsētas satiksmē pārvadātajiem pasažieriem. Atsevišķos reģionos (it īpaši Rīgas apkārtnē elektrificētais dzelzceļš) sabiedriskā transporta sistēma nav iedomājama bez dzelzceļa. Elektrovilcienu satiksmes pārtraukšanas gadījumā citi transporta veidi nespētu piedāvāt adekvātus aizstājošus pakalpojumus.

Tabulā nr. 11 parādīts Latvijas teritorijā pārvadāto pasažieru skaits sadalījumā pēc pārvadātāju veida laika posmā no 2000.–2006.gadam<sup>9</sup>.

**TABULA NR.1: LATVIJĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA LAIKAPOSMĀ NO 2000. – 2006.GADAM (TŪKSTOŠI CILVĒKU)**

| PĀRVADĀJUMU VEIDS               | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Pilsētu autobusus               | 124 016 | 124 233 | 126 186 | 132 067 | 145 944 | 170 997 | 160 813 |
| Pilsētu elektrotransportā       | 175 429 | 171 742 | 170 805 | 166 918 | 176 948 | 182 310 | 184 984 |
| Rajonu maršrutos                | 26 338  | 28 462  | 28 603  | 28 143  | 29 551  | 28 732  | 28 328  |
| Tālsatiksmes maršrutos          | 14 989  | 16 176  | 18 148  | 18 885  | 19 613  | 20 848  | 19 509  |
| Dzelzceļa transportā (iekšzeme) | 17 502  | 19 609  | 21 531  | 22 602  | 23 855  | 25 569  | 27 023  |

Savukārt, tabulā nr.12 parādīta pārvadājumu maršrutus skaita dinamika laika posmā no 2000.–2005.gadam<sup>10</sup>.

**TABULA NR.2: PĀRVADĀJUMU MARŠRUTU SKAITA DINAMIKA LAIKA POSMĀ NO 2000. – 2005.GADAM**

| PĀRVADĀJUMU VEIDS      | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Pilsētu autobusus      | 285  | 294  | 287  | 317  | 340  | 326  |
| Rajonu maršrutos       | 1100 | 1093 | 1091 | 1112 | 1159 | 993  |
| Tālsatiksmes maršrutos | 387  | 397  | 374  | 385  | 375  | 374  |

2007.gadā dotācijām sabiedriskajam transportam no valsts budžeta tika piešķirti LVL 8 926 152,-, tajā skaitā LVL 7 034 144,- dotācijas par pārvadājumiem rajonu maršrutos un LVL 1 888 008,- dotācijas par pārvadājumiem pilsētu maršrutos<sup>11</sup>.

## SAKARI

### Pasts

LR teritorijā pasta pakalpojumus sniedz valsts monopoluzņēmums VAS „Latvijas Pasts”, kuras 100% kapitāla daļas pieder valstij. Pašreiz VAS „Latvijas Pasts” ir vienīgā komercsabiedrība valstī, kurai ir piešķirta individuālā licence un kura sniedz vispārējos pasta pakalpojumus - iekšzemes un starptautisko vēstuļu korespondences (pastkartes, vēstules, bandroles, sīpkakas) sūtījumu (tajā skaitā ierakstīto un apdrošināto), iekšzemes un starptautisko pasta paku sūtījumu (līdz 10 kilogramiem) savākšanu, šķirošanu, pārvadāšanu un piegādi. Tāpat uzņēmumam ir monopoltiesības valsts robežās pieņemt, pārsūtīt un izsniegt gan iekšzemes, gan starptautiskos vēstuļu korespondences sūtījumus – vēstules, pastkartes, bandroles un sīpkakas, kuru svars nepārsniedz 100 gramus. Pēc 2006.gada 1.janvāra monopoltiesību svara limits samazināts līdz 50 gramiem.

Papildus pasta pakalpojumiem, VAS „Latvijas Pasts” sniedz arī finanšu pakalpojumus, preses abonēšanas un citus pakalpojumus. 2006.gadā Latvijā tika ieviests elektroniskais paraksts un VAS „Latvijas Pasts” ir vienīgais akreditētais elektroniskā paraksta izplatītājs Latvijā.

<sup>9</sup> [www.atd.lv](http://www.atd.lv)

<sup>10</sup> [www.atd.lv](http://www.atd.lv)

<sup>11</sup> [www.atd.lv](http://www.atd.lv)

## Elektroniskie sakari

Šajā jomā būtisks jautājums ir elektronisko sakaru pieejamības nodrošināšana Latvijas teritorijā, kas ir saistīts ar platjoslu sakaru infrastruktūru. Platjoslu sakarus var definēt kā datu pārraides kapacitāti, kas ļauj kombinētu balss, datu un video servisu izmantošanu ar nelieliem ierobežojumiem, turklāt datu pārraides ātrums ir lielāks vai vienāds ar 256 Kbit/s. Savukārt, Latvijā platjoslas definīcija nosaka, ka platjosla ir piekļuve datu pārraidei, kas pastāvīgi ir tiešsaistē un kuras datu pārraides ātrums ir vismaz 256/128 Kbit/s<sup>12</sup>.

Lai arī pēdējā laikā arvien pieaug mājsaimniecību interneta pieslēgumu skaits, tas joprojām ir ievērojami zemāks kā Eiropā. Viens no galvenajiem iemesliem interneta zemajai izplatībai lauku teritorijās ir interneta pieslēguma ierīkošanas izmaksas. Pilsētās, kur apdzīvotība ir blīvāka, šīs izmaksas ir zemākas, jo vienkopus ir vairāk potenciālo gala lietotāju. Savukārt, lauku teritorijās izmaksas pieaug, kā arī potenciālo klientu maksātspēja ir mazāka. Tādēļ ir paredzēts uzsākt platjoslu tīklu izvēršanu Latvijas attālākajos reģionos, piesaistot ERAF līdzekļus. Tā rezultātā paredzēts panākt cenas izlīdzināšanos pakalpojumiem pilsētās un lauku apvidos, un iespēju nodrošināšana pieslēgties kvalitatīvam datu pārraides tīklam ne tikai Rīgā un pilsētās, bet arī lauku apvidos un pagastos.

Platjoslu piekļuve nozīmē ne tikai ātrāku internetu, bet tai ir arī izšķiroša nozīme informācijas sabiedrības potenciālo iespēju īstenošanā: e-pārvaldē, e-izglītībā, e-veselībā, interaktīvo pakalpojumu sniegšanā un izmantošanā. Platjoslu piekļuves iespēju attīstība ir viens no nosacījumiem, lai nodrošinātu iedzīvotāju integrāciju informācijas sabiedrībā, valsts ekonomikas un kultūras attīstību un konkurētspēju starptautiskajos tirgos. Šī piekļuve sniedz iedzīvotājiem un uzņēmumiem iespēju saņemt valsts pārvaldes elektroniskos pakalpojumus un virza iedzīvotāju iekļaušanu e-sabiedrības attīstībā. Tāpat, nodrošinot platjoslas piekļuvi, sabiedrības locekļu iespējas informācijas un komunikācijas tehnoloģiju izmantošanā būtu līdzīgas neatkarīgi no sociālā stāvokļa vai teritorijas, kurā tie atrodas.

---

<sup>12</sup> [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv)