



POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES ILGTSPĒJĪGAI MOBILITĀTEI LAUKU UN KALNU REĢIONOS



Šo projektu līdzfinansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds ar INTERREG IVC programmas atbalstu

*Šī materiāla autors ir projekta „Pārvietojies zaļi!” komanda.
Tā saturs neatspoguļo Eiropas Komisijas vai Interreg IV C
apvienotā sekretariāta viedokli vai nostāju.*

Izstrādāja:

Marie Clotteau, Euromontana

Atbalstīja:

projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri

Publicēts:

2014. gada 2. semestrī

Autortiesības:

Šis materiāls paredzēts izplatīšanai, tā kopēšana
un citēšana atļauta, ja tiek norādīta atsauce.



Saturs

Priekšvārds	3
1. Mobilitāte Eiropas lauku reģionos projekta „Pārvietojies zaļi!” izpratnē	4
1.1. „Pārvietojies zaļi!”: kāpēc šis projekts tika aizsākts?	4
1.2. Jēdzienu noskaidrošana: kas ir „Ilgtspējīga mobilitāte lauku reģionos”?	5
1.3. „Pārvietojies zaļi!” reģioni: ES lauku un kalnu reģionu laba pārstāvība	8
1.4. Mobilitātes situācija ES lauku un kalnu reģionos	11
1.5. Mobilitāte ES lauku un kalnu reģionos: SVID analīze	14
2. Devīni ceļi, kas ved uz ilgtspējīgu mobilitāti laukos	17
2.1. Dažādu pakalpojumu veidu kombinēšana, lai samazinātu izmaksas	17
2.2. Automašīnas kopīga izmantošana, organizēta stopēšana utt.	17
2.3. Velosipēdu kustības atbalstīšana: parastie velosipēdi un elektrovēlosipēdi	18
2.4. Energoefektīva un videi draudzīga mobilitāte	19
2.5. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: sociālā joma	20
2.6. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: brīvais laiks	20
2.7. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: tūrisms	21
2.8. Mobilitātes pārvaldība un koordinācija	21
2.9. Transporta izsaukšana lauku reģionos	22
3. ES vadlīnijas ilgtspējīgai mobilitātei lauku un kalnu reģionos	24
3.1. Ilgtspējīga mobilitāte Eiropā: tiesiskais un politiskais ietvars	24
3.2. Kā ilgtspējīga mobilitāte lauku un kalnu reģionos palīdz sasniegt citu ES politiku mērķus	25
3.3. ES piedāvātās iespējas, kas saistītas ar ilgtspējīgu transportu un mobilitāti	26
3.3.1. ES finansēšanas shēmas transporta jomā	26
3.3.2. ES finanšu plāni mobilitātei	27
3.4. Ilgtspējīga mobilitāte lauku un kalnu reģionos: pastāvīgi ES līmeņa draudi un šķēršļi	28
3.5. Ieteikumi	29
I pielikums: Valsts atbalsts un ilgtspējīgs transports. Vispārējs aizliegums ar dažiem izņēmumiem	31
II pielikums: Transportu ES reglamentējošie noteikumi	32
III pielikums: Izmantotās literatūras saraksts	33



Priekšvārds

Johanesa Hāna, Eiropas Savienības (ES) reģionālās politikas komisāra uzruna Ilgtspējīga mobilitāte — priekšnoteikums dzīves kvalitātes nodrošināšanai lauku un kalnu reģionos



Pēdējos gados situācija Eiropas lauku reģionos ir radikāli mainījusies. Ekonomikas pārstrukturizācijas, sabiedrības novecošanās un daudzu jaunu cilvēku aizbraukšanas dēļ neskaitāmos Eiropas lauku reģionos iedzīvotāju skaits ir nopietni sarucis. Saskaņā ar Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas definīciju par lauku reģioniem sauc tos apgabalus, kur vienā kvadrātkilometrā ir mazāk nekā 150 iedzīvotāju. Salīdzinot iedzīvotāju blīvuma rezultātus, jāsecina, ka aptuveni 93% ES teritorijas ir lauku reģioni. Lai tajos nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti, kas neapšaubāmi ir svarīgs priekšnosacījums sabiedrības funkcionēšanai un dzīves kvalitātes būtiska sastāvdaļa, ir jāmeklē jaunas iespējas.

Tāpēc mūsu kopējs pienākums ir veicināt lauku reģionu neatkarību un dažādību. Lai vairotu šo reģionu pievilcību sabiedrības acīs, mums ir jāparūpējas par ilgtspējīgu mobilitāti. Vecāka gadagājuma cilvēku, jauniešu, tūristu un pārējo lauku reģionu iedzīvotāju nodrošināšana ar jaunajiem klimatam un dabai draudzīgajiem risinājumiem garantēs izglītības, veselības aprūpes un brīvā laika aktivitāšu, tostarp tūrisma, labāku pieejamību.

Daudzi Eiropas lauku reģioni mobilitātes kontekstā saskaras ar līdzīgām problēmām. Pateicoties Eiropas atbalstam un Interreg IV C programmai, tiek īstenots lietderīgs un vērtīgs projekts „Pārvietojies zaji!”, kura ietvaros 13 partneri no 10 ES dalībvalstīm dalās pieredzē un interesantos labās prakses piemēros, lai noskaidrotu savas iespējas. Visi partneri ir veikuši viena veida aptaujas un pētījumus, to rezultātā politikas veidotāji varēja vairāk pievērsties mobilitātes jautājumu risināšanai, lai uzlabotu ilgtspējīgu mobilitāti lauku un kalnu reģionos, ieviešot labas prakses risinājumus un liekot uzsvāru uz pieprasījumu vērstām sistēmām.

Es ceru, ka šīs politikas vadlīnijas visiem pārējiem Eiropas lauku un kalnu reģioniem noderēs, lai palielinātu ilgtspējīgas mobilitātes lomu to reģionālās attīstības plānos un lai atrastu un pārņemtu atbilstošus risinājumus tās uzlabošanai.

Lai arī šis projekts ir 2007.–2013. gada plānošanas perioda „auglis”, tas labi ilustrē tos nākotnes ieguvumus, kurus turpmāk sniegs rūpīgi reformētā Kohēzijas politika. Projektā izvēlēta pieeja apvieno skaidru stratēģiju un vietējo vajadzību augšupvērstu noteikšanu. Attīstot ilgtspējīgu un efektīvu transporta tīklu lauku teritorijās, reģioni veicina konkurētspējīgu un ilgtspējīgu izaugsmi visā to teritorijā. Projekta īstenošanas laikā notika diskusijas ar visiem partneriem, kas ļāva precīzi noteikt to iespējas, kā arī iedzīvotāju un ieinteresēto pušu vajadzības. Līdzīgi arī reformētā 2014.–2020. gada Kohēzijas politika pieprasa izstrādāt atbilstošu stratēģiju, kura balstītos uz konsultācijām ar partneriem. Tās ietvaros arī ir uzlabota līdzekļu pieejamība izaugsmei svarīgiem reģioniem. Pateicoties jauninājumiem, šobrīd vairāk nekā jebkad iepriekš ir iegūta atbilstoša investīciju politika, kas ir ideāli piemērota tam, lai atbalstītu stratēģisku projektu īstenošanu visā Eiropā.

1. Mobilitāte Eiropas lauku reģionos projekta „Pārvietojies zaļi!” izpratnē

1.1. „Pārvietojies zaļi!": kāpēc šis projekts tika aizsākts?

Ilgtspējīgas mobilitātes trūkums ietekmē lauku un kalnu reģionu pievilcību

Vietējā mobilitāte spēcīgi ietekmē vietējo ekonomiku, kultūras mantojumu, teritoriālo kohēziju, kā arī sociālo iekļaušanu un vides aizsardzību. Laba mobilitāte var uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti, reģiona pievilcību uzņēmumiem un tūristiem un uzņēmumu konkurētspēju. Turpretī ilgtspējīgas mobilitātes plānu trūkums skar itin visas lauku un kalnu reģionos īstenotās attīstības stratēģijas neatkarīgi no tā, cik daudz pūļu tiek veltīts izglītībai, tūrisma veicināšanai, ekonomikas iniciatīvu attīstīšanai utt. — **ilgtspējīga mobilitāte līdz ar ilgtspējīgu transporta modeļu īstenošanu ir viens no pamatnosacījumiem lauku un kalnu reģionu pievilcībai.**

Daudziem lauku reģionu iedzīvotājiem mobilitāte bez personīgās automašīnas ir praktiski neiedomājama. Pat relatīvi blīvi apdzīvotajās Rietumeiropas valstīs lauku reģionos visas valsts teritorijā bieži vien vai nu trūkst sabiedriskā transporta sistēmas, vai arī tās ir nepietiekamas, lai garantētu neatkarīgu pārvietošanos. Piemēram, Vācijas laukos uz 1000 iedzīvotājiem ir apmēram 600 personīgo automašīnu, kas ir vairāk nekā citās teritorijās¹.

Ilgtspējīga mobilitāte ir ļoti svarīga, tāpēc, lai lauku reģionos nodrošinātu mobilitāti bez personīgās automašīnas, ir nepieciešami alternatīvi sabiedriskā transporta pakalpojumi. Tā saucami „elastīgie” transporta pakalpojumi vai „transporta pēc pieprasījuma” rāda ceļu uz iespējamiem risinājumiem — inovatīvu praksi, kas rosina radošu, ekonomiski dzīvotspējīgu, efektīvu un videi draudzīgu risinājumu izstrādi.

Politikas veidotāji nepietiekami ņem vērā mobilitātes īpašās iezīmes lauku reģionos

Ir vērojama vispārēja prakse vairāk ņemt vērā transporta ietekmi uz vidi, un Eiropas Komisija, valsts un reģionālās politikas veidotāju mudināta, rosina vairāk pievērsties ilgtspējīgas mobilitātes jautājumiem visā Eiropā. **Par spīti tam, līdz šim galvenie politikas uzsvāri lielākoties ir likti uz lielākajām urbānajām teritorijām, piemirstot par mobilitātes nodrošināšanu starp urbānajiem un lauku reģioniem, kā arī mobilitāti lauku reģionos.**

Tomēr lauku un kalnu reģioniem ir raksturīgi īpaši izaicinājumi, piemēram, mērojamo attālumu nozīme, kaut arī iedzīvotāju skaits reģionā var būt mazs, reti apdzīvotas teritorijas ar tikai pāris ciemiem vai nelielām pilsētīnām, liels skaits vecu cilvēku, reizēm arī augsts nabadzības līmenis un relatīvi liels attālums līdz galvenajām lidostām, dzelzceļa un ceļu mezgliem. Šie reģioni saskaras arī ar īpašiem ģeogrāfiskajiem apstākļiem, kā nogāzes, augstums un aizsargājamās teritorijas. Šīs īpatnības prasa specifiskus risinājumus, un politikas veidotāju iesaistīšanās ir nepieciešama visos līmeņos.

Lēmumu pieņēmēji no 13 lauku un kalnu reģioniem ir apzinājušies, kādi ir viņu pienākumi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti lauku reģionos, un ir gatavi apgūt jaunus risinājumus un sākt darboties šajā sakarā. Projekta „Pārvietojies zaļi!” mērķis bija palīdzēt viņiem virzīties pa izvēlēto ceļu un dalīties ar projekta laikā iegūtajām zināšanām, rosinot pārējos politikas veidotājus sekot viņu piemēram un uzsvērt lauku reģionu mobilitātes nozīmību visos politikas līmeņos.

„Pārvietojies zaļi!": ilgtspējīga transporta uzlabošana lauku un kalnu reģionos

Projekta „Pārvietojies zaļi!” mērķis ir uzturēt lauku reģionu vides un ekonomikas veselību, kā arī nodrošināt gan iedzīvotāju, gan viesu piekļuvi tādiem svarīgiem pakalpojumiem kā izglītība un veselība. Lai to panāktu, „Pārvietojies zaļi!” izvirzīja uzdevumu **uzlabot lauku un kalnu reģionu ilgtspējīga transporta reģionālo politiku un tās efektivitāti.**

Lai sasniegtu šos mērķus, 13 partneri no 10 ES dalībvalstīm trīs gadu gaitā ir apkopojuši inovatīvas pamatiniciatīvas un sagatavojuši „**Labās prakses rokasgrāmatu**” par inovatīviem transporta risinājumiem, kas palīdzēs lēmumu pieņēmējiem gūt iedvesmu un uzlabot transporta sistēmas. Izmantojot šo praktisko pieredzi, partneri ir izstrādājuši šīs „**Politikas vadlīnijas ilgtspējīgai mobilitātei lauku reģionos**”, lai palīdzētu Eiropas un reģionālās politikas veidotājiem apgūt šo politiku. Visbeidzot, katrs partneris ir sagatavojis īstenošanas plānu, lai savu politiku nešaubīgi padarītu atbilstošāku ilgtspējīgas mobilitātes plāniem un reģionālā un vietējā līmenī prezentētu jaunus, ilgtspējīga transporta prakses piemērus.

¹ Federālais Būvniecības un reģionālās plānošanas birojs (BBR), 2004. *Urban Development in Germany* (Urbāno teritoriju attīstība Vācijā)

Projekta noslēgumā vairāki partneri ir veiksmīgi pārņēmuši labās prakses piemērus, un tā ietvaros ir mainītas pat dažas transporta politikas, piemēram, Priekškarpatu reģionā, kur lauku reģionu mobilitātes jautājums reģionālajā stratēģijā tika iekļauts pirmo reizi. **Mēs uzskatām, ka šīs vadlīnijas būs lielisks palīgs visiem politikas veidotājiem un rosinās viņus pielāgot transporta politiku lauku un kalnu reģionu specifiskajām iezīmēm, un mēs ceram, ka „Pārvietojies zai!” prakse viņus iedvesmos un mudinās pārņemt labākos piemērus, lai uzlabotu ilgtspējīgas mobilitātes situāciju reģionā.**

1.2. Jēdzienu noskaidrošana: kas ir „ilgtspējīga mobilitāte lauku reģionos”?

Pirms ķeramies pie politikas vadlīniju analīzes, vienosimies par dažām definīcijām. Kas ir „lauku reģions”? Kā definēt jēdzienu „ilgtspējība”? Kas ir „mobilitāte”? Kāda ir saikne starp urbānajiem un lauku reģioniem?

Lauku reģions: uz iedzīvotāju blīvumu balstīta definīcija

Eiropas līmenī nav izstrādāta vienota definīcija jēdzienam „lauku reģions”. Tomēr parasti, aprakstot lauku reģionus, galvenokārt un visplašāk lietotais kritērijs ir **iedzīvotāju blīvums**. Pamatojoties uz šo kritēriju, Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija jēdzienu „lauku reģions” lieto, ja tā iedzīvotāju blīvums ir **mazāks nekā 150 cilvēku/km²**. Pārējos gadījumos teritorija tiek dēvēta par „urbānu”².

Atkarībā no izmantotā mēroga – pašvaldības līmenis, kas atbilst otrā līmeņa vietējai administratīvajai vienībai (LAU2), vai reģionālais līmenis, kas atbilst Kopējās statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas trešajam līmenim (NUTS-3) – lauku reģionu nozīmība Eiropā var mainīties, tomēr jebkurā gadījumā vismaz 90% ES teritorijas (kas aptver vismaz 60% no visiem ES iedzīvotājiem) tiek uzskatīti par lauku vai vidēji blīvi apdzīvotiem reģioniem.

Vietējā līmeņa pārstāvji var palīdzēt gūt detalizētāku un precīzāku situācijas pārskatu. Kā redzams *Eurostat* izveidotajā kartē, Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija izšķir trīs dažādas urbanizācijas pakāpes³:

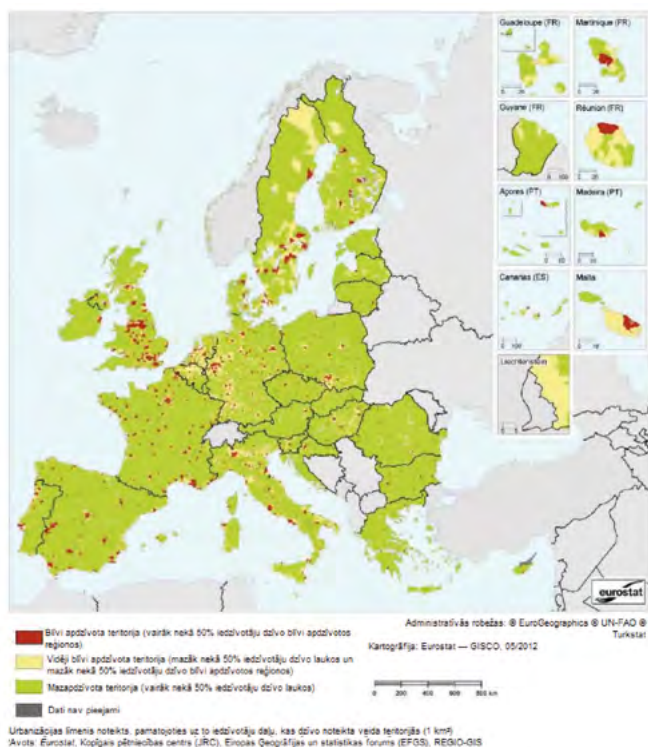
- **lauku reģioni jeb mazapdzīvotas teritorijas:** vairāk nekā 50% iedzīvotāju dzīvo laukos;
- **vidēji blīvi apdzīvotas teritorijas/pilsētas un piepilsētas/nelielas urbānās teritorijas:** mazāk nekā 50% iedzīvotāju dzīvo laukos un mazāk nekā 50% iedzīvotāju dzīvo blīvi apdzīvotos apgabalos;
- **blīvi apdzīvotas teritorijas/ lielpilsētas/ plašas urbānās teritorijas:** vismaz 50% iedzīvotāju dzīvo blīvi apdzīvotos apgabalos.

Saskaņā ar šo definīciju **83% ES teritorijas (mājvieta 28% ES iedzīvotāju) ir uzskatāmi par lauku reģioniem, bet vidēji blīvi apdzīvoti ir 13% ES teritorijas (mājvieta 32% ES iedzīvotāju).**

² F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J. M. Terres, C. Bamps, Kopīgā pētniecības centra (JRC) ziņojums: *Delimitations of rural areas in Europe using criteria of population density, remoteness and land cover* (Lauku reģionu noteikšana Eiropā, izmantojot iedzīvotāju blīvuma, attāluma un teritorijas platības kritērijus), 20. lpp.

³ Otrā līmeņa vietējo administratīvo vienību (LAU2) karte (196. lpp.) un Kopējās statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas trešā līmeņa (NUTS-3) teritoriju karte (197. lpp.), kā arī visi dati par valstīm ir pieejami 2012. gada *Eurostat* reģionālajā gadagrāmatā (LAU2 — 199. lpp., NUTS-3 — 200. lpp.)

Karte: Urbanizācijas pakāpe LAU2 līmenī, Eurostat

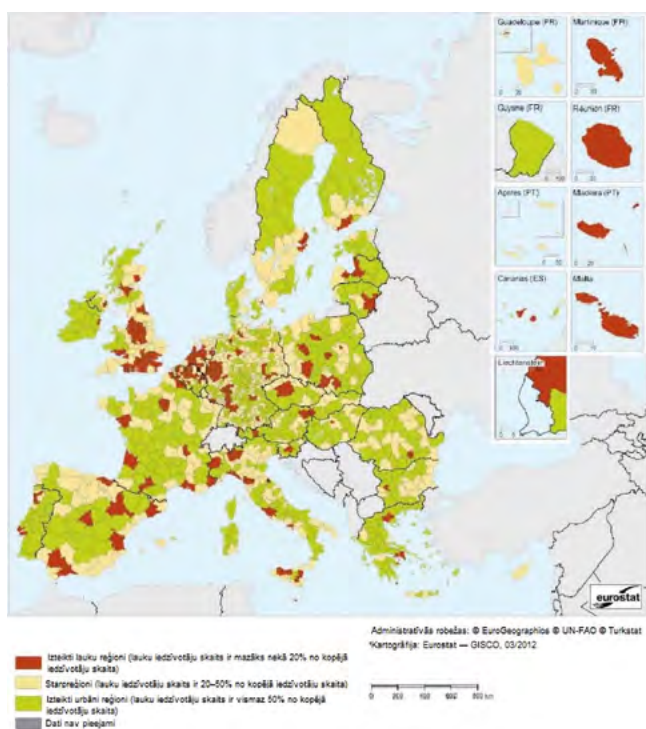


Lai salīdzinātu un analizētu datus, reizēm noder pārskats par lauku reģioniem plašākā mērogā — reģionālā līmenī (NUTS-3 līmenis). Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija ir noteikusi trīs reģionu grupas:

- **izteikti lauku reģioni:** vairāk nekā 50% iedzīvotāju dzīvo laukos;
- **starpreģioni:** 20–50% iedzīvotāju dzīvo laukos;
- **izteikti urbāni reģioni:** mazāk nekā 20% iedzīvotāju dzīvo laukos.

Saskaņā ar šo definīciju **56% ES teritorijas (mājvieta 24% ES iedzīvotāju) ir uzskatāmi par lauku reģioniem, bet 35% ES teritorijas (mājvieta 36% ES iedzīvotāju) ir starpreģioni.**

Karte: Urbānā–lauku tipoloģija NUTS-3 līmenī, Eurostat



Mobilitāte

Mobilitāte ir spēja brīvi pārvietoties vai tikt brīvi pārvietotam no vienas atrašanās vietas otrā. Ir dažādu veidu mobilitāte:

- **iedzīvotāju mobilitāte** ietver ES iedzīvotāju mobilitāti, kā arī ieceļotāju ierašanos ES, lai te dzīvotu vai viesotos; tā skar dažādas mērķa grupas ar dažādām vajadzībām — iedzīvotāji, tūristi, jaunieši, strādnieki, pensionāri, invalīdi utt.;
- **preču mobilitāte** ietver izejmateriālu un preču mobilitāti.

Mobilitāte ir atkarīga no sauszemes, jūras, upju un gaisa transporta sistēmām, kas daudzos gadījumos pieder vietēja, reģionāla vai valsts līmeņa varasiestādēm, kuras tās pārvalda. Mobilitāte ietver gan iespējas, gan vēlmi pārvietoties.

Šajās vadlīnijās īpaša uzmanība ir pievērsta iedzīvotāju mobilitātei.

Iedzīvotāju tiesības uz mobilitāti

Tiesības uz pienācīgu, kvalitatīvu un drošu pārvietošanos ir viena no ES pilsoņu pamattiesībām⁴, par kuru nepārtraukti atgādina attīstības un transporta politika gan Eiropas, gan dalībvalstu līmenī. Šai mobilitātei **jānodrošina ne tikai vienlīdzīgas ekonomiskās un sociālās iespējas it visiem** (iespēja veikt saimniecisko darbību, nodarbinātības un darbavietu pieejamība), **bet arī iedzīvotāju sociālā iekļaušanās un citu kvalitatīvas dzīves elementu pieejamība**. Iespēja pilnībā izmantot šīs deklarētās tiesības ir atkarīga no ģeogrāfiskiem (piemēram, teritorijas kalnainums, attālums līdz galamērķim), personīgiem (piemēram, iespēja iegādāties personīgo automašīnu vai sabiedriskā transporta biļeti, iespēja nokārtot vadītāja apliecību), kā arī sabiedriskiem apstākļiem (piemēram, transporta infrastruktūras attīstības līmenis, reģionā pieejamo sabiedriskā transporta maršrutu un transporta uzņēmumu skaits). Tā kā sabiedriskos apstākļus lielā mērā ietekmē ekonomiskie rādītāji un politikas veidotāji (piemēram, transporta pakalpojumu potenciālo klientu skaits), ir skaidrs, ka vienlīdzīgu mobilitātes tiesību nodrošināšana lauku, mazapdzīvotos un reti apdzīvotos reģionos ir daudz grūtāks uzdevums. Tas vēl jo vairāk attiecināms uz iedzīvotāju grupām, kuras skar kādas fiziskas, garīgas vai sociālas „grūtības” (invalīdi, jaunieši, garīgi slimie cilvēki, sievietes patriarhālā sabiedrībā u.c.), kaut arī dažas no šīm iedzīvotāju grupām var baudīt arī izdevīgus sabiedriskā transporta izmantošanas noteikumus (piemēram, jaunieši skolas dienās).

Ilgtermiņa: kur satiekas sociālā, vides un ekonomiskā attīstība

Ilgtermiņa ir „attīstība, kas apmierina šī brīža vajadzības, neierobežojot nākamo paaudžu iespēju apmierināt savas vajadzības”⁵, Ilgtspējība ir trīs dimensiju (sociālā vienlīdzība, vides aizsardzība un ekonomiskā attīstība) kombinācija tagadnē un nākotnē.

Ilgtermiņai mobilitātei šīs trīs dimensijas jāievēro kopsakarā, tāpēc ilgtspējīgas mobilitātes risinājums:

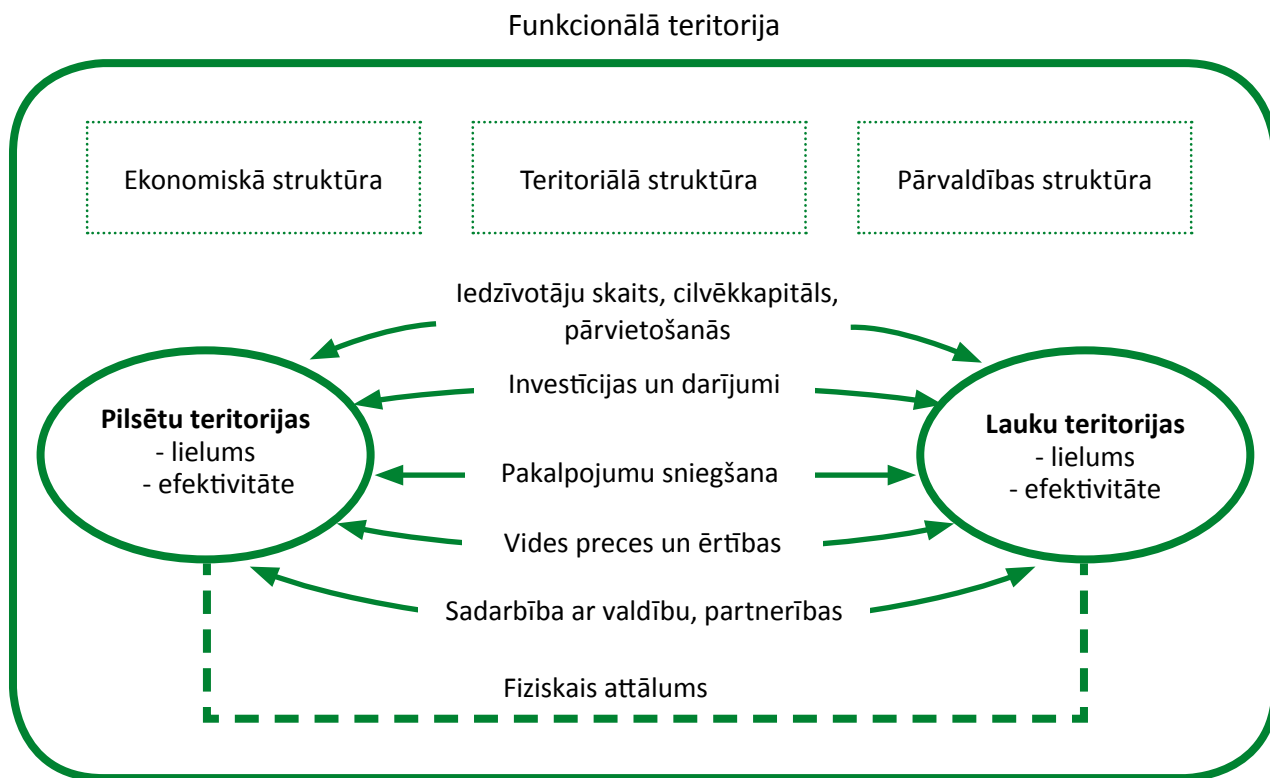
- apmierina **sabiedrības transporta vajadzības** un nodrošina visu sabiedrības grupu drošu piekļuvi pamatpakalpojumiem;
- ir ekonomiski pieejams, darbojas efektīvi un atbalsta **ekonomisko attīstību**;
- **aizsargā, saglabā un vairo apkārtējās vides vērtību**, ierobežojot transporta radīto emisiju un atkritumus, samazina resursu patēriņu un uzlabo esošās vides praktisko izmantojamību.

Saikne starp urbānajiem un lauku reģioniem

Lauku un urbānie reģioni dažādos veidos palīdz viens otram un ietekmē viens otru. Nesen Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija noteica piecas galvenās saiknes starp urbānajiem un lauku reģioniem (skatīt grafiku).

⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei „Pasažieru tiesību nostiprināšana Eiropas Savienībā”, COM/2005/0046, 2005. gada 16. februāris

⁵ Apvienoto Nāciju Organizācijas Ģenerālā Asambleja (2005). Ģenerālās Asamblejas 2005. gada 15. septembra 2005. gada Pasaules samita nobeiguma dokuments, Rezolūcija A/60/1. Skatīts: 2009. gada 17. februārī



Iedzīvotāju un preču mobilitāte regulārā rakstura dēļ ir atzīta par svarīgu lauku un urbāno reģionu attiecību daļu. Transporta pakalpojumu esamība ir svarīga regulāriem pasažieriem, kuriem jāpārvietojas darba, izglītības, sociālo pakalpojumu, veselības aprūpes pakalpojumu, atpūtas, pārtikas ieguves un kultūras pasākumu apmeklēšanas nolūkos (ekosistēmas pakalpojumi).

Lauku reģionos pārsvarā tiek ražota pārtika, kokmateriāli un enerģija. Ievērojama un aizvien pieaugoša patērētāju daļa dzīvo urbānajās teritorijās, un ir jānodrošina, lai iepriekš minētās preces tiktu piegādātas lietotājiem.

No transporta ir atkarīgas investīcijas un darījumi, kas virza reģionu ekonomisko attīstību.

Daudzviet ir izveidota lauku–urbāno reģionu partnerība (reģionālās transporta asociācijas, metropoles stratēģijas u.c.), kas nodrošina iedzīvotāju ērtu pārvietošanos, izmantojot integrētus transporta risinājumus.

Vairāku iemeslu dēļ ir izstrādāts daudz ilgtspējīgas mobilitātes iniciatīvu urbānajos reģionos. Lai saikne starp urbānajiem un lauku reģioniem dotu lielākus ieguvumus, arī lauku reģionos ir svarīgi nodrošināt pienācīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas atbilstu lauku iedzīvotāju un laukus apmeklējošo pilsētu iedzīvotāju vajadzībām.

Mobilitāte ir viens no galvenajiem faktoriem, kas nosaka konkurētspēju, dzīves kvalitāti un uzņēmējdarbības vides pievilcību lauku, kā arī urbānajos reģionos. Tā spēcīgi ietekmē vietējo ekonomiku un vidi, kā arī iedzīvotāju sociālo iekļaušanos. **Nevienlīdzīga piekļuve pakalpojumiem visā ES, kā arī nevienlīdzīgas izglītības sistēmas un pašreizējās demogrāfiskās tendences teritoriālo kohēziju padara par nopietnu ES attīstības politikas izaicinājumu.**

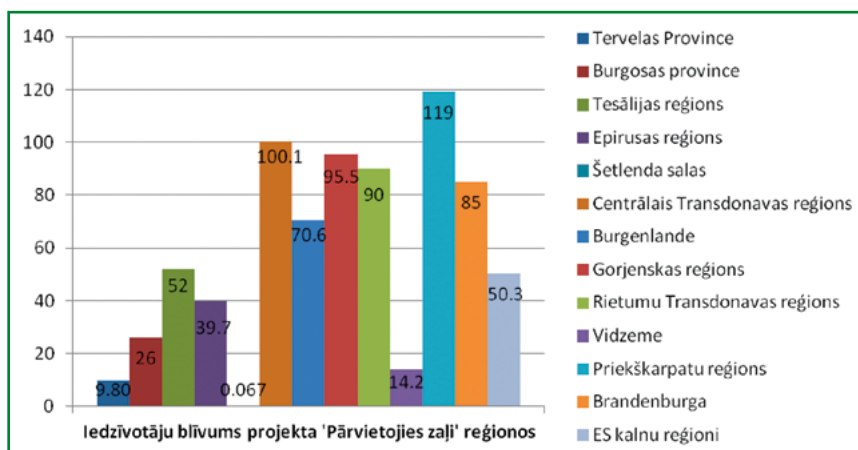
1.3. „Pārvietojies zaļi!” reģioni: ES lauku un kalnu reģionu laba pārstāvība

Projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri pārstāv 10 ES dalībvalstis. Reģionu starpā vērojamas lielas atšķirības, ko lielākoties nosaka to ģeogrāfiskais stāvoklis un klimats, reģiona saimnieciskā darbība, apdzīvoto vietu izvietojums, kā arī reģiona pārvaldība. Tomēr katrā projekta reģionā veiktie vietēja mēroga pētījumi par ilgtspējīgu transportu lauku reģionos ļāva noteikt pāris visiem šiem reģioniem kopējas iezīmes.

⁶ Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (2013). *From Rural Urban Partnerships: An integrated Approach to Economic Development* (Lauku-urbānā partnerība: Integrēta pieeja ekonomiskajai attīstībai), 23. lpp.

Mazs iedzīvotāju blīvums

Lauku reģionus raksturo mazs iedzīvotāju blīvums: 51,1 iedzīvotājs/km² vidēji ES-27⁷. Iedzīvotāju blīvums visos „Pārvietojies zaļi!” reģionos ir neliels, reizēm tie ir pat ļoti reti apdzīvoti. Piemēram, Tervalas provincē (Spānija) iedzīvotāju blīvums ir 9,80 iedzīvotāji/km², kas ir viens no zemākajiem rādītājiem valstī. Pusē no šīs provinces 236 ciemiem iedzīvotāju skaits nepārsniedz 200 cilvēku. Burgosas provincē (Spānija) iedzīvotāju blīvums ir 26 iedzīvotāji/km², un 75% tās iedzīvotāju dzīvo tikai septiņās pašvaldībās, bet 83% pašvaldību iedzīvotāju skaits ir mazāks par 500 cilvēkiem. Vidzemes reģionā Latvijā ir zemākais iedzīvotāju blīvums valstī — 15,3 iedzīvotāji/km². Šetlendas salas ir vistālāk ziemeļos esošā pašvaldība Apvienotajā Karalistē, tās teritorijā ietilpst vairāk nekā 100 salas, no kurām apdzīvotas ir 15. Kopumā salās, kas nav savienotas ar valsts pamatteritoriju, dzīvo 3500 cilvēku, un iedzīvotāju blīvums šeit ir 0,067 iedzīvotāji/km². Kā vēl viens piemērs jāmin Rietumu Transdonavas reģions (Ungārija), kur neskaitāmi daudzās, nelielās apdzīvotās vietās mīt 655 cilvēki, un iedzīvotāju blīvums ir tikai 11,328 iedzīvotāji/km². Brandenburgā (Vācija) nepietiekama dzimstības līmeņa un migrācijas dēļ nākamo gadu laikā iedzīvotāju kopējais skaits saruks (pretēji situācijai Berlīnē). Kopumā vidējais iedzīvotāju blīvums ES-27 kalnu reģionos ir 50,3 iedzīvotāji/km², kas ir mazāk nekā puse no kopējā iedzīvotāju blīvuma ES (112,5 iedzīvotāji/km²)⁸.



Sabiedrības novecošanās

Vecāka gadagājuma cilvēku proporcija attiecībā pret jaunāko paaudzi un darbaspējīgiem iedzīvotājiem ir pieaugusi visa veida reģionos. Eiropas lauku reģionos 2012. gadā 0–14 gadu veco iedzīvotāju grupa veidoja 15,3% no visas sabiedrības, 15–64 gadus veco iedzīvotāju grupa — 66%, bet 18,6% iedzīvotāju bija 65 vai vairāk gadus veci. Turklāt ir sagaidāms, ka nākamajos gados veco cilvēku skaits turpinās pieaugt. Piemēram, Francijas Statistikas un ekonomikas pētījumu nacionālais institūts ir aprēķinājis — ja šobrīd vairāk nekā 60 gadus veco iedzīvotāju proporcija Francijas lauku reģionos ir 22%, tad 2050. gadā tā sasniegs 33%. Tas nozīmē, ka iedzīvotājiem būs nepieciešami papildu transporta pakalpojumi⁹. Centrālajā Transdonavas reģionā (Ungārija) vērojama liela pensionāru proporcija, turklāt jauniešu (0–14 gadus veci) skaita samazinājums šeit ir vislielākais visā valstī. Brandenburgā (Vācija) 2010. gadā katrs piektais iedzīvotājs bija 65 vai vairāk gadus vecs, bet 2030. gadā tāds būs jau katrs trešais iedzīvotājs. Turklāt darbaspējīgo iedzīvotāju (15–65 gadus veci) vecumgrupa samazināsies par vairāk nekā ceturto daļu.

Kalnu reģionu laba pārstāvība

ES 13% iedzīvotāju (63 miljoni iedzīvotāju) dzīvo kalnu reģionos, kas aizņem 29% ES teritorijas¹⁰. Kalni transporta sistēmām rada zināmas ģeogrāfiska rakstura grūtības: kalnu ielejas ir dārgi un sarežģīti izbūvēt ceļus un dzelzceļa līnijas; bieži vien ir nepieciešams izbūvēt arī tuneļus un tiltus; ceļus var bloķēt lieli snieguni, lavīnas, zemes nogrumumi un plūdi. Kalnu reģionus pārstāv arī vairāki projekta „Pārvietojies zaļi!” dalībnieki, piemēram, Epirusas reģions (Grieķija), kur 74,2% teritorijas ir kalnaina, vai Gorenjskas reģions (Slovēnija), kur 40% teritorijas atrodas vairāk nekā 100 m virs jūras līmeņa. Turklāt projektā ir iesaistīta arī Euromontana, Eiropas Kalnu reģionu asociācija, kas pārstāv organizācijas no 20 kalnainām valstīm.

⁷ Eiropas Komisija. *Rural Development in the EU Statistical and Economic Information Report 2013* (Lauku attīstība Eiropas Savienībā: statistikas un ekonomikas informācija, 2013. gada ziņojums), 58. lpp.

⁸ Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojums Nr. 6/2010. *Europe's ecological backbone: recognising the true value of our mountains* (Eiropas ekoloģijas mugurkauls: Mūsu kalnu patiesās vērtības apzināšanās), 35. lpp.

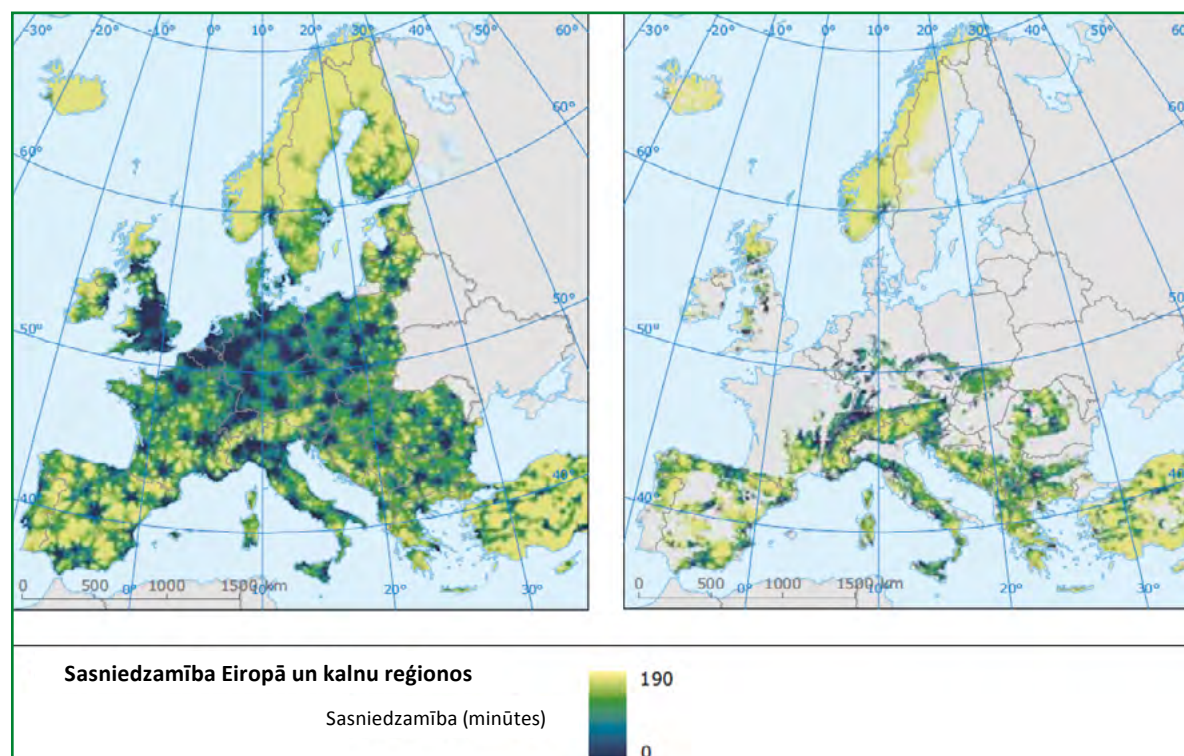
⁹ O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieillard, D. Auverlot (2012). Ziņojums „Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux” (Jauna veida mobilitāte lauku un urbānajos reģionos), 35. lpp.

¹⁰ Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojums Nr. 6/2010. *Europe's ecological backbone: recognising the true value of our mountains* (Eiropas ekoloģijas mugurkauls: Mūsu kalnu patiesās vērtības apzināšanās), 9. lpp.

Lauku reģionu sasniedzamība un nomaļums

Lauku apgabals tiek uzskatīts par nomaļu, ja tas atrodas vairāk nekā 45 minūšu brauciena attālumā no tuvākās pilsētas ar vismaz 50 000 iedzīvotāju. Pretējā gadījumā apgabals tiek uzskatīts par sasniedzamu¹¹. Ir svarīgi uzlabot mobilitāti visos lauku reģionos, tomēr nevar noliegt, ka nomaļos lauku reģionos nepieciešamas lielākas investīcijas un ar tiem saistās lielākas grūtības, ņemot vērā sarežģītāku piekļuvi transporta infrastruktūrai, piemēram, lielceļiem, dzelzceļa stacijām, lidostām utt. Sasniedzamību bieži vien uzskata par vēstnesi urbānajai ietekmei lauku reģionos. Kartēs redzams laika–izmaksu modelis, tas parāda, cik ilgs laiks paiet ceļā no katra kvadrātkilometra Eiropā līdz tuvākajam izvēlētajam galamērķim konkrētajā transporta tīklā.

Karte: Sasniedzamība ES-27 un kalnu reģionos, izvilkums no Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojuma¹²



Vairākus projekta „Pārvietojies zaļi!” partnerus var uzskatīt par nomaļiem, piemēram, Šetlendas salas (Apvienotā Karaliste), kur vidējais sasniedzamības laiks ir 155 minūtes, Tesālijas un Epirusas reģions (Grieķija) atrodas kalnainajā Dienvidaustrumeiropas apgabalā, kur vidējais sasniedzamības laiks ir 145 minūtes. Citi partnerreģioni, kā Brandenburga (Vācija) vai Burgenlande (Austrija) atrodas tuvāk tādām metropolēm kā attiecīgi Berlīne un Vīne, bet Gorenjskas reģionam (Slovēnija) ir vienkārša piekļuve ceļu un dzelzceļa tīklam, kā arī starptautiskajām lidostām, tāpēc šos reģionus uzskata par vieglāk sasniedzamiem.

Nomaļums kombinācijā ar sabiedriskā transporta trūkumu varētu būt skaidrojums lielajam personīgās automašīnas īpašnieku skaitam, piemēram, automašīna pieder 73,8% Šetlendas salu (Apvienotā Karaliste) iedzīvotājiem, kas sasnieguši vecumu, lai vadītu automašīnu, turpretī Burgenlandē (Austrija) šis skaits ir tikai 61,8%.

¹¹ F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J. M. Terres, C. Bamps, Kopīgā pētniecības centra (JRC) ziņojums „Delimitations of rural areas in Europe using criteria of population density, remoteness and land cover” (Lauku reģionu noteikšana Eiropā, izmantojot iedzīvotāju blīvuma, attāluma un teritorijas platības kritērijus)

¹² Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojums Nr. 6/2010. *Europe’s ecological backbone: recognising the true value of our mountains* (Eiropas ekoloģijas mugurkauls: Mūsu kalnu patiesās vērtības apzināšanās), 50.–51. lpp.

Aizsargājamo teritoriju nozīmīgums

Kopumā Natura 2000 teritorijas aptver 17,9% ES-27 sauszemes teritorijas¹³. Šīs īpaši aizsargājamās teritorijas rada papildu sarežģījumus mobilitātes nodrošināšanai: noteikumi ir stingrāki un vides aizsardzības jautājumi ir prioritāri, kas ierobežo atsevišķu transporta sistēmu attīstību. Vairāki „Pārvietojies zaļi!” partnerreģioni ir bagāti ar aizsargājamajām teritorijām — Brandenburgas reģionā Vācijā aptuveni 63% teritorijas (40 604 ha) ir noteikts aizsardzības statuss, turklāt 62 vietas ir aizsargājamas dabas teritorijas. Vēl viens piemērs ir Priekškarpatu reģions Polijā, kur ar likumu ir aizsargāti 45% teritorijas — Natura 2000 parki aizņem 33% reģiona platības.

Tā rezultātā projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri pārstāv dažādās situācijās esošus Eiropas lauku reģionus. Pētot mobilitātes jautājumus šajos reģionos, ir iespējams izstrādāt plašāku lauku mobilitātes sistēmu visā ES.

1.4. Mobilitātes situācija ES lauku un kalnu reģionos

Transporta nozare tieši veido ap 5% no ES IKP, un tajā strādā 10 miljoni cilvēku¹⁴. Aprēķini liecina, ka 2011. gadā kopējais ES-27 valstu pasažieru aktivitāšu apmērs, izmantojot mehanizētos transportlīdzekļus, bija vidēji apmēram 13 060 km uz cilvēku. No šī kopējā attāluma braucieni ar vieglajām automašīnām veidoja 73,4%, divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem — 1,9%, autobusiem — 7,9%, dzelzceļa transportu — 6,3%, un tramvaju un metro — 1,4%. Gaisa un jūra pārvadājumi ES ietvaros veidoja attiecīgi 8,8% un 0,6%¹⁵. Diemžēl par spīti lielajam datu apjomam, kas pieejams par transporta sistēmām un mobilitāti vispārīgā mērogā, **ir maz datu, kas tieši raksturotu ilgtspējīgu mobilitāti lauku reģionos.**

Mobilitāte ir kompleksa sistēma, kas balstās uz daudzu elementu savstarpēju darbību, turklāt šiem elementiem jāvirzās uz priekšu kopā — uzvedībai, transportlīdzekļu kvalitātei, infrastruktūras attīstībai utt. Tas arī ir skaidrojums, kāpēc ir grūti pāriet uz jauniem, ilgtspējīgākiem transporta veidiem. Izmaksas, tehnoloģiju attīstība, piegādes nosacījumi un plānošana — tas viss ietekmē ilgtspējīgākas mobilitātes attīstību.

Labā piekļuve transportam ir galvenokārt Eiropas centrālo reģionu privilēģija

Pastāv skaidras atšķirības starp Eiropas centra un nomaļo apgabalu sasniedzamību, izmantojot ceļus. Sasniedzamība, izmantojot dzelzceļa transporta pakalpojumus, šīs atšķirības pastiprina vēl vairāk. Plašākā dzelzceļa transporta pieejamība lielākoties vērojama pilsētās, kas darbojas kā ātrvilcienu satiksmes tīklu galvenie transporta mezgli un kas atrodas līdzās galvenajiem transporta koridoriem. Kopaina gaisa satiksmes nodrošinājuma ziņā līdzinās „lupatu deķim”, ko veido reģioni ar ļoti labu sasniedzamību, izmantojot gaisa transportu, un reģioni ar sliktu sasniedzamību.

Tomēr nepietiekama sasniedzamība vairs nav tikai jau zināmo nomaļo reģionu problēma. Ar šādu problēmu saskaras arī daudzi Eiropas centrālie reģioni. Nesen piedzīvotā reģionālo lidostu attīstība, ko īstenojušas zemo cenu aviosabiedrības, ir uzlabojusi vairāku necentrālo un mazattīstītu reģionu sasniedzamību.

Pēc multimodālās (kombinējot dažādus transporta veidus) sasniedzamības rādītājs kartē iezīmē tādu kā loku, kur sasniedzamība ir visaugstākā. Šis loks stiepjas no Liverpoolas un Londonas līdz Ziemeļitālijai, šķērsojot Parīzi, Lionu, Beniluksas valstis un reģionus pie Reinas. Labi rādītāji ir arī vairākās ne tik centrālās aglomerācijās, kā Madride, Barselona, Dublinā, Glāzgovā, Kopenhāgenā, Malme, Gēteborgā, Oslo, Roma, Saloniki un Atēnās.

Pretēji tam daudzos reģionos Portugālē, Spānijā, Īrijā, Skotijā, Velsā, Norvēģijā, Zviedrijā, Somijā, Dienviditālijā un Grieķijā multimodālās sasniedzamības rādītājs ir ļoti zems. Arī vairāku Vācijas, Austrijas un Francijas reģionu rezultāts ir zem vidējā sasniedzamības rādītāja, tāda pati situācija vērojama gandrīz visos to ES dalībvalstu reģionos, kas ES pievienojās 2004. gadā, izņēmums ir reģioni ap šo dalībvalstu galvaspilsētu.

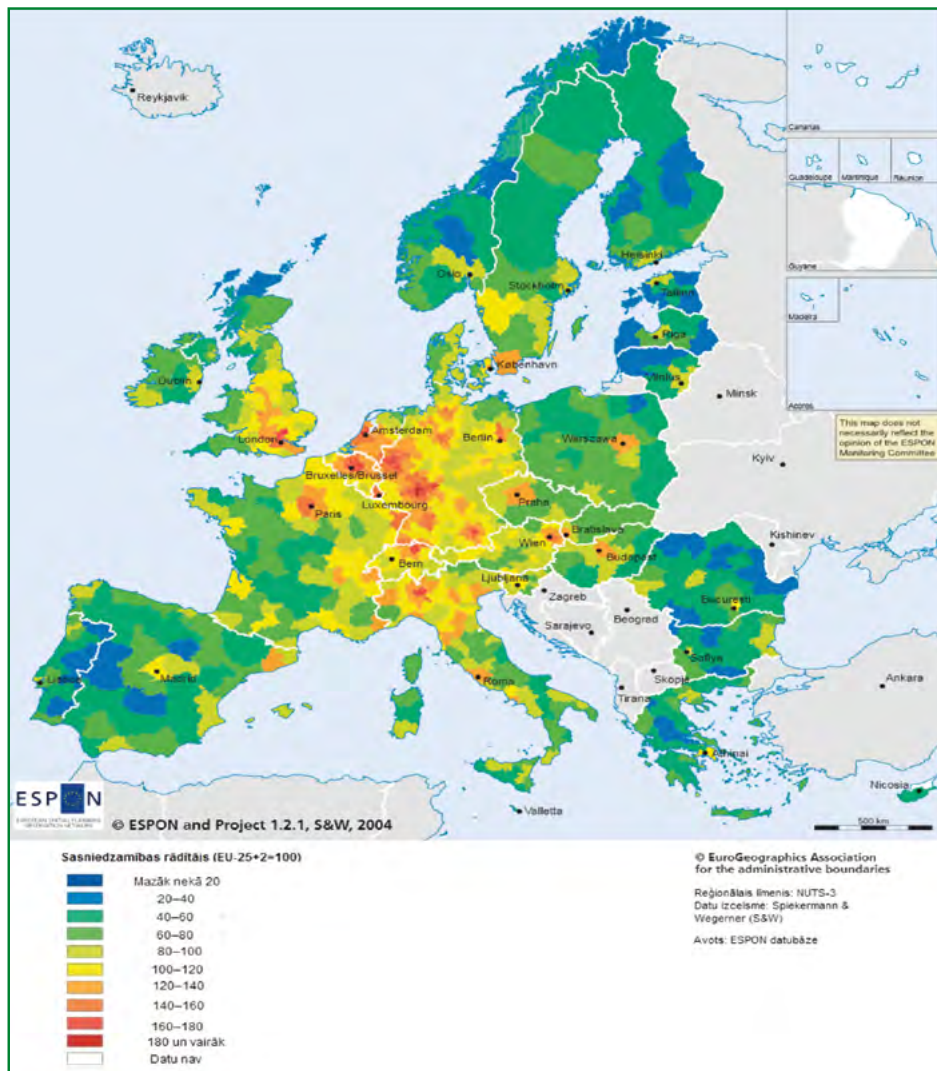
Uzņēmumiem ērta piekļuve pilsētām ir īpaši svarīga, jo tur koncentrējas to esošie un potenciālie klienti, piegādātāji. **To pilsētu skaits, kur mīt vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju un kas ir sasniedzamas ar automašīnu** noteiktā laikā, apstiprina faktu, ka specifiski ģeogrāfiskie apstākļi spēlē īpašu lomu. Piemēram, tādos kalnu reģionos kā Centrālais masīvs Francijā, Alpi Austrijā vai Karpati pilsētu sasniedzamība ir zema.

¹³ Eiropas Komisija. *Rural Development in the EU Statistical and Economic Information Report 2013* (Lauku attīstība Eiropas Savienībā: statistikas un ekonomikas informācija, 2013. gada ziņojums), 172. lpp.

¹⁴ Eiropas Komisija. Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, COM/2011/0144

¹⁵ Eiropas Komisija. *EU transport in figures: statistical pocketbook 2013* (ES transports skaitļos: 2013. gada statistikas rokasgrāmata), 18. lpp.

Karte: Potenciālā multimodālā sasniedzamība, Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla projekts 1.2.1.¹⁶



Šī karte neatspoguļo Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla (ESPON) uzraudzības komitejas viedokli.

Daudziem reģioniem Eiropā ir ļoti vāja piekļuve lielām metropolēm. Kā piemērus var minēt Ziemeļskandināvija un Somija, Rietumfrancija, reģioni gar Spānijas un Portugāles robežu, Vidusjūras salas, Ziemeļrietumgriekija un Ziemeļrumānija, tomēr šis saraksts nebūt nav pilnīgs.

Nemainīga atkarība no personīgās automašīnas lauku reģionos

Neliels darba tirgus un mazs patērētāju skaits neļauj nodrošināt dažu privāto un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ekonomiski izdevīgā veidā. Nelielais sabiedriskā transporta piedāvājums, kā arī pieaugošā nepieciešamība pēc personīgās automašīnas kā transportlīdzekļa, ierobežo iespējas saņemt šos pakalpojumus tiem iedzīvotājiem, kam nav savas automašīnas. Šeit jāuzsver, ka piepilsētu un lauku reģioniem ir raksturīgs lielāks nobraukto kilometru skaits, rēķinot uz vienu cilvēku, nekā pilsētās (tas gan attiecas tikai uz vecajām ES dalībvalstīm), kas nozīmē vairāk personīgo automašīnu, ierēķinot uz vienu cilvēku, kā arī ievērojami augstāku CO₂ emisiju līmeni. Pat Francijas lauku reģionos tikai 9–16% cilvēku lauku reģionos sabiedriskais transports ir pieejams mazāk nekā 1 km attālumā no mājām.

¹⁶ Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla (ESPON) projekts 1.2.1. *Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* (Transporta pakalpojumi un tīkli: Infrastruktūras attīstības teritoriālās tendences un pamatpiedāvājums teritoriālajai kohēzijai), noslēguma ziņojums, 2004, 56. lpp.

Kaut arī Francijas galvenajās pilsētās sabiedriskā transporta pieejamība ir palielinājusies, personīgā automašīna joprojām ir galvenais transporta veids lauku reģionos, kur mazāk nekā 6% no visiem braucieniem tiek veikti ar sabiedrisko transportu¹⁷.

Sociālās atstumšanas risks

Pat ja izvirzītais mērķis paredz uzlabot ilgtspējīgas mobilitātes iespējas visiem iedzīvotājiem, ar dažādām mērķa grupām lauku reģionos saistās specifiski sarežģījumi. Saskaņā ar Ijgi, Baptista, Karjēra (Huygues, Baptiste, Carrière)¹⁸ viedokli, lauku reģionu iedzīvotājus mobilitātes sakarā var iedalīt trīs grupās:

- **teritorijai piesaistītiem iedzīvotājiem** nav iespēju nodrošināt savu mobilitāti finansiālu, fizisku vai ar kultūru saistītu iemeslu dēļ. Šajā grupā ietilpstošie ir atkarīgi no vietējiem veikalumiem un pakalpojumiem un paļaujas uz tiem, turklāt viņu mobilitātes nodrošināšanā lielā mērā tiek iesaistīta ģimene. Šajā grupā ietilpst vecāka gadagājuma cilvēki bez personīgās automašīnas, jaunieši bezdarbnieki bez finansiālām iespējām iegūt vadītāja apliecību vai automašīnu, sievietes māsaimniecībās ar vienu automašīnu, kuru izmanto dzīvesbiedrs, kā arī invalīdi.
- **aizsargājami iedzīvotāji** vairāk nekā 18% savu ienākumu tērē mobilitātes izdevumiem (automašīna, degviela, apdrošināšana, autostāvvietā, maksa par ceļu lietošanu utt.). Šajā kategorijā parasti ietilpst māsaimniecības ar zemu ienākumu līmeni, kā arī darbinieki un strādnieki. Bieži vien viņi ir pārvākušies uz laukiem, jo nevar atļauties salīdzinoši dārgākos mājokļus pilsētās. Katru dienu mērotais attālums ir vērā ņemams, un šai mērķa grupai pastāv risks nokļūt vēl sliktākā situācijā pieaugošās degvielas cenas un izteiktās motorizācijas dēļ.
- **pārējiem mobilajiem iedzīvotājiem** nav īpašu ar mobilitāti saistītu grūtību, vismaz finansiālā ziņā, tomēr viņi pārsvarā izmanto personīgo automašīnu. Šis vidusmēra un bagātās māsaimniecības veido svarīgāko lauku reģionu iedzīvotāju daļu. Pieaugošās degvielas cenas kontekstā jau visai drīz daļa šīs grupas iedzīvotāju var nonākt aizsargājamo iedzīvotāju grupā.

Teritorijai piesaistītajiem iedzīvotājiem ir apgrūtināta piekļuve mobilitātes pakalpojumiem, kas sarežģī nokļūšanu līdz darbam, pakalpojumiem, kā arī samazina iespēju sazināties ar citiem cilvēkiem. Tas var radīt riskantas situācijas, izolāciju un izstumšanu no sabiedrības. Aizsargājamais iedzīvotājus apdraud degvielas cena, un, ja transporta izmaksas turpinās pieaugt, lai nezaudētu savu mobilitāti, viņiem nāksies iekrāt līdzekļus citiem izdevumiem (piemēram, apkurei) vai pārcelties uz pilsētām — tuvāk darbam un pakalpojumiem —, kur transporta izmaksas ir zemākas.

Teritoriālās atstumtības risks

Papildus jau minētajiem sociālajiem riskiem visus lauku reģionu iedzīvotājus apdraud arī teritoriālās atstumtības risks. Kaut arī teritoriālā kohēzija ir nozīmīgs Eiropas politikas mērķis un vairāki politikas un finanšu instrumenti norāda uz pieaugošu teritoriālo līdzsvaru Eiropā, liels skaits dalībvalstu un ES politikas lielās pilsētas un ekonomiskās izaugsmes centrus joprojām liek uzmanības centrā. Kamēr izaicinājumi attālos un nomaļos reģionos pieaug, arī demogrāfiskās tendences un nevienlīdzīgas izglītības un transporta sistēmas lauku reģioniem nepalīdz, tādējādi apdraudot teritoriālo kohēziju. Tā rezultātā atbalsts transporta infrastruktūrai lauku reģionos būtu jāuzskata par investīciju sabiedriskajā labumā, jo tas palīdz novērst šo reģionu teritoriālo atstumtību. Atbalstot sabiedrisko transportu, vienlaikus tiek gan veicināta ekonomiskā izaugsme, gan samazināts piesārņojuma līmenis, kas kopumā var nozīmēt labāku dzīves kvalitāti un novērst iedzīvotāju izceļošanu no lauku reģioniem. Tāpēc transporta sistēmu attīstība būtu jāiekļauj lauku reģionu teritoriālās attīstības plānos.

¹⁷ O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieilliard, D. Auverlot (2012). Ziņojums „Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux” (Jauna veida mobilitāte lauku un urbānajos reģionos), 32. lpp.

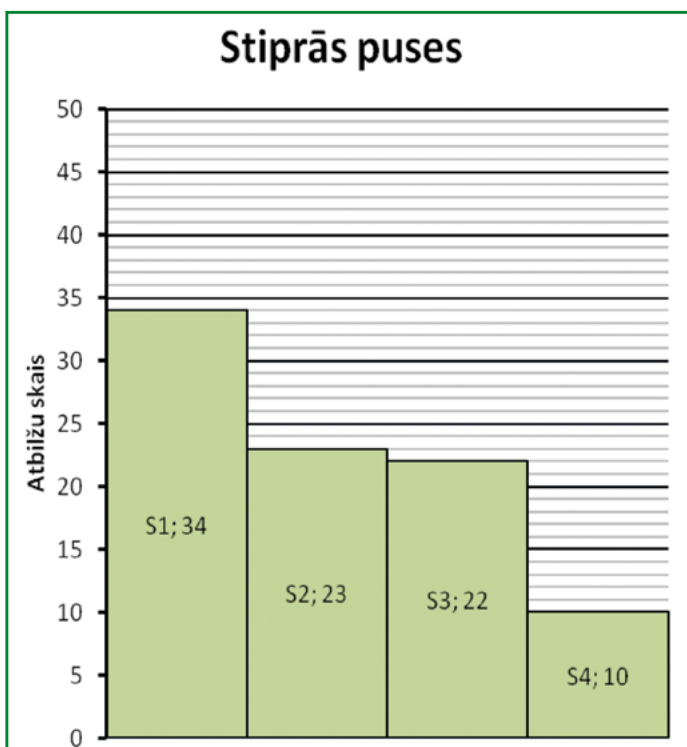
¹⁸ M. Huyghe, H. Baptiste, J. P. Carrière. *Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. Développement durable et territoires*. Sēj. 4, Nr. 3, 2013. gada 30. oktobris. Pieejams: <http://developpementdurable.revues.org/10000>; DOI: 10.4000/developpementdurable.10000

1.5. Mobilitāte ES lauku un kalnu reģionos: SVID analīze

Projekta īstenošanas laikā katrs partneris izstrādāja sava reģiona SVID analīzi (stiprās puses, vājās puses, iespējas un draudi). Tā kā projektā piedalās 13 partneri, analīzes rezultāti bija ļoti atšķirīgi. Tomēr tik un tā, aplūkojot apkopoto 51 labās prakses piemēru, izdevās identificēt dažas visiem reģioniem kopīgas iezīmes, kas palīdzēja raksturot lauku un kalnu reģionu vispārējās stiprās un vājās puses, iespējas un draudus. Šīs nodaļas tabulas demonstrē lauku reģionu rādītājus kopumā ES līmenī, un tās ir papildinātas ar projekta „Pārvietojies zaļi!” partneru piemēriem.

„Pārvietojies zaļi!” partneri ir norādījuši četras galvenās stiprās puses:

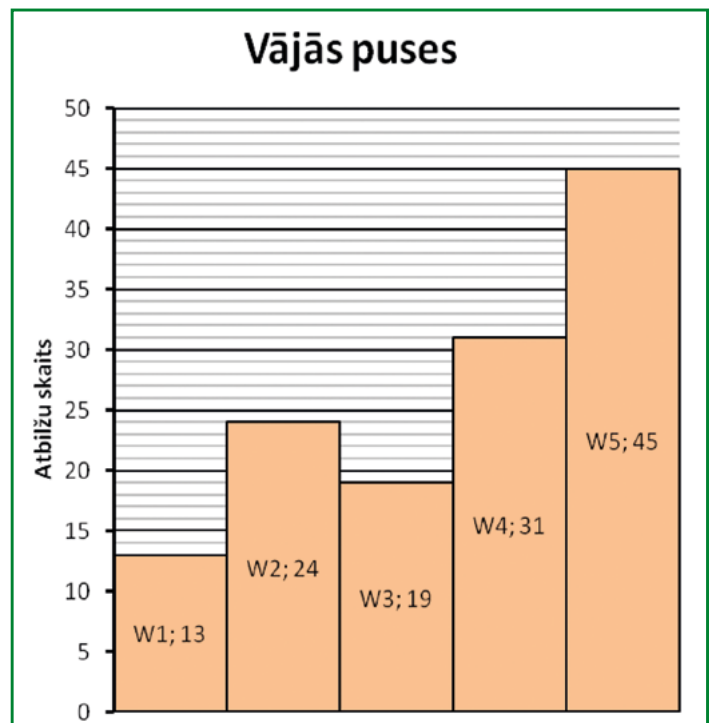
- **Pašreizējā transporta infrastruktūra ir atbilstoša (S1)** 34 gadījumos: pakalpojumi uzskatāmi par elastīgiem un vietējām vajadzībām piemērotiem, ceļu un sabiedriskā transporta tīkli ir labi attīstīti, un jaunieši daudz izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus (tiek nodrošināts transports uz skolu un atpakaļ).
- **Reģions (no ģeogrāfiskā un ekonomiskā viedokļa) atrodas stratēģiski izdevīgā vietā (S2)** 23 gadījumos: reģionu šķērso Eiropas attīstības zonas, transporta koridori, tas atrodas izmantojamā šo teritoriju krustpunktā, vai arī reģions piesaista tūristus, pateicoties savam dabas mantojumam un neskaitāmiem tūrisma objektiem.
- **Reģions ir atvērts jaunām transporta idejām (S3)** 22 gadījumos: tiek ieviestas jaunas kolektīvās pārvietošanās metodes, piemēram, automašīnas kopīga izmantošana/organizēta stopēšana (carpooling), vai transporta veidi, piemēram, tādi alternatīvi pakalpojumi ārpussezona laikā kā autobusa pasūtīšanas sistēma, iedzīvotāju autobuss (brīvprātīgie šoferi), diskobuss, samazināta maksa par taksometra izmantošanu jauniešiem.
- **Nepārtrauktas vai plānotas investīcijas transporta programmās, ieskaitot ES projektu ietvaros (S4)** 10 gadījumos: ir izstrādātas programmas, kas paredz uzlabot transporta attīstību reģionā, piemēram, kā Tervalas provincē (Spānija), kur Eiropas Sociālā fonda 2007.–2013. gada plānošanas perioda ietvaros turpina darboties ISEAL programma. Šī programma risina ar pielāgotu transportu saistītus jautājumus. Vēl viens piemērs ir Burgosas province (Spānija), kur vērojama izteikta Informāciju un komunikāciju tehnoloģiju (IKT) pielietošana mobilitātes jautājumu risināšanā, pārsvarā izmantojot „Transports pēc pieprasījuma” programmu.



Ir noteiktas piecas vājās puses:

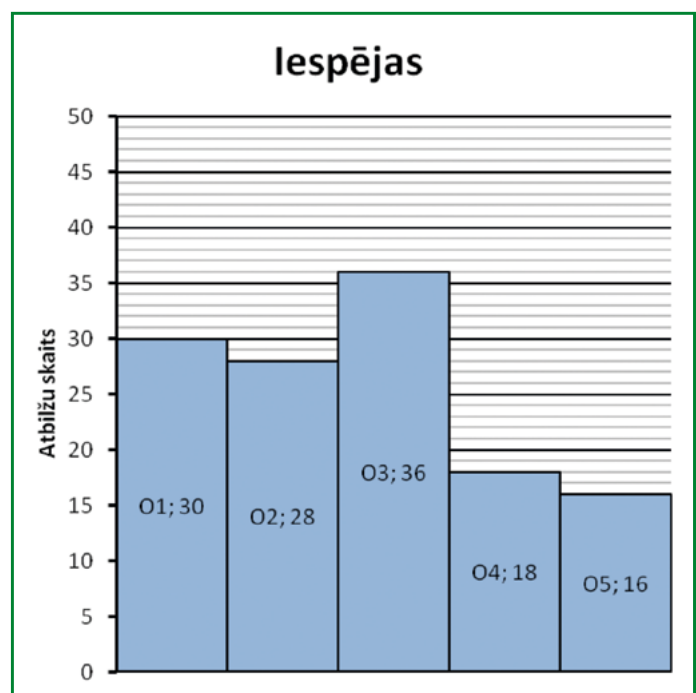
- 13 gadījumos ir **izteikta personīgās automašīnas izmantošana par spīti augstākajām izmaksām un intermodālu pārvietošanās veidu trūkums (W1)**: automašīnas tiek izmantotas biežāk nekā vidēji valstī, piemēram, Šetlandas salās (Apvienotā Karaliste), un ļoti daudz iedzīvotāju ir atkarīgi no savas automašīnas. Dažādās transporta sistēmas, kas darbojas reģionā, nav pietiekami koordinētas, un iedzīvotāji nav pietiekami informēti par alternatīviem transporta risinājumiem.
- 24 gadījumos **trūkst informācijas un sadarbības starp iestādēm, kas atbild par transporta pakalpojumiem (W2)**: dažādajiem pārvadātājiem ir grūtības sadarboties, vai arī sadarbība starp sabiedriskajiem un privātajiem transporta uzņēmumiem, kā arī valsts, reģionāla un vietēja līmeņa organizācijām vispār nav paredzēta. Tā rezultātā sadarbība starp pakalpojumu sniedzējiem ir nepietiekama un nav kombinēta piedāvājuma izmantot vienādas braukšanas biļetes, vienotu braukšanas maksas samazinājuma principu vai ērti lietojamu transporta kustības grafiku.
- **Neienesīgs sabiedriskais transports (W3)** 19 gadījumos saistās ar lielajām investīcijām infrastruktūrā (jo īpaši kalnu reģionos) un grūtībām gūt ienākumus reti apdzīvotos reģionos, kur bieži vien ir neliels skaits uzņēmumu (tostarp lielo uzņēmumu). Turklāt ir vērojama arī pārmērīga paļaušanās uz publiskajiem līdzekļiem regulārās satiksmes līniju uzturēšanā laikā, kad publisko līdzekļu pieejamība aizvien sarūk.

- 31 gadījumā **vērojama demogrāfiskās situācijas lejupslīde (W4)**: neapdzīvoti reģioni, sabiedrības novecošanās, kā arī atsevišķos gadījumos augstais bezdarba līmenis kavē investīcijas transportā šajos lauku reģionos.
- Kamēr dažos gadījumos sabiedriskais transports ir pietiekams (S1), 45 gadījumos **sabiedriskā transporta sistēmas nav pielāgotas vajadzībām (W5)**: tās ir sliktā stāvoklī ar novecojušu ceļa un dzelzceļa transporta infrastruktūras. Tās nav pieejamas lielai daļai lauku reģionu iedzīvotāju, piemēram, trūkst autobusu pieturu vai nav nodrošināta to pieejamība invalīdiem un vecāka gadagājuma cilvēkiem.



Par spīti trūkumiem, „Pārvietojies zaji!” lauku un kalnu reģioniem ir piecas lieliskas iespējas, kas jāizmanto:

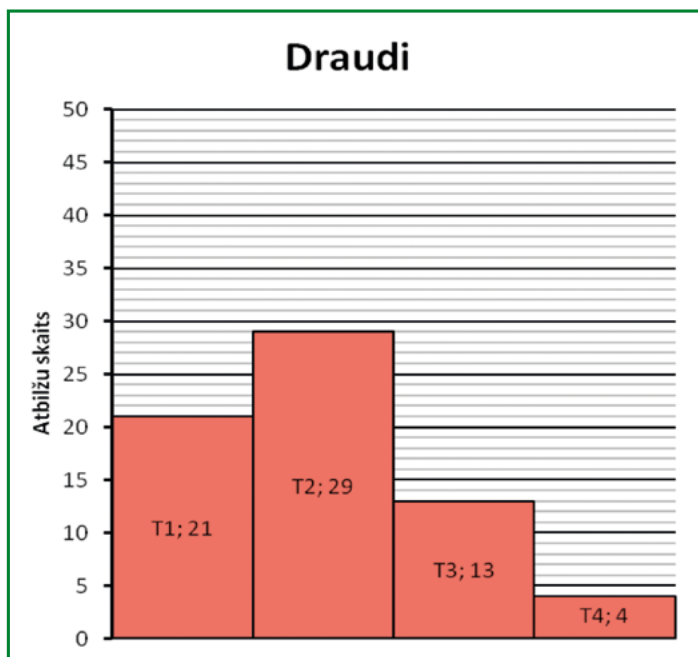
- **Jaunas tehnoloģijas un jauni transporta veidi var panākt, ka ilgtspējīgas mobilitātes risinājumi kļūst pieejami arī lauku reģionos (O1)**, šādu iespēju pierāda 30 gadījumi: elektrotransporta, automašīnas kopīga izmantošana, autobusa pasūtīšanas iespējas, vietēja mēroga nelielas transporta sistēmas, elastīgas un uz pieprasījumu balstītas sistēmas utt. ir piemēri vienkārši pārņemamiem inovatīviem risinājumiem. Aragonas pašvaldība, piemēram, sabiedriskā transporta resursus efektīvi optimizē, izmantojot jaunās tehnoloģijas.
- **Investīcijas jaunās un līdzšinējās transporta sistēmās, lai izveidotu jaunas transporta līnijas un tīklus, iegādātos jaunus autobusus un vilcienus, attīstītu elektrotransporta infrastruktūru (O2)** minētas 28 gadījumos: to var paveikt, izmantojot tādas inovatīvas idejas kā mazākas jaudas transportlīdzekļu ieviešana, autobusu parka atjaunošana, veloinfrastruktūras attīstīšana. Turklāt jāatzīmē, ka šie projekti neprasa milzīgas investīcijas.
- 36 gadījumos tiek minēti vides aizsardzības ierobežojumi, kas visiem liek **pārdomāt mobilitātes jautājumus no cita skatpunkta (O3)**, liekot lielāku uzsvāru uz ilgtspējību transporta programmās un samazinot ekoloģiskās “pēdas” nospiedumu. Tāpēc dažādas politikas un projekti rosina pievērsties vidi saudzējošai mobilitātei un tūrismam. Pēdējos gados mobilitātes politikas nozīme ir pieaugusi gan ES un valsts, gan reģionālā un vietējā līmenī. Elektrovelosipēdu un elektromobiļu plašāka pieejamība sniedz lielisku iespēju sākt jaunu mobilitātes laikmetu.
- 18 gadījumos norādīts — lai risinātu radušās problēmas, **nepieciešama dažādu iesaistīto pušu (valstis, valsts iestādes, pārvadātāji, iedzīvotāji) vēlme sadarboties (O4)**, tostarp atsevišķu INTERREG pārrobežu sadarbības projektu ietvaros. Šeit var minēt divus piemērus: Grieķijas uzņēmums „KTEL” sadarbojas ar uzņēmumiem Ungārijā, lai rosinātu darbiniekus ierasties darbā ar sabiedrisko transportu, un savstarpēji izdevīgu partnerību izveide, lai izveidojušos „Interurban Buses” monopoli Grieķijā.



- Visbeidzot, 16 gadījumos norādīts uz **aizvien pieaugošu sabiedrības izpratni par sabiedriskā transporta ilgtspējības jautājumiem (O5)**: interese par ekotūrisma un etnotūrisma, organisko lauksaimniecību un ekoloģisku dzīvesveidu tikai pieaug, turklāt īpaši spēcīga interese vērojama par vietējiem pārtikas produktiem, tas viss palielina to iemeslu skaitu, kuru dēļ ir vērts apmeklēt lauku reģionus.

Starp projekta „Pārvietojies zaļi!” partneru norādītajiem draudiem visbiežāk tika minēti šie:

- **Depopulācijas risks un demogrāfiskās pārmaiņas (T1)** minētas 21 gadījumā: reti apdzīvotas teritorijas ar novecojošu sabiedrību un jaunieši, kas pamet lauku un kalnu reģionus, lai dotos mācīties vai meklēt darbu, nozīmē, ka transporta pakalpojumu potenciālo lietotāju skaits samazinās.
- **Ierobežots finansējums** reģionālā un vietējā līmenī (T2) norādīts 29 gadījumos: sarežģīta ekonomiskā situācija kopumā un mazākas subsīdijas, kas tiek piešķirtas mobilitātei laukos (piemērs – Tervalas province Spānijā).
- **Līdzšinējo transporta sistēmu uzturēšana (T3)** tiek apšaubīta 13 gadījumos: iedzīvotāju skaits samazinās, un līdz ar to cieš arī transporta sistēmu rentabilitāte, ko pavada vairākas juridiskas problēmas attīstīt transporta sistēmas (piemēram, starppilsētu autobusu monopols Tesālijas reģionā Grieķijā vai Spānijā piemērojamie teritoriālie ierobežojumi), tā visa rezultātā pieaug politikas nespēja risināt lauku reģionu mobilitātes problēmas.
- **Kopumā pieaugošā maksa par degvielu un enerģiju (T4)** norādīta 4 gadījumos: ar mobilitāti saistītās izmaksas pieaugs ne tikai personīgo automašīnu lietotājiem, bet arī sabiedriskā transporta sistēmās, un šī cenu celšanās var radīt būtiskas sociālās sekas, jo īpaši skarot nabadzīgo un aizsargājamo iedzīvotāju grupu.



Par spīti šīm grūtībām projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri ir pārliecināti, ka, attīstot tradicionālās transporta sistēmas, kā arī inovatīvus un pieprasījummērstus transporta piedāvājumus, ir iespējams uzlabot ilgtspējību mobilitāti lauku reģionos.

2. Deviņi ceļi, kas ved uz ilgtspējīgu mobilitāti laukos

Projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri ir **identificējuši un aprakstījuši 51 labās prakses piemēru** — iniciatīvas, kas to reģionos ir veiksmīgi īstenotas un apmierina vietējo iedzīvotāju un uzņēmumu vajadzības. Tie ir konkrēti inovatīvu projektu piemēri, ko var īstenot arī citos reģionos. Šī iniciatīvu kopuma mērķis ir samazināt ne tikai izmaksas, bet arī pasažieru pārvadājumu ietekmi uz vidi, tajā pašā laikā nodrošinot un uzlabojot lauku un kalnu reģionu iedzīvotāju transporta pakalpojumus. Visi labās prakses piemēri ir sagrupēti **9 kategorijās** atkarībā no to galvenajiem mērķiem.

Lai atvieglotu labās prakses piemēru pārņemšanu, visos gadījumos ir norādīts, kādas galvenās problēmas konkrētā prakse risina. Atšķirībā no **finansiālajām grūtībām**, kas vienmēr ir aktuāls jautājums, **intermodālu pārvietošanās veidu attīstība, IKT izmantošanas veicināšana vecāka gadagājuma cilvēku un pie tehnoloģijām nepieradušu cilvēku vidū, kā arī specifisku mērķa grupu, piemēram, seniori un invalīdi, uzrunāšana** nemainīgi ir starp tiem jautājumiem, kurus nepieciešams risināt. Neraugoties uz to, katrā kategorijā ir izcelta vismaz viena veida konkrētas problēmas, kam jāpievērš uzmanība, pārņemot labo praksi. Detalizētāka informācija par labās prakses piemēriem un to pārņemšanu pieejama projekta „Pārvietojies zaļi!” mājaslapā „Labās prakses rokasgrāmata”.

2.1. Dažādu pakalpojumu veidu kombinēšana, lai samazinātu izmaksas

Līdzšinējo sabiedriskā transporta infrastruktūru (autoostas, personāls, transportlīdzekļi un pieturu infrastruktūra) lauku un kalnu reģionos var izmantot citu pakalpojumu nodrošināšanai, lai samazinātu izmaksas un emisiju līmeni, kā arī lai sniegtu papildu pakalpojumus. Piemēram, Brandenburgā (Vācija) regulāri satiksmes autobusi nodrošina ne tikai pasažieru pārvadājumus, bet arī kravu pārvadājumus, izmantojot brīvo bagāžas nodalījuma telpu. Šādā veidā ir iespējams **nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus lauku reģionos, gūt papildu ienākumus, kā arī sniegt pakalpojumus mazāk noslogotajā laikā**. Centrālajā Transdonavas reģionā (Ungārija) nepietiekama pasta nodaļu skaita dēļ mazajos ciematos, kur iedzīvotāju skaits nepārsniedz 600 cilvēku, iegriežas mobilā pasta automašīna, kas piedāvā daudz dažādu pamatpakalpojumu, piemēram, vēstuļu un paku nosūtīšanu un saņemšanu, kā arī pensiju izsniegšanu vai skaidras naudas piegādi, laikrakstu vai loterijas biļešu iegādi.

Galvenā risinātā problēma:

- Vājās puses, W3: Neienesīgs sabiedriskais transports

Vēl jāizdara:

- Jāizveido sadarbība starp dažādiem pakalpojumu sniedzējiem
- Jāizveido sistēma, kā vienlīdzīgi sadalīt izmaksas un ieņēmumus

2.2. Automašīnas kopīga izmantošana, organizēta stopēšana utt.

Saskaņā ar Eurostat aplēsēm 2006. gadā uz katriem 1000 ES iedzīvotājiem bija 455 automašīnu¹⁹. Tas nozīmē, ka gandrīz 50% iedzīvotāju pieder automašīna, kas tiek izmantota īsiem ikdienas braucieniem, turklāt ļoti bieži automašīnu izmanto tikai viens cilvēks vienlaikus. Automašīnas kopīgas izmantošanas un organizētas stopēšanas mērķis ir atvieglot automašīnu izmantošanu, samazinot izmaksas, CO₂ emisijas līmeni, satiksmes sastrēgumus, kā arī nepieciešamību pēc stāvvietām. Piemēram, Priekškarpatu reģionā Polijā plaša organizētas stopēšanas iniciatīva rosina automašīnu īpašniekus un pasažierus ceļot kopā, šīs iniciatīvas pamatā ir īpaša mājaslapa, kur autovadītāji un pasažieri var satīties. Demfrīsā un Gelovejā (Šetlendas salas, Apvienotā Karaliste) automašīnu kopīgu izmantošanu atbalsta vietējās organizācijas, šīs iniciatīvas mērķis ir nodrošināt maksimālu automašīnas izmantošanu un palielināt pasažieru skaitu vienā automašīnā.

¹⁹ Eurostat ziņojums par motorizācijas līmeni

Galvenā risinātā problēma:

- Vājās puses, W1: Izteikta personīgās automašīnas izmantošana

Vēl jāizdara:

- Jāizveido IKT platforma, kur autovadītāji un pasažieri var apmainīties ar informāciju
- Jāīsteno reti apdzīvotās teritorijās, lai nodrošinātu, ka autovadītāju un pasažieru vajadzības tiek apmierinātas

2.3. Velosipēdu kustības atbalstīšana: parastie velosipēdi un elektrovelosipēdi



Velobraukšanas popularizēšana Vidzemē (Latvija)

Foto autors:
Oskars Rozenbergs

Pēdējo gadu laikā inovatīvi velosipēdu risinājumi aizvien biežāk sevi pozicionē kā vietēja mēroga transportlīdzekļus, tostarp lauku reģionos. Tūristiem vai vietējiem iedzīvotājiem, kas dodas uz darbu, velosipēds var būt gan prieka avots, gan praktisks pārvietošanās veids. Mastrasgo centrs Tervelas provincē (Spānija) sniedz iespēju trenēties kalnu riteņbraukšanā bez maksas, un tam ir izstrādāts īpašs velotūrisma piedāvājums (iezīmēts maršruts 100 km garumā, vairāki informācijas punkti, pāris dušu telpas). Turklāt līdz 30 km garos braucienos elektrovelosipēds tiek uzskatīts par lielisku alternatīvu — tam ir lēti ceļa izdevumi un tas nerada lielu ietekmi uz vidi. Piemēram, Gorenjskas reģionā (Slovēnija) tika izstrādāta lietotājiem paredzēta e-riteņbraukšanas programma, kuras ietvaros var iznomāt elektrovelosipēdus, kā arī informācijas kampaņa, lai motivētu iedzīvotājus par transportlīdzekli izvēlēties velosipēdu.

Galvenā risinātā problēma:

- **W1: Izteikta personīgās automašīnas izmantošana un nepietiekama intermodalitāte**

Vēl jāizdara:

- **Nepieciešams nodrošināt ar riteņbraukšanu apvienojamas intermodalitātes iespējas**
- **Jāīsteno atbilstoša informatīvā kampaņa, lai iedzīvotāji un tūristi uzzinātu par iniciatīvu**

2.4. Energoefektīva un videi draudzīga mobilitāte



Aragonas reģionā (Spānija), tiek pasniegti bezmaksas kursi par efektīvu braukšanu, lai samazinātu degvielas patēriņu

Lai veicinātu ilgtspējīgāka transporta attīstību, dažas no iniciatīvām īpaši pievēršas transportlīdzekļu energoefektivitātes palielināšanai, piemēram, Sagunto Spānijā, kur ir izstrādāta elektromobiļu īstermiņa noma. Elektromobiļa izmantošanas maksa ir līdzvērtīga autobusa biļetes cenai un tādējādi popularizē elektromobiļu nomas iespējas. Turklāt, lai vairotu izpratni par videi draudzīgāku mobilitāti, Spānijā tika rīkoti īpaši kursi, lai rosinātu transportlīdzekļu efektīvāku vadīšanu, samazinātu piesārņojumu un degvielas patēriņu.

Galvenā risinātā problēma:

- **Vājās puses: nepietiekami energoefektīvi transportlīdzekļi un degvielas un enerģijas cena**

Vēl jāizdara:

- **Lielas sākotnējās investīcijas transportlīdzekļos**
- **Nepieciešamība attīstīt elektromobiļu infrastruktūru**

2.5. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: sociālā joma

Invalīdiem un vecāka gadagājuma cilvēkiem piekļuve transportam parasti ir apgrūtināta, un līdz ar to attālākos lauku reģionos dzīvojošajiem ne vienmēr ir iespējams vienkārši apmierināt savas sociālās pamatvajadzības (tikt līdz ārstam, iegādāties pārtikas preces, saņemt veselības aprūpes pakalpojumus utt.). Tāpēc vairākas iniciatīvas īpaši pievēršas sociālās mobilitātes jautājumu risināšanai, piemēram, kā vietējais aprūpes dienests Ungārijā, kur vairāki minibusi ciematos palīdz nodrošināt ēdināšanas pakalpojumus, aprūpi mājās vai skolēnu transporta pakalpojumus, vai kā Aragonas reģionā Spānijā, kur invalīdu mobilitāte tiek nodrošināta ar īpašu invalīdiem pielāgotu automašīnu.

Galvenā risinātā problēma:

- Vājās puses, W5: sabiedriskā transporta sistēmas nav pielāgotas vajadzībām

Vēl jāizdara:

- Dažādām sabiedrības grupām (piemēram, vecāka gadagājuma cilvēki un invalīdi) pielāgoti transportlīdzekļi

2.6. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: brīvais laiks

Lai garantētu jauniešu mobilitāti un izvairītos no iereibušiem autovadītājiem-jauniešiem, ir izstrādātas vairākas iniciatīvas, kas ļauj jauniešiem doties izklaidēties un atgriezties mājās droši. Diskobuss piepilsētas autobuss kursē 18 dažādos maršrutos kopumā 118 pašvaldībās Bugenlandē (Austrija), un cilvēkus nogādā mājās droši un par ļoti pieņemamu cenu (2 euro).

Galvenā risinātā problēma:

- Vājās puses, W5: sabiedriskā transporta sistēmas nav pielāgotas vajadzībām

Vēl jāizdara:

- Pietiekami elastīgs kustības grafiks, arī naktī

2.7. Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: tūrisms



Gaujas tramvajs (Latvija) sniedz iespēju apskatīt skaistos Valmieras skatus.

Foto no Gaujas tramvaja īpašnieku personīgā arhīva

Ne vienmēr tūristi, kas kādā lauku reģionā viesojas vien pāris dienas, vēlas iznomāt automašīnu, turklāt arī vietējie iedzīvotāji šādu iespēju izvēlas reti. **Šādā gadījumā sabiedriskā transporta iniciatīvas var piedāvāt ideālu risinājumu visiem** — iedzīvotājiem, viesiem, sabiedrībai un, protams, arī videi. Upes tramvajs Gaujā (Latvija) piedāvā videi draudzīgus braucienus, kas ļauj pavērties uz gleznaino Valmieru no upes puses. Šis transporta veids veicina tūrisma, jo iecienītiem tūrisma objektiem ļauj piekļūt ātri un vienkārši.

Galvenā risinātā problēma:

- Vājās puses, W5: sabiedriskā transporta sistēmas nav pielāgotas vajadzībām

Vēl jāizdara:

- Sezonālitate: tūristiem, kas neceļo tūrisma sezonas laikā, šie pakalpojumi parasti nav pieejami

2.8. Mobilitātes pārvaldība un koordinācija

Vienā teritorijā atbildību par transporta nozari parasti uzņemas vairāki tirgus dalībnieki. Piemēram, Overņas reģionā (Francija) transporta nozarei pārvalda 13 iestādes, pateicoties labākai koordinācijai, tās ir izlēmušas uzlabot savus transporta pakalpojumus un izvairīties no to pārklāšanās. Darba koordināciju var veikt ne tikai iestādes, bet arī pārvaldītāji, kas tiem ļauj attīstīt intermodāla transporta iespējas, līdzīgi kā ir rīkojusies GYSEV dzelzceļa sabiedrība Ungārijā, pie dzelzceļa stacijām izveidojot stāvparkus un intermodālu informācijas sistēmu pasažieriem.

Labā koordinācija sabiedrībai nozīmē vieglāk pieejamu informāciju par transportu un tā iespējām, sniedzot zināšanas par integrētas mobilitātes piedāvājumu un iespējām nokļūt no vienas vietas citā. Tas neapšaubāmi veicina sabiedriskā transporta infrastruktūras izaugsmi un biežāku izmantošanu.

Galvenā risinātā problēma:	<ul style="list-style-type: none"> • Vājās puses, W1: nepietiekama intermodalitāte • Vājās puses, W2: informācijas un sadarbības trūkums
Vēl jāizdara:	<ul style="list-style-type: none"> • Atšķirības biļešu politikā, piedāvājumu likmē, dažādu organizāciju piedāvāto transporta pakalpojumu trūkums vai pārklāšanās

2.9. Transporta izsaukšana lauku reģionos

Mazs iedzīvotāju blīvums un nomaļas apdzīvotas vietas pastāvīgi apdraud sabiedriskā transporta iniciatīvu dzīvotspēju lauku un kalnu reģionos, kas savukārt negatīvi ietekmē ekonomiku, vidi un dzīves kvalitāti. „Transports pēc pieprasījuma” var būt viens no risinājumiem pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai — jaunās informācijas tehnoloģijas nodrošina iepriekš veiktu transporta pasūtījumu apkopošanu un apstrādāšanu. Transporta pasūtīšanas sistēmu iezīmes ir atšķirīgas, dažas no tām darbojas tikai **pēc tūlītēja lietotāja pieprasījuma** (piemēram, Burgosas provincē Spānijā), bet citās **tiekl izmantoti iepriekš noteikti elementi**, piemēram, iekāpšanas un izkāpšanas vietas (TWIST projekts Grieķijā), maršruti un braucienu biežums (piemēram, DorfBus projekts Burgenlandē Austrijā).

Transports pēc pieprasījuma palīdz apmierināt mobilitātes vajadzības mazos, nomaļos ciematos, kur ir vāja satiksme un sakari, savedot kopā pietiekami daudz pasažieru, lai veidotos kritiskā masa — tiek uzlabota izmaksu efektivitāte un apmierinātas iedzīvotāju pamatvajadzības.

Galvenā risinātā problēma:	<ul style="list-style-type: none"> • Vājās puses, W4: demogrāfiskās situācijas lejupslīde reģionā
Vēl jāizdara:	<ul style="list-style-type: none"> • Sarežģīti nodrošināt finansiālā ziņā pieejamu pakalpojumu nepārtrauktību mazapdzīvotos reģionos

Katrai labās prakses piemēru grupai ir savas priekšrocības, un katra no tām cenšas ieviest ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus lauku un kalnu reģionos. Šie piemēri **var sniegt politikas veidotājiem konkrētas idejas, kā virzīties uz ilgtspējīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu.**

Pirmais uzdevums ir noteikt interesantus labās prakses piemērus, kurus var pārņemt ne tikai projekta partneri, bet arī citi lauku un kalnu reģioni. Pēc tam šīs **ar mobilitāti saistītās pārmaiņas jāatspoguļo reģionālajā stratēģijā.** Katram projekta „Pārvietojies zaļi!” partnerim ir jāizstrādā īstenošanas plāns, kas paredz paplašināt, uzlabot un attīstīt reģionālo transporta politiku un ieviest ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus. Šajos īstenošanas plānos jāņem vērā ne tikai reģionālais konteksts, kas katram partnerim ir specifisks un unikāls, bet arī Eiropas konteksts. Neskatoties uz šiem ierobežojumiem, ES ir izstrādājusi ilgtspējīgas mobilitātes vadlīnijas. Šo vadlīniju mērķis ir apvienot esošo tiesisko un politikas ietvaru, piemēram, ES finanšu plānu veidā, ko varētu izmantot, lai lauku un kalnu reģionos attīstītu ilgtspējīgu mobilitāti.

„Pārvietojies zaļi!” rosina reģionālās politikas veidotājus izmantot šīs vadlīnijas, lai veicinātu reģionālo mobilitātes plānu īstenošanu lauku un kalnu reģionos.



3. ES vadlīnijas ilgtspējīgai mobilitātei lauku un kalnu reģionos

Jau kopš 1958. gada visas ES dalībvalstis vieno kopēja transporta politika²⁰. Lai gan ES daļēji atbalsta ilgtspējīgu mobilitāti lauku un kalnu reģionos, nepievēršot īpašu uzmanību lauku un kalnu reģioniem, nav iespējams pilnībā atrisināt to specifiskās problēmas.

3.1. Ilgtspējīga mobilitāte Eiropā: tiesiskais un politiskais ietvars

ES cenšas veicināt savu pilsoņu mobilitāti. Līgums par Eiropas Savienības Darbību īpaši pievēršas atsevišķu mērķu grupu mobilitātei, piemēram, **darba ņēmējiem** (202. pants), ar Eiropas Sociālā fonda palīdzību uzlabojot to ģeogrāfisko un profesionālo mobilitāti (162. pants), **skolēniem un skolotājiem, jauniešiem un to darbaudzinātājiem** (165. pants) vai **pētniekiem** (180. pants). Turklāt kopējā robežu, patvēruma un imigrācijas politika (70. pants) veido Eiropas kopējo plānu ES nepilsoņu mobilitātei²¹.

Mobilitāti Eiropas Savienības teritorijā nodrošina Eiropas transporta politika, kas regulē gan pasažieru, gan kravas pārvadājumus. Šīs politikas mērķis ir „uzlabot iekšējo tirgu, **veicinot ilgtspējīgu attīstību [un] paplašinot transporta tīklus visā Eiropā**”²². Kopš 2001. gada²³ ES ir veicinājusi ilgtspējīgāka transporta un multimodālo pakalpojumu attīstību.

Ceļā uz konkurētspējīgu, resursefektīvu un videi draudzīgu transporta sistēmu visos reģionos

Eiropas Komisijas pašreizējā politika ir noteikta 2011. gada Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”²⁴. Lai sasniegtu tajā noteikto mērķi samazināt transporta radīto siltumnīcefektu izraisīto gāzu emisiju 60% apmērā, Eiropas Komisija ir noteikusi konkrētus uzdevumus: **samazināt atkarību no fosilajiem energoresursiem** (tas ir, veicināt ilgtspējīgu energoresursu izmantošanu, samazināt ar fosilajiem energoresursiem darbināmu automašīnu izmantošanu), kā arī optimizēt **multimodālu loģistikas ķēžu darbību, tostarp vairāk izmantojot energoefektīvus transporta veidus** (piemēram, attīstot Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu, par 300 km garākus kravas pārvadājumus novirzot uz citiem transporta veidiem, savienojot visus galveno lidostu tīklus ar dzelzceļa tīklu). Tādā veidā ilgtspējības princips tiek nostādīts transporta sistēmas pašā centrā.

Šī Baltā grāmata norāda — lai gan vidēji lieliem attālumiem jaunās tehnoloģijas vēl nav pietiekami pilnveidotas un modālā izvēle ir mazāka nekā pilsētās, tieši šeit ar ES mēroga rīcību var panākt visātrāko ietekmi. Resursefektīvāki transportlīdzekļi jāpapildina ar lielu apjomu konsolidēšanu pārvietošanai lielos attālumos (tas nozīmē, ka pasažieru pārvadāšanai plašāk jāizmanto autobusi, tālsatiksmes autobusi, dzelzceļa un gaisa transports). Lidostām, ostām, dzelzceļu un metro stacijām un autoostām būtu jākļūst par savstarpēji savienotākām un pārveidotām pasažieriem paredzētām multimodālām savienojumu platformām. Tāpēc šīs Baltās grāmatas mērķis ir izveidot pamatnosacījumus, lai veicinātu **viedo sistēmu attīstību un to izmantošanu**: savstarpēji savietojama un multimodāla plānošana, reāllaika pasažieru/ ceļojuma informācija, tiešsaistes rezervācijas sistēmas un vieda biļešu pārdošana, tāda satiksmes vadība, kas uzlabo infrastruktūras un transportlīdzekļu lietošanu, kā arī izpratne par atsevišķu tradicionālo transporta veidu alternatīvu pieejamību (mazāk braukt ar auto, staigāt un braukt ar divriteni, automobiļu koplietošana, transportmijas stāvvietas, vieda biļešu pārdošana utt.).

Nepievēršot īpašu uzmanību lauku un kalnu reģioniem

Par spīti faktam, ka „īpaša uzmanība ir veltīta lauku apvidiem, apvidiem, kurus skar rūpniecības restrukturizācija, kā arī reģioniem, kuros ir būtiska vai pastāvīga ekonomiska vai demogrāfiska atpalicība, piemēram, galējie ziemeļu reģioni ar mazu iedzīvotāju blīvumu, kā arī salas un pārrobežu un kalnu reģioni” (Līguma par Eiropas Savienības darbību 174. pants), līdz šim transporta politika nav atsevišķi pievērsusies lauku un kalnu reģioniem.

²⁰ Romas līguma 3. pants un IV nodaļa

²¹ Līgums par Eiropas Savienības darbību

²² Līguma par Eiropas Savienības darbību 90. un 100. pants

²³ Sākot ar Baltās grāmatas „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam — laiks izlemt” pieņemšanu 2001. gada 12. septembrī (COM/2001/0370)

²⁴ Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM/2011/0144)

Ja, izstrādājot unikālu transporta politiku visiem reģioniem, netiek ņemtas vērā tādas īpašās iezīmes kā augstums virs jūras līmeņa, nogāzes, attālums līdz galvenajiem transporta tīkliem vai reti apdzīvotas plašas teritorijas, tiek kavēta konkrētu problēmu ātra un efektīva risināšana visā Eiropā.

Līdz šim ir risinātas tikai piepilsētu teritoriju īpašās problēmas un vajadzības, kā pēdējais tām pievērsās Eiropas Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojums „Pilsētu mobilitātes pakā” (un jau kopš 2007. gada tās risina Zaļā grāmata par mobilitāti pilsētās). Šī paziņojuma mērķis ir veicināt labās prakses pieredzes apmaiņu, un tas paredz mērķtiecīgu finansiālu atbalstu, kā arī investīcijas pētniecībā un attīstībā. Šis paziņojums rosina arī „ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu” izstrādāšanu, lai veicinātu pāreju uz tīrāku un ilgtspējīgāku transportu pilsētās. Kaut arī Eiropas Komisija rekomendē savienot šos plānus ar vispārīgākām pilsētu un teritoriālajām stratēģijām, tostarp blakus esošo lauku reģionu stratēģijām, **nav konkrētu rekomendāciju vai norāžu īstenot šādu sasaisti ar lauku reģioniem.**

Reģionu komiteja Gordona Keimera vadībā veido ziņojumu, lai nodrošinātu „labāku mobilitāti visiem, tostarp attālos reģionos”²⁵. **Lauku un kalnu reģionos būtu jāattīsta un jāīsteno prakse pievērsties teritorijas ģeogrāfiskajām un sociālajām īpatnībām, lai atbilstoši risinātu šo reģionu īpašās vajadzības un problēmas.**

3.2 Kā ilgtspējīga mobilitāte lauku un kalnu reģionos palīdz sasniegt citu ES politiku mērķus

Ilgtspējīgas mobilitātes principu ieviešana lauku un kalnu reģionos ir priekšnoteikums veiksmīgai ekonomiskajai attīstībai, tā palīdz ne tikai nodrošināt sabalansētāku teritoriālo attīstību, bet arī uzlabot lauku un kalnu reģionu iedzīvotāju veselības stāvokli un izglītības līmeni. Šo teritoriju ilgtspējīga attīstība viennozīmīgi ir būtiski jāattīsta, jo tās uzlabošana palīdzēs ne tikai sasniegt ES politikās nospraustos mērķus, bet arī sasniegt „Eiropa 2020” stratēģijas galvenos rādītājus.

Lauku attīstības atbalsts

Lauku attīstības atbalsts palīdz „nodrošināt dabas resursu ilgtspējīgu apsaimniekošanu un rīcību klimata politikas jomā”, kā arī „panākt lauku ekonomikas un kopienu līdzsvarotu teritoriālo attīstību”²⁶. Ilgtspējīgas mobilitātes attīstīšana lauku un kalnu reģionos nepārprotami atbalsta šos mērķus — **ilgtspējīgas mobilitātes principu īstenošana veicina videi draudzīgāku mobilitātes risinājumu izstrādi un palīdz pārejā uz zema oglekļa emisiju līmeņa ekonomiku.** Tā arī uzlabo **darba iespējas**, ko var ierobežot atbilstošas transporta sistēmas trūkums lauku un kalnu reģionos. Tā visa rezultātā pieaugs lauku un kalnu reģionu pievilcība, kas palīdzēs novērst depopulāciju un „teritoriālo tuksnešu” veidošanos.

Līdz ar to ilgtspējīga mobilitāte lauku un kalnu reģionos palīdz sasniegt divus „Eiropa 2020” stratēģijas rādītājus – **tiešā veidā samazina siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju par 20% salīdzinājumā ar 1990. gadu un netieši veicina nodarbinātības rādītāju uzlabošanu (mērķis: 75% nodarbinātība 20–64 gadus veco iedzīvotāju vecumgrupā).**

Teritoriālās kohēzijas vispārējs atbalsts

ES reģionālā politika ir investīciju politika. Tā atbalsta darbavietu izveidi, konkurētspēju, ekonomisko izaugsmi, uzlabotu dzīves kvalitāti un ilgtspējīgu attīstību. Reģionālās politikas mērķis ir samazināt izteiktās ekonomiskās, sociālās un teritoriālās atšķirības, kas joprojām pastāv dažādos Eiropas reģionos. Starp 2014.– 2020. gada plānošanas periodā noteiktajiem 11 tematiskajiem mērķiem divi īpaši pievērsās „nodarbinātībai un mobilitātei” un „ilgtspējīgam transportam”. **Ilgtspējīgas mobilitātes risinājumu izstrāde lauku un kalnu reģionos var efektīvi veicināt šo divu mērķu sasniegšanu.**

²⁵ Ziņojums tiks publicēts 2014. gadā, *Euromontana* piedalījās tā publiskajā apspriešanā, kur tika skaidrotas galvenās lauku un kalnu reģionu īpašās iezīmes, kā to pierāda projekts „Pārvietojies zaļi!”

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1305/2013 par atbalstu lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai, 4. pants

Sabiedrības veselības uzlabošana

Gaisa piesārņojums pilsētās ir jau labi zināma parādība, tomēr arī lauku un kalnu reģioni cieš no gaisa piesārņojuma, jo īpaši lauku teritorijas Ziemeļitālijā, Čehijā un Dienvidpolijā²⁷. Par spīti pēdējās desmitgadēs piedzīvotajam emisiju līmeņa kritumam un atsevišķu gaisa piesārņotāju koncentrācijas samazinājumam Eiropas gaisa piesārņojuma problēma ne tuvu nav atrisināta. Joprojām divi piesārņotāji — cietās daļiņas un troposfēras ozons — ir iemesls elpošanas problēmām, sirds un asinsvadu slimībām un īsam mūžam. Pieaugoša ilgtspējīga mobilitāte, kā arī **ilgtspējīgas transporta sistēmas un videi draudzīgāki, autonomi un ekonomiski izdevīgi transportlīdzekļi** lauku un kalnu reģionos var palīdzēt **uzlabot gaisa kvalitāti un līdz ar to arī vispārējo sabiedrības veselību**.

Piekluve izglītības iespējām

Lauku un kalnu reģionos mītošo jauniešu piekluve izglītības iespējām, jo īpaši augstākā līmeņa izglītībai (universitātes, doktorantūras studijas), ātri vien var kļūt par problēmu, ja transporta sistēmas nav pietiekami pielāgotas un ja nokļūt līdz mācību iestādēm nemaz nav iespējas. Uzlabotas ilgtspējīgas mobilitātes iespējas šajos reģionos veicinās augstākās izglītības sasniedzamību un netieši palīdzēs sasniegt „Eiropa 2020” stratēģijas mērķi — vismaz 40% no 30–34 gadus vecajiem iedzīvotājiem ir pabeigta trešā līmeņa izglītība.

3.3. ES piedāvātās iespējas, kas saistītas ar ilgtspējīgu transportu un mobilitāti

No fundamentāliem pētījumiem līdz transporta tīklu izstrādei — privātuzņēmumiem un sabiedriskajām iestādēm ir daudz iespēju saņemt **ES finansējumu ilgtspējīga transporta jomā 2014.–2020. gada plānošanas periodā. Iedzīvotāju mobilitāte joprojām tiek risināta, pievēršoties konkrētām mērķa grupām**. Pat ja šīs programmas neskar lauku reģionus tieši, ES finansējumu var izmantot, lai izstrādātu vai īstenotu jaunus ilgtspējīga transporta risinājumus vai uzlabotu mobilitāti arī lauku un kalnu reģionos.

3.3.1. ES finansēšanas shēmas transporta jomā

HORIZON 2020: pētniecības uzlabošana ilgtspējīga transporta jomā

„Horizon 2020” ir jauna Eiropas Savienības **pētniecības un inovāciju programma**. Tās mērķa jomas ir zinātnes izcilība, sabiedrības problēmu risināšana un vadošā loma rūpniecībā. Viena no sabiedrības problēmu risināšanas darba programmām ir „**Vieds, videi nekaitīgs un integrēts transports**”, un tās īstenošanai piešķirtais finansējums sasniedz 6,3 miljardus euro visā plānošanas periodā kopā.

Programmas ietvaros tiks finansēti projekti, kuru mērķis ir: attīstīt resursu izmantošanas ziņā efektīvu un vidi saudzējošu transportu; nodrošināt labāku mobilitāti, mazāk sastrēgumu, lielāku drošumu un drošību; atbalstīt Eiropas transporta nozares vadošo lomu pasaulē, kā arī sociālekonomisko un uzvedības pētniecību un uz nākotni vērstus pasākumus politikas veidošanas jomā.

2014.–2015. gadā publicētie uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus, jo īpaši skars tādas jomas kā mobilitāte izaugsmei, pētījumi par videi draudzīgiem transportlīdzekļiem un mazajiem uzņēmumiem, kā arī ātri īstenojamas iniciatīvas transporta nozarē²⁸. Šo jomu finansējumu tieši pārvaldīs Eiropas Komisija.

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments: transporta tīklu veidošana

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta mērķis ir atbalstīt augsti efektīvu, ilgtspējīgu un efektīvi savienotu Eiropas tīklu izveidi enerģijas, telekomunikāciju un transporta jomā. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta kopējais budžets ir 13,17 miljardi euro, kas paredzēti investīcijām transporta infrastruktūrā²⁹.

²⁷ Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojums “Gaisa kvalitāte Eiropā”, 2013. gada septembris, 30. lpp.

²⁸ Vairāk informācijas skatīt dokumentā „2014.–2015. gada transporta darba programma”

²⁹ Saskaņā ar 2014.–2020. gada daudzgadu finanšu plānu

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalstīs projektus ar augstu pievienoto vērtību ES līmenī, piemēram, trūkstošo pārrobežu savienojumu izbūvi un sastrēgumu vietu sakārtošanu pie galvenajiem Eiropas transporta koridoriem, uzlabojot savienojumus starp dažādām ES daļām. Šiem transporta tīkliem jānodrošina, lai „pilsētu un lauku teritorijas gūst labumu, ko sniedz lielle tīkli”³⁰.

EIROPAS REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS FONDS: ilgtspējīga transporta nodrošināšana reģionālā līmenī

Eiropas Reģionālās attīstības fonds veiks investīcijas transporta infrastruktūrā un veicinās ilgtspējīga transporta attīstību, uzlabojot reģionālo mobilitāti, attīstot transporta sistēmas ar zemu oglekļa dioksīda emisiju un multimodālus savienojumus³¹. Līdz ar to dažas finansējuma saņemšanas iespējas būs pieejamas reģionos, kur transporta joma darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība” noteikta par prioritāti.

Eiropas teritoriālās sadarbības mērķa ietvaros izveidotās **starpreģionu sadarbības programmas „Interreg Europe” uzdevums ir veicināt politikas apguves pasākumus valsts pārvaldes iestādēs**, lai uzlabotu politikas darbību un nodrošinātu labās prakses iekļaušanu kohēzijas politikas mērķa „Investīcijas izaugsmē un nodarbinātībā” darbības programmās.

Kopumā 25% no Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējuma (tas ir, 84,44 miljoni euro) tiks atvēlēti zema oglekļa emisiju līmeņa ekonomikas mērķim. Izmantojot uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus, finansējumu saņems arī vairāki starpreģionu sadarbības projekti, kas pievēršas ilgtspējīgas mobilitātes un multimodālu savienojumu jautājumiem. Tomēr jāatzīst, ka šī programma pārsvarā pievēršas mobilitātei pilsētās, atstājot mazāk iespēju projektu īstenošanai lauku reģionos.

3.3.2. ES finanšu plāni mobilitātei

Kopumā četras dažādas ES finanšu programmas atbalstīs konkrētām mērķa grupām paredzētus mobilitātes pasākumus: Erasmus +, Eiropas Sociālā fonda programma, Uzņēmumu konkurētspējas un mazo un vidējo uzņēmumu programma (COSME) un „Horizon 2020”.

Erasmus +: studentu, jauniešu un pasniedzēju mobilitāte

Erasmus + ir jauna ES mēroga „lietussarga” programma, kuras uzmanības centrā 2014.–2020. gada plānošanas periodā ir izglītība, apmācība, jaunatnes lietas un sports. Tā apkopo iepriekšējās mobilitātes programmas: *Erasmus Mundus*, *Erasmus* (studentiem), *Grundtvig* (pieaugušajiem), *Leonardo* (pasniedzējiem) un *Comenius* (skolēniem). Programmas kopējais budžets ir 13,01 miljards euro (tajā neietilpst tikai mobilitātes pasākumi).

Eiropas Sociālais fonds: darbinieku mobilitāte

Eiropas Sociālā fonda mērķis ir uzlabot „darba ņēmēju ģeogrāfisko un profesionālo mobilitāti” un modernizēt darba tirgus iestādes „ar darbībām, kas uzlabo starpvalstu darbaspēka mobilitāti, kā arī ar mobilitātes shēmām”³². ES līmeņa vienotajā stratēģiskajā ietvarā reģionālajām darbības programmām ir noteiktas četras iespējamās asis. Tā kā viena no tām ir „nodarbinātības veicināšana un darbaspēka mobilitātes attīstība”, iespējams, vairums reģionu to integrēs savā darbības programmā, paredzot noteiktu budžetu darbinieku mobilitātes nodrošināšanai.

Uzņēmumu konkurētspējas un mazo un vidējo uzņēmumu programma (COSME): uzņēmēju mobilitāte

Jaunās uzņēmumu konkurētspējas un mazo un vidējo uzņēmumu programmas (COSME) budžets 2014.–2020. gada plānošanas periodā ir 2,03 miljardi euro. Viena no tās četrām prioritātēm ir „mobilitātes programmas jaunpienācējiem uzņēmējiem, lai uzlabotu to spēju attīstīt uzņēmējdarbības prasmes, iemaņas un attieksmi un lai uzlabotu to tehnoloģiskās iespējas un uzņēmumu pārvaldību”³³, un tā atbalstīs īpašo apakšprogrammu „*Erasmus* jaunajiem uzņēmējiem”.

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, I pielikuma 4.8. punkts

³¹ Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regulas (ES) Nr. 1301/2013 par Eiropas Reģionālās attīstības fondu 3. un 5.7. pantu

³² Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1304/2013 par Eiropas Sociālo fondu, 2. un 3. pants

³³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 1. decembra Regula (ES) Nr. 1287/2013, ar ko izveido Uzņēmumu un mazo un vidējo uzņēmumu konkurētspējas programmu (COSME) (2014.–2020. gads), 12. pants

„Horizon 2020”: pētnieku mobilitāte

Īpašas „Horizon 2020” apakšprogrammas mērķis ir uzlabot Eiropas pētniecības telpu, veicinot pētnieku un doktorantūras programmu studentu mobilitāti. Šīs Marijas Sklodovskas-Kirī programmas budžets 2014.–2020. gadā ir 6,162 miljardi euro.

3.4. Ilgtspējīga mobilitāte lauku un kalnu reģionos: pastāvīgi ES līmeņa draudi un šķēršļi

Mobilitātei lauku un kalnu reģionos nepieciešami īpaši risinājumi, jo vajadzības un problēmas, kas tiem jāaplūko, atšķiras no situācijas blīvāk apdzīvotās vietās. Tomēr līdz šim ES līmenī **lauku un kalnu reģioniem nav tikusi pievērsta īpaša uzmanība ne politikas, ne finanšu plānu līmenī**. Nu ir pienācis laiks pilnībā nodoties lauku un kalnu reģionu mobilitātes jautājumiem.

Lauku reģionu mobilitātes politikas trūkums ES līmenī

ES 2011. gada Baltajā grāmatā norādītie Eiropas mobilitātes virzieni ir precizēti īpašā Eiropas Komisijas paziņojumā par mobilitāti pilsētās, lai rosinātu „ilgtspējīgu pilsētas mobilitātes plānu” izstrādi³⁴.

Tomēr **trūkst mobilitātei laukos veltīta politikas dokumenta ES līmenī**. Jaunajā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā lauku mobilitāte nav prioritāte ne vispārīgajā „Eiropa 2020” stratēģijā, ne lauku attīstības politikā, ne kohēzijas politikā.

„Eiropa 2020” stratēģijas prioritātēs nav formulēti konkrēti lauku ilgtspējīgas mobilitātes rādītāji. Viens no 11 tematiskajiem mērķiem³⁵, kas noteikts reģionālajai politikai, ir „veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus tīkla pamatinfrastruktūrā” (7. tematiskais mērķis). Šis mērķis dod iespēju attīstīt pārrobežu transporta sistēmas un transporta savienojumus reģionu ietvaros. No šiem transporta tīkliem labums jāgūst pilsētu un lauku reģioniem.

Lauku mobilitātei īpaši paredzētu ES finanšu plānu trūkums

Īpašās pilsētu vajadzības risina vairākas ES finanšu programmas, piemēram, CIVITAS, vai uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus pilsētu mobilitātei „Horizont 2020” programmas ietvaros. Tomēr **nav konkrēta ES finanšu plāna, kas pievērsts tieši lauku mobilitātes jautājumiem**. Piemēram, Eiropas Lauksaimniecības fondam lauku attīstībai, kas īpaši pievēršas lauku attīstībai, nav nekādu prasību attiecībā uz transportu vai lauku mobilitāti. Bet citas ES finanšu iespējas aprobežojas ar vispārējiem mobilitātes plāniem un ne vienmēr tiek atbilstoši pielāgotas lauku reģionu konkrētajām vajadzībām.

Tā rezultātā liela daļa finansiālā atbalsta parasti vienmēr tiek piešķirta vienām un tām pašām projektu tēmām vai reģioniem. Tāpēc struktūrfondi plaši atbalsta pilsētu mobilitātes projektus (2007. – 2013. gada plānošanas periodā Eiropas Reģionālās attīstības fonds pilsētu mobilitātes projektos investēja aptuveni 8 miljonus euro³⁶), bet **lauku un kalnu reģioni diemžēl nav saņēmuši līdzvērtīgu atbalstu**.

Integrētās teritoriālās investīcijas un Sabiedrības virzīta vietējā attīstība: daudzsološi (tomēr neizmantoti) rīki nākamajam plānošanas periodam

Atbilstošas ES lauku mobilitātes politikas un finanšu plānu trūkums rosina dalībvalstis, kā arī reģionālos un vietējos tirgus dalībniekus, tieši attīstīt lauku mobilitāti. Divi jauni vietējā un reģionālā līmeņa instrumenti — **Integrētās teritoriālās investīcijas (ITI)** un **Sabiedrības virzīta vietējā attīstība (SVVA)** — varētu kļūt par galvenajiem rīkiem, ko

³⁴ Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās”, COM/2013/0913

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, 9. pants

³⁶ Saskaņā ar Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās”, COM/2013/0913

izmantojot, lai īstenotu integrētas teritoriālās stratēģijas, tostarp videi draudzīgu lauku mobilitāti. Šie inovatīvie rīki var palīdzēt lauku mobilitāti veicinošas iniciatīvas un projektus iestrādāt vietēja un reģionāla līmeņa stratēģijās vienkāršāk un daudz pamatīgāk.

Tomēr Eiropas Komisija nav sniegusi skaidras norādes par to, kā īstenot šos inovatīvos rīkus, un arī regula nenosaka, piemēram, minimālo fondu līdzekļu apmēru, kas būtu jāiegulda integrētajās sistēmās. Vērojot pašreizējos plānošanas procesus, secināms, ka dalībvalstis 2014.–2020. gada plānošanas perioda programmu plānošanā un īstenošanā izmanto vienkāršu un vispārpieņemtu pieeju. Līdz ar to risks, ka ITI un SVVA piedāvātās iespējas netiek izmantotas, skar arī ilgtspējīgas lauku mobilitātes jomu.

3.5. Ieteikumi

Lai uzlabotu ilgtspējīgu mobilitāti lauku un kalnu reģionos, projekta „Pārvietojies zaļi!” 13 partneri, ņemot vērā reģionu īpašās vajadzības un problēmas, ir izstrādājuši šādus Eiropas un reģionāla līmeņa ieteikumus.

1. ieteikums: Ņemot vērā to, ka 2013. gada decembrī tika pieņemta „Pilsētu mobilitātes paka”, mēs aicinām Eiropas Komisiju izstrādāt īpašu „**Lauku mobilitātes paku**”, kas pievērstos ilgtspējīga un multimodāla transporta izveidei lauku reģionos, kur attālumu mērošanas nozīme parasti ir daudz svarīgāka nekā pilsētās, kur sabiedriskā transporta pakalpojumu skaits ir daudz mazāks un kur pakalpojumu iespējamo lietotāju skaits var būt ierobežots.

2. ieteikums: Kā redzams projektā „Pārvietojies zaļi!”, vairākas veiksmīgas vietēja mēroga iniciatīvas piedāvā risinājumus, kas paredz uzlabot mobilitāti laukos. Tomēr, vispārīgi runājot, grūti pieejamas informācijas dēļ pieredzes apmaiņa ir nepietiekama un labā prakse bieži vien netiek īstenota pietiekami plašā mērogā. Lai uzlabotu labās prakses piemēru izplatīšanu, kā arī tās efektīvu nodošanu plašākā mērogā, mēs ierosinām, lai „**Eiropas tuvsatiksmes informācijas dienests**” (ELTIS), kas ir Eiropas Komisijas iniciatīva, kura līdz šim ir pievērsusies tikai mobilitātei pilsētās, **tieši pievērstos arī mobilitātes jautājumam lauku reģionos, piedāvājot konkrētu gadījumu izpēti, īpašus rīkus lauku mobilitātes nodrošināšanai un dažādās ES valodās pieejamu informāciju par ES tiesību aktiem un finanšu plāniem.** Ņemot vērā arī lauku aspektus, ELTIS mājaslapa varētu kļūt par visas Eiropas mēroga platformu, kas atvieglotu ilgtspējīgas mobilitātes projektu pārņemšanu visa veida teritorijās.

3. ieteikums: Katru gadu septembrī Briselē un citur Eiropā tiek rīkota **Eiropas mobilitātes nedēļa**. Līdz šim pasākums ir ticis veltīts tikai mobilitātei pilsētās. Tomēr, kā to pierāda projekts „Pārvietojies zaļi!”, arī lauku un kalnu reģionos ir daudz labās prakses piemēru, ko var izplatīt tālāk Eiropā un viegli pārņemt citos reģionos. Tāpēc **Eiropas mobilitātes nedēļai vajadzētu atbalstīt iniciatīvas, kas pievērsās pilsētu un lauku reģionu savienojumiem, un mudināt mazpilsētas un ciemus lauku reģionos piedalīties šajā pasākumā**, iepazīstinot pārējo Eiropu ar saviem ilgtspējīgas mobilitātes prakses piemēriem. Tas palīdzēs uzlabot lauku mobilitātes jautājumu popularitāti un diskusijas par tiem ES līmenī. Lai sasniegtu šo mērķi, projekts „Pārvietojies zaļi!” 2014. gada 15. septembrī, Eiropas mobilitātes nedēļas sākumā, rīko noslēguma konferenci Briselē.

4. ieteikums: Ar atjaunojamo enerģiju darbināmi elektromobiļi var uzlabot mobilitātes ilgtspējību. Tomēr līdz šim elektromobiļu nepietiekamā autonomija un ātrums, kā arī augstā cena, ir ierobežojusi šo transportlīdzekļu attīstību. Eiropas Komisijai arī turpmāk būtu jāveicina **tādu fundamentālu un lietišķu pētījumu veikšana, kuru mērķis ir vairot elektromobiļu autonomiju un popularizēt to izmantošanu lauku reģionos**, kur mērojamie attālumi parasti ir lielāki nekā pilsētās, kā arī jāatbalsta **alternatīvu degvielas veidu attīstība**.

5. ieteikums: Par transporta pakalpojumiem kādā konkrētā teritorijā reģionālā un vietējā līmenī parasti atbild dažādas iestādes (dzelzceļa, autobusu, taksometru u.c. sabiedrības). Tā rezultātā dažviet bieži vien vērojama piedāvājumu pārklāšanās, kamēr atsevišķās reģiona vietās transporta pakalpojumi netiek nodrošināti pietiekamā daudzumā. Lai nodrošinātu labāku teritorijas pārklājumu un attīstītu kombinētus transporta pakalpojumu piedāvājumus (piemēram, vienas biļetes izmantošana vilcienā un autobusā), **par transportu atbildīgās iestādes jārosina sadarboties**.

6. ieteikums: Lai organizētu braucienus, transporta lietotājiem jābūt pieejai dažādiem transporta risinājumiem, jāzina reāllaika informācija, izmaksas, iespējamā kavēšanās un iespējas kombinēt vairākus transporta piedāvājumus, kas ļauj nokļūt nepieciešamajā galamērķī. Par transporta nozari atbildīgajām reģionālajām un vietējām iestādēm būtu **kopīgi jāattīsta šādas informācijas sistēmas, kam jābūt pieejamām visu diennakti internetā vai viedtelefonā**.

7. ieteikums: Lauku un kalnu reģionos viens no galvenajiem sabiedriskā transporta izaicinājumiem ir saglabāt ekonomisko dzīvotspēju, kaut arī transporta lietotāju skaits ir zemāks nekā pilsētās. Lai palielinātu sabiedriskā transporta dzīvotspēju, būtu jāveicina **vairāku pakalpojumu nodrošināšana sabiedriskajā transportā** (piemēram, pasažieru un kravas vienlaicīga pārvadāšana vai pilns klāsts pakalpojumu, ko sniedz pastnieks).



I pielikums:

Valsts atbalsts un ilgtspējīgs transports. Vispārējs aizliegums ar dažiem izņēmumiem

Tā kā pēdējos gados vairums transporta pakalpojumu tirgu ir liberalizēti, uz tiem attiecas vispārējais noteikums par valsts atbalsta aizliegumu. Tomēr zināmos apstākļos ir iespējami daži izņēmumi.

Valsts atbalsts transporta jomā ir saderīgs ar Kopienas valsts atbalsta noteikumiem, ja tas ir³⁷:

„vajadzīgs transporta koordinācijai”. Dalībvalstis drīkst piešķirt atbalstu dzelzceļa transportam, autotransportam un iekšzemes ūdeņu transportam šādos gadījumos: lai atlīdzinātu uzņēmumiem izmaksas par dažu infrastruktūras objektu lietošanu, lai atlīdzinātu par pētniecību un attīstību un lai novērstu liekas jaudas, kas rada nopietnas struktūras problēmas.

„atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem”. Šajā gadījumā kompensācija tiek piešķirta, lai atlīdzinātu uzņēmumiem izmaksas, kas radušās sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja pienākumu pildīšanas dēļ. Kompetentās iestādes drīkst darboties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, lai nodrošinātu, ka vispārējās nozīmes pakalpojumi tiek sniegti lielākā skaitā, drošāk, kvalitatīvāk vai par zemāku cenu nekā tad, ja tiktu izmantoti tikai tirgus resursi. Tāpēc Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (ES) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus³⁸ definē nosacījumus, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/ vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.

Vēl viens izņēmums vispārējam aizliegumam par valsts atbalstu ir ietverts *De minimis* regulā, kas nosaka, ka valsts atbalsts neietekmē iekšējo tirgu, ja valsts atbalsta kopējais apmērs trīs finanšu gadus pēc kārtas ir mazāks nekā 200,000 euro. Šādā gadījumā atbalsts uzskatāms par atbilstošu Līgumam par Eiropas Savienības darbību un iepriekšējās paziņošanas pienākums nav attiecināms. Autoceļu pārvadājumu nozarei noteiktā robeža ir 100 000 euro.

Katrai transporta nozarei (pārvadājumi pa dzelzceļu, gaisu, iekšzemes ūdeņiem, jūru) tiek piemēroti arī atsevišķi konkrētu nozari regulējoši valsts atbalsta noteikumi.

³⁷ Līguma par Eiropas Savienības darbību 93. pants

³⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (ES) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus

II pielikums: Transportu ES reglamentējošie noteikumi

Papildus plašajai ES tiesību aktu bāzei, kas piemērojama katram transporta veidam (autoceļu, gaisa, dzelzceļa, ūdens), kā arī pasažieru tiesībām, Eiropas Komisija ir publicējusi vairākus ar transporta nozari saistītus paziņojumus/grāmatas. Piedāvājam īsu kopsavilkumu par svarīgākajiem dokumentiem.

- Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās”, COM/2013/0913, saukts arī par „Pilsētu mobilitātes paku”, papildina 2007. gada Zaļo grāmatu par mobilitāti pilsētās.
- S. Kephelopoulos, M. Paviotti, F. Anfosso-Lédée (2012). Kopīgā pētniecības centra ziņojums „Kopējās trokšņa novērtēšanas metodes Eiropā” (CNOSSOS-EU)
- Eiropas Komisijas 2011. gada 28. marta Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, COM/2011/0144, nosaka 10 mērķus ceļā uz konkurētspējīgāku un resursu izmantošanas ziņā efektīvāku transporta sistēmu.
- Eiropas Vides komisija (2001). Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija
- Komisijas 2009. gada 17. jūnija paziņojums „Ilgtspējīga nākotne transportam: ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu”, COM/2009/0279, apkopo divu pētījumu rezultātus, trīs fokusa grupu diskusiju rezultātus, kā arī rezultātus konsultācijām ar ieinteresētajām pusēm. Tajā pašā laikā paziņojumā tika noteiktas arī politikas iespējas, kas bija jāpārbauda un jāiekļauj 2011. gada Baltajā grāmatā.
- 2009. gada 4. februāra Zaļā grāmata „TEN-T: politikas pārskats. Ceļā uz integrētāku Eiropas transporta tīklu, kas sekmētu kopējās transporta politikas īstenošanu”, COM/2009/0044, ar šo Zaļo grāmatu Komisija aizsāka plašu Transeiropas transporta tīkla politikas (TEN-T) pārskatīšanu. Zaļajā grāmatā aplūkoti tādi politiskie un ekonomiskie izaicinājumi politikā kā mērķu sasniegšana klimata pārmaiņu jomā, turpmāka ekonomiskā izaugsme, ekonomiskā un sociālā kohēzija, kā arī Eiropas starptautiskās nozīmes stiprināšana.
- Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija”, COM/2008/0435, veido daļu no iniciatīvu kopuma, kuru mērķis ir padarīt transporta jomu ilgtspējīgāku. Stratēģija paredzēja iekļaut ārējās transporta izmaksas (piesārņojums, troksnis, sastrēgumi u.c.) maksā par pakalpojumu lietotāju, lai rosinātu patērētājus mainīt savu uzvedību.
- Komisijas 2008. gada 6. oktobra paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Reģionu komitejai un Ekonomikas un sociālo lietu komitejai „Zaļā grāmata par teritoriālo kohēziju. Teritoriālās daudzveidības priekšrocību izmantošana”, COM/2008/0616
- Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei „Zaļāks transports”, COM/2008/0433
- Komisijas 2007. gada 25. septembra Zaļā grāmata „Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru”, COM/2007/0551, aizsāka diskusijas par jautājumiem, kas īpaši saistīti ar pilsētu transportu, lai rastu Eiropas līmenī piemērojamus risinājumus, jo 60% no piesārņojuma Eiropā koncentrējas pilsētās, kas nodrošina gandrīz 85% IKP.
- Komisijas 2006. gada 22. jūnija paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam „Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā” Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats, COM/2006/0314
- Eiropas Komisijas 2005. gada 6. jūlija Direktīva 2005/33/EK, ar ko groza Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā
- Komisijas 2005. gada 21. septembra darba dokuments „Pielikums Komisijas paziņojumam Padomei un Eiropas Parlamentam „Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu””, SEC/2005/1133
- 2001. gada 12. septembra Baltā grāmata „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam — laiks izlemt”, COM/2001/0370, pamatojoties uz intermodalitātes principiem, nosaka pašreizējās politikas priekšnoteikumus. Tā tika pārskatīta 2006. gadā.
- Komisijas 1999. gada 14. janvāra paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Kohēzija un Transports”, tā mērķis ir attīstīt efektīvu un ilgtspējīgu Eiropas transporta sistēmu, ņemot vērā ekonomiskās izaugsmes iespējas reģionālā līmenī, Savienības paplašināšanos, iekļaujot jaunas dalībvalstis, un sabiedriskā transporta nozīmību.

III pielikums: Izmantotās literatūras saraksts

Piedāvājam iepazīties ar noderīgiem informācijas avotiem, kas tika izmantoti šo vadlīniju izstrādāšanā:

- F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J. M. Terres, C. Bamps, Kopīgā pētniecības centra (JRC) ziņojums „Delimitations of rural areas in Europe using criteria of population density, remoteness and land cover” (Lauku reģionu noteikšana Eiropā, izmantojot iedzīvotāju blīvuma, attāluma un teritorijas platības kritērijus)
- Apvienoto Nāciju Organizācijas Ģenerālā Asambleja (2005). Ģenerālās Asamblejas 2005. gada 15. septembra 2005. gada Pasaulē samita nobeiguma dokuments, Rezolūcija A/60/1. Skatīts: 2009. gada 17. februārī
- Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (2013). From Rural Urban Partnerships: An integrated Approach to Economic Development (Lauku-urbānā partnerība: Integrēta pieeja ekonomiskajai attīstībai)
- Eiropas Komisija. Rural Development in the EU Statistical and Economic Information Report 2013 (Lauku attīstība Eiropas Savienībā: statistikas un ekonomikas informācija, 2013. gada ziņojums)
- Eiropas Ekonomiskās zonas ziņojums Nr. 6/2010. Europe’s ecological backbone: recognising the true value of our mountains (Eiropas ekoloģijas mugurkauls: Mūsu kalnu patiesās vērtības apzināšanās)
- Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla (ESPON) projekts 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion (Transporta pakalpojumi un tīkli: Infrastruktūras attīstības teritoriālās tendences un pamatpiedāvājums teritoriālajai kohēzijai), noslēguma ziņojums, 2004
- Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla (ESPON) projekts, GEOSPECS — Geographic Specificities and Development Potentials in Europe (GEOSPECS — Eiropas ģeogrāfiskās īpatnības un attīstības iespējas) noslēguma ziņojums, 2012
- Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkla (ESPON) projekts, Territorial Dynamics in Europe: Trends in Accessibility (Teritoriālā attīstība Eiropā: tendences sasniedzamības jomā), 2009
- O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieillard, D. Auverlot (2012). Ziņojums „Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux” (Jauna veida mobilitāte lauku un urbānajos reģionos)
- M. Huyghe, H. Baptiste, J. P. Carrière. Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. Développement durable et territoires. Sēj. 4, Nr. 3, 2013. gada 30. oktobris. Pieejams: <http://developpementdurable.revues.org/10000>; DOI: 10.4000/developpementdurable.10000
- Eurostat ziņojums par motorizācijas līmeni
- 2012. gada Eurostat reģionālā gadagrāmata
- Eiropas Komisija. EU transport in figures: statistical pocketbook 2013 (ES transports skaitļos: 2013. gada statistikas rokasgrāmata)
- Horizont 2020: 2014.–2015. gada darba programma transporta jomā

Projekta „Pārvietojies zaļi!” partneri

13 partneri no 10 valstīm, 12 partnerreģioniem:



1. Tervelas province, Spānija



2. Burgosas provinces attīstības biedrība (SODEBUR), Spānija



3. Tesālijas reģions, Grieķija



4. Epirusas reģions, Grieķija



5. Šetlendās salu padome, Apvienotā Karaliste



6. Euromontana, Francija



7. Centrālā Transdonavas reģiona Inovāciju aģentūra, Ungārija



8. Burgenlandes reģionālā pārvalde, Austrija



9. Kraņas Uzņēmējdarbības atbalsta centrs, Slovēnija



10. Rietumpannonas bezpeļņas organizācija, Ungārija



11. Vidzemes plānošanas reģions, Latvija



12. Priekškarpatu reģions, Polija



13. Brandenburgas Infrastruktūras un zemkopības ministrija, Vācija

Meklē mūs internetā:

www.moveongreen.eu

Meklē mūs sociālajos tīklos:

www.facebook.com/MoveOnGreen

<https://twitter.com/MoveOnGreen1>

