

# MOBILITĀTE VISIEM LAUKU APVIDOS

Iedvesmojoši risinājumi no *MAMBA* projekta



# MOBILITĀTE VISIEM LAUKU APVIDOS

Iedvesmojoši risinājumi no *MAMBA* projekta

Autori: *Rupprecht Consult* MAMBA vārdā

Publicēts: 2020. gada jūnijā

**Mobilitāte visiem lauku apvidos:  
Iedvesmojoši risinājumi no MAMBA projekta**

**Atsauces:** Dick, J., Brand, R., Tovaas, K. (2020). *Mobility for All in Rural Areas: Inspiring solutions from MAMBA*. Stockholm: Nordregio.

**Autori:** Julia Dick, Ralf Brand, Kristin Tovaas, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH.

**Līdzautori:** Sandra Brigsā (ViA), Jānis Bikše (ViA), Åsa Ström Hildestrand (Nordregio), Pasi Lamminluoto (Regional Council of North Karelia), Andris Lapāns (ViA), Marianne Pedersen (NaboGo), Annika Schmiedek-Inselmann (Diaconie of Schleswig Holstein)

Publikācijā izmantota informācija no vairākiem MAMBA projekta ietvaros veiktajiem pētījumiem: „Priekšizpēte par novatorisku lauku mobilitātes risinājumu sociāli kulturālajiem faktoriem” (Nordregio), „Priekšizpēte par inovatīvu lauku mobilitātes risinājumu juridiskajiem faktoriem” (IKEM – Klimata aizsardzības, enerģijas un mobilitātes institūts), „Priekšizpēte par lauku mobilitātes risinājumu sociālekonomiskajiem faktoriem (Vidzemes Augstskola), „Priekšizpēte par mobilitātes centru modeļiem” (Ķīles Lietišķo zinātņu universitāte). Visi četri dokumenti ir pieejami lejupielādei vietnē: [www.mambaproject.eu/products/](http://www.mambaproject.eu/products/)

**Līdzautori** (alfabēta secībā): Tanja Aronsen, Maciej Bereda, Sandra Brigsā, Aleksandra Chrystowska-O'Shea, Sylwia Hudziec, Pasi Lamminluoto, Jani Palomäki, Marianne Pedersen, Sami Perälä, Christoffer Pettersson-Hernestig, Anna Plichta-Kotas, Līga Puriņa-Purīte, Nicole Rönnspeiß, Annika Schmiedek-Inselmann, Beatrice Siemons, Päivi Tuisku, Hakan Uraz, Sanna Valkosalo, Jasmin Weissbrodt.

**Zinātniskie recenzenti:** Doris Scheer (*Diakonisches Werk Schleswig-Holstein*), Hakan Uraz, Jakob Marcks (*REM Consult*)

**Redaktori:** Tam McTurk, Citadel Translations

**Izkārtojums:** Agnes Stenqvist Design

**Vāka attēli:** Charles Lamb/Unsplash

**Atruna:** Par šajā publikācijā paustajiem uzskatiem ir atbildīgi tikai minētie autori, un tie ne vienmēr atspoguļo Eiropas Komisijas vai *Interreg* Baltijas jūras reģiona programmas viedokli.

**Autortiesības:** Visi šīs publikācijas attēli un teksta elementi, kuriem ir minēts avots, ir norādīto organizāciju vai personu īpašums. Autori aicina plaši izmantot šajā publikācijā pieejamo informāciju. Šo dokumentu bez maksas var kopēt un atkārtoti izplatīt, izmantojot jebkuru datu nesēju vai sociālos mēdijus, ar nosacījumu, ka a) avots tiek norādīts, izmantojot iepriekšminēto atsauci, un b) izplatītā materiāla izmantošana ir bezmaksas. Šī dokumenta komerciāla izmantošana, kā arī tā saturs izmaiņas ir atļautas tikai ar autortiesību īpašnieku atļauju. Juridiskā ziņā šī dokumenta izmantošanu reglamentē *Creative Commons* licence CC BY-NC-ND 4.0 (*Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International*). Licences juridiskais teksts ir pieejams vietnē: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.

**Kontaktinformācija:**

Diaconie of Schleswig Holstein  
(Vadošais partneris projektā MAMBA),  
Nicole Rönnspeiß: [roennspiess@diakonie-sh.de](mailto:roennspiess@diakonie-sh.de)

[www.mambaproject.eu](http://www.mambaproject.eu)

**MAMBA** ir starpvalstu sadarbības projekts, ko daļēji finansē Eiropas Savienība (no Eiropas Reģionālās attīstības fonda saskaņā ar *Interreg* Baltijas jūras reģiona programmu 2014.–2020. gadam). Par šīs publikācijas saturu ir atbildīgi tikai tās autori, un tā nekādā gadījumā neatspoguļo Eiropas Savienības, vadošās iestādes vai *Interreg* Baltijas jūras reģiona programmas 2014.–2020. gadam kopīgā sekretariāta viedokli. Visi attēli ir aizsargāti ar autortiesībām un ir to īpašnieku īpašums.

# Satura rādītājs

<b>Laipni lūgti!</b>	<b>6</b>
<b>Priekšvārds</b>	<b>7</b>
<b>1. Ievads</b>	<b>8</b>
<b>2. Izaicinājumi pieņemti! Izpratne par pieejamas lauku mobilitātes uzlabošanas iespējām</b>	<b>10</b>
<b>3. Ņemiet vērā vietējo kontekstu!</b>	<b>14</b>
3.1. Izmantojiet savus esošos resursus	14
3.2. Izvērtējiet esošo situāciju	15
3.3. Ievērojiet likumus!	16
<b>4. Iedvesmojieties no šiem inovatīvajiem mobilitātes risinājumiem!</b>	<b>18</b>
4.1. Digitālās mobilitātes centrs Ziemeļkarēlijā, Somijā	18
4.2. Transports pēc pieprasījuma Vidzemes plānošanas reģionā, Latvijā	21
4.3. Mobilitātes risinājumi Beļsko, Polijā	26
4.3.1. Transports pēc pieprasījuma Beļsko, Polijā	27
4.3.2. Nekomerčiāla brauciena apvienošana Beļsko Bjalā, Polijā	29
4.4. Lauku automašīnu koplietošanas un mobilitātes centrs Kukshāfenā, Vācijā	30
4.5. Transporta pēc pieprasījuma sistēma „ALFA” un interaktīvā karte Plēnā (Plön), Vācijā	35
4.6. Radoši mobilitātes un pieejamības risinājumi Trelleborgā, Zviedrijā	38
4.6.1. Mobilitātes diskusiju platforma	38
4.6.2. Kopstrādes telpa „Kontorskafé” un digitālais mobilitātes centrs	41
4.6.3. Autobusa transports gados vecākiem cilvēkiem	42
4.7. Kopbraukšanas lietotne Vejlē, Dānijā	45
4.8. Pakalpojuma pieejamības risinājums Hallig Hooge, Vācijā	48
4.9. Mobilitātes pakalpojumu reģionālā vadības grupa Dienvidu Ostrobotnijā, Somijā	52
<b>5. Secinājumi</b>	<b>55</b>
<b>Vairāk informācijas</b>	<b>58</b>

# Laipni lūgti!

Šis dokuments dod ieskatu inovatīvajos mobilitātes risinājumos, kas izstrādāti un ieviesti *MAMBA* projekta ietvaros. Katrs no tiem ir atšķirīgs, katram ir savs stāsts un vēsture, jo tajos visos ir izmantotas reģiona unikālās vietējās situācijas iespējas. Šī pieredze aprakstīta dažādos veidos, tādējādi atspoguļojot dažādos cilvēkus, kuri darbojas uz vietas labākas lauku mobilitātes un pieejamības veicināšanai. Lasītājs tiek vests ceļojumā izpētīt dažādus *MAMBA* projekta risinājumus, kur vietējie projekta ieviesēji dalās pieredzē par dažādajiem izaicinājumiem,

ar kuriem viņiem nācās saskarties, kā arī iepazīstina ar sevis atklātajiem risinājumiem. Mēs vēlamies sirsnīgi pateikties visiem, kas piedalījās šī svarīgā dokumenta izstrādē. Mēs ceram, ka tas iedvesmos citus, kuri cenšas sasniegt līdzīgus mērķus. Tie ir cilvēki, kuri vēlas uzlabot mobilitātes situāciju savā lauku reģionā ar jaunu partnerību un inovatīvu ideju palīdzību, apņemoties sniegt labumu visiem, kas dzīvo Eiropas skaistajos lauku apvidos.

Avots: Taneli-Lahtinen/Unsplash



# Priekšvārds

Mēs kā *MAMBA* vadošais partneris esam pārliecināti, ka nodrošināt spēcīgu un ilgtspējīgu sabiedrības kohēziju var tāda sociāla Eiropa, kas nodrošina vienlīdzīgu līdzdalību visiem cilvēkiem, īpaši tiem, kuri atrodas nelabvēlīgā situācijā. Vienlīdzīga piekļuve būtiskajiem pakalpojumiem ir viens no mūsu darbības sociālās ētikas principiem. Tādējādi pakalpojumu mobilitāte un pieejamība ir izšķiroši faktori šī mērķa sasniegšanai, kuri savas darbības laikā jāņem vērā mūsu Šlesvīgas-Holšteinas diakonijas komandām visās sociālā darba jomās. Tas ir iemesls, kāpēc mēs ar lepnumu vādījām *MAMBA* konsorciju trīs gadu garumā šajā aizraujošajā kopīgajā ceļojumā.

Mēs nevaram turpināt paļauties uz tradicionālajiem transporta veidiem, lai atrisinātu visas mobilitātes problēmas, it īpaši lauku apvidos ar tādām demogrāfiskām problēmām kā emigrācija un sabiedrības novecošana. Tāpēc mums ir radoši jādomā par jauniem veidiem, kā lauku apvidos nodrošināt pieejamību ikvienam, izmantojot jaunākos sasniegumus koplietošanas pakalpojumu vai komunikācijas tehnoloģiju jomā. Ir arī daudzsoļīgi gadījumi, kad noteikti pakalpojumi „nāk” pie cilvēkiem, nevis katrs iedzīvotājs individuāli dodas uz veikalu, banku, pie ārsta utt. Tādiem projektiem kā *MAMBA* šajā kontekstā ir izšķiroša loma, jo tie apgūst jaunas teritorijas, izmēģina ko novatorisku, pat uzņemas zināmu risku un sniedz konkrētus un taustāmus ieguvumus cilvēkiem neatkarīgi no tā, kur viņi dzīvo. Tādējādi šie projekti veicina sociālekonomisko iekļaušanu, lielākas iespējas visiem un līdzsvarotu attīstību plašākā reģionā.

*MAMBA* projekta ietvaros tika īstenoti vairāk nekā desmit pilotprojekti lauku un dažkārt pat ļoti attālos reģionos sešās Baltijas jūras reģiona valstīs. Daži no tiem ietilpst kategorijā „cilvēki pēc pakalpojuma”, bet citi īsteno ideju „pakalpojumi pie cilvēkiem”. Digitāli un fiziski ir izveidoti tā sauktie mobilitātes centri, kas apkopo un integrē informāciju par dažādu transporta veidu pakalpojumiem, tādējādi iedzīvotājiem nodrošinot vieglāku piekļuvei mobilitātei un sociālajām precēm. Visi *MAMBA* partneru reģioni saskaras ar

kopīgām problēmām, taču katram no tiem ir arī savas īpašas iespējas, piemēram, iesaistītas kopienas, cieši saistīti sociālie tīkli utt. Tāpēc ir svarīgi, lai *MAMBA* pieredze tiktu nodota cilvēkiem, kuriem ir motivācija uzlabot situāciju savās lauku kopienās.

Šī publikācija kalpo tieši šim mērķim. Tas ir 16 *MAMBA* partneru starpvalstu sadarbības rezultāts, kur sadarbojoties un mācoties vienam no otra, ir ieviestas labākās iespējamās idejas vietējā līmenī. Tagad, ceļojuma starpposmā, viņi atskatās uz padarīto un paškritiski pārdomā, kas izdevās labi, ko varēja uzlabot un ko var ieteikt citiem, kuri vēlas risināt līdzīgas problēmas. Šeit gūtās mācības ir radušās pārrobežu sadarbības rezultātā. Tas ir veids, kā kopīgi virzīties uz priekšu nepārtraukti mainīgajā ES vidē, veicinot reģionālo kohēziju un tādējādi uzlabojot cilvēku dzīvi vietējā līmenī.

Šī publikācija ir viens no *MAMBA* vadošajiem rezultātiem blakus tādiem dokumentiem kā „Ceļvedis sadarbībā balstītiem risinājumiem”, „Ieteikumi politikas izstrādē” un „Datubāze inovatīviem mobilitātes gadījumiem”. Kopā tie sniedz vērtīgu iedvesmu un padomus tiem iedzīvotājiem, pakalpojumu sniedzējiem, iestādēm, uzņēmumiem un visiem citiem, kas vēlas pozitīvi ietekmēt savas kopienas dzīvi. Citiem vārdiem sakot, *MAMBA* un ikviens, kas izmanto tās iedvesmu un padomus, pievienojas Šlesvīgas-Holšteinas diakonijai, cenšoties veicināt mazāk attīstīto Eiropas Savienības reģionu sociālajai attīstībai. Es esmu pateicīgs visiem, kas dod savu artavu šo ambiciozo mērķu īstenošanā – uzrotīsim piedurknes un ķersimies pie darba!



Heiko Nass

**Heiko Nass (Heiko Naß),**  
valsts mācītājs  
Šlesvīgas-Holšteinas  
diakonijā

# 1. Ievads

## Kas ir MAMBA projekts?

MAMBA ir saīsinājums projektam *Maximising Mobility and Accessibility of Services in Regions Affected by Demographic Change* (Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos). Tas ir Eiropas Interreg programmas projekts, kura mērķis ir uzlabot dzīves kvalitāti Baltijas jūras reģiona lauku apvidos, izmantojot inovatīvus mobilitātes un piekļuves risinājumus.

No pirmā acu uzmetiena šādu reģionu izredzes šķiet drūmas. Tādi procesi kā, piemēram, sabiedrības novecošanās, emigrācija, ekonomiskās problēmas vai ierobežots valsts budžets daudzus attālus reģionus visā Eiropā ievēl „Iejupslīdes lokā”. Tas ir kā nebeidzams cikls, kas negatīvi ietekmē dzīves kvalitāti lauku apvidos. Tomēr, paraugoties rūpīgāk, tur ir daudz slēpta potenciāla, kas ir jāattīsta, virzoties uz risinājumiem. Tas ietver spēcīgus sociālos tīklus, radošumu, apņemšanos, resursus, kolektīvu labdarības sajūtu un dažādas infrastruktūras, kuras pieder vietējās kopienas locekļiem un/vai sabiedriskajam sektoram. MAMBA projekts parāda, kā ar nelielu iekļaušanos var reāli un efektīvi mainīt un pārraut šo apburto loku.



Avots: Anete Gluha, Mazsalacas pašvaldība.

Mēs ceram, ka mēs pamodināsim jūsu zinātkāri, aicinot uzzināt vairāk par MAMBA idejām un sekmīgiem vietējiem projektiem, neaizmirstot pieminēt arī grūtības un to novēršanai atrastos risinājumus. Tas viss atrodams šajā publikācijā, kuru mēs lepmi esam nosaukuši „Mobilitāte visiem lauku apvidos”.

## Kā MAMBA projekts padara lauku reģionus par labāku dzīves vietu

MAMBA projekts veicina ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus lauku apvidos Baltijas jūras reģionā, šajā procesā iesaistot pakalpojuma lietotājus. Tiek izmantotas divas galvenās pieejas:

- **Cilvēki pēc pakalpojuma:** tas nozīmē iespēju cilvēkiem vieglāk piekļūt noteiktiem pakalpojumiem (veikalim, bankām, bibliotēkām, ārstiem utt.).
- **Pakalpojumi pie cilvēkiem:** tas nozīmē, ka noteiktu pakalpojumu sniedzēji paši ierodas pie cilvēkiem – vai vismaz līdz noteiktai netālu esošai vietai, piemēram, ciemata centram.

Triju gadu laikā 15 partneru konsorcijs no 6 valstīm projekta ietvaros meklēja atbildes uz šādiem jautājumiem:

- Kā nākotnē mēs varam organizēt lauku mobilitāti un labklājības pakalpojumus tā, lai tie sasniegtu cilvēkus, kuriem tie nepieciešami?
- Kā mēs varam attīstīt lauku iedzīvotāju mobilitātes pakalpojumus, kas ir pēc iespējas nodēriģāki un pieejamāki visiem iedzīvotājiem?
- Kā varētu izmantot tehnoloģijas, lai atbalstītu un uzlabotu lauku mobilitātes pakalpojumus?
- Kādā veidā mēs varam iesaistīt lietotājus, lai būtu iespējams attīstīt viņu vajadzībām atbilstošus lauku mobilitātes pakalpojumus?

Projekta partneri kopā ar vietējām ieinteresētām personām ir izveidojuši vairāk nekā duci dažādu mobilitātes risinājumu attālos reģionos, pilsētās un ciematos visā Baltijas jūras reģionā. Reizēm šo mēģinājumu gaitā radās finansiāli, sociāli, organizatoriski, kā arī politiski vai juridiski izaicinājumi.





Avots: Jānis Bikše.

## Mobilitātes pakalpojumu novērtēšana

Novatorisku mobilitātes un pieejamības risinājumu izveide

Lietotāju iesaistīšana jaunu risinājumu izstrādē

mi. Tomēr ar drosmi, atjautību un elastību vairums no šiem izaicinājumiem ir pārvarēti. Tā, piemēram, MAMBA projekta ietvaros Latvijā tika uzsākts pirmais „transporta pēc pieprasījuma” projekts lauku apvidos – tas ir process, kas prasīja daudz novatoriska darba (24. lpp.). Hallighogē, attālā Vācijas salā Ziemeļjūrā, kurā ir tikai aptuveni 100 iedzīvotāju, tika uzlabota sociālo konsultāciju sniegšana, izmantojot digitālos līdzekļus, tādējādi samazinot vajadzības pēc transporta un uzlabojot dzīves kvalitāti salā (56. lpp.). Augšsilēzijā, Polijā, MAMBA projekts ar jauna, uz pieprasījumu balstīta transporta pakalpojuma palīdzību ir savienojis attālos ciematus ar tuvējām pilsētām (31. lpp.). Savukārt Dienvidzviedrijas lauku daļā ieviešot kopstrādāšanas telpas tika mazināts pārvietošanās attālums starp darbu un mājām, tādējādi uzlabojot sabiedrisko dzīvi. Šis projekts 2020. gadā pat tika nominēts pašvaldības inovāciju balvai (44. lpp.). Šie ir tikai daži MAMBA iniciatīvu piemēri.

Tālāk dokumentā varat smelties vairāk iedvesmas, sīkāk izpētot gan jau pieminētos, gan arī citus gadījumus. **2. nodaļā** ir izceltas inovatīvu mobilitātes risinājumu problēmas un iespējas lauku apvidos. **3. nodaļā** ir parādīti un izskaidroti dažādi faktori, kuriem var būt nozīme inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanā. Tas ietver finanšu, juridiskos

un cilvēkresursu apsvērumus. Dokumenta galvenā daļa ir **4. nodaļa**, kurā aprakstīti dažādās Baltijas jūras reģiona lauku teritorijās īstenotie MAMBA pilotprojekti. To ieviešanas gaitā gūtā pieredze ir apkopota **5. nodaļā** ar nosaukumu „Gūtās atziņas”.

Ja šie inovatīvie mobilitātes risinājumi rada interesi un motivē jūs rīkoties, turpinājumā ir uzskaitīti daži citi dokumenti, kurus mēs iesakām:

- 1) „A Guide to Collaborative Mobility Solutions in Rural Areas” (Ceļvedis sadarbībā balstītiem mobilitātes risinājumiem lauku apvidos). Šī ir vēl viena MAMBA projekta pamatiniciatīva, kas sniedz detalizētas vadlīnijas novatorisku mobilitātes risinājumu plānošanai un ieviešanai. Tas ir pieejams MAMBA vietnē: [www.mambaproject.eu](http://www.mambaproject.eu)
- 2) MAMBA inovatīvo mobilitātes risinājumu datubāze, kurā jūs atradīsit ļoti daudz piemēru no Baltijas jūras reģiona un ārpus tā, labas prakses skaidrojumus, iedvesmu un lietotāju kontakta informāciju: [www.mambaproject.eu/database](http://www.mambaproject.eu/database)
- 3) Vadlīniju dokuments politikas veidošanai politikas veidotājiem piedāvā vairākus diskusiju tematus un problēmjautājumus, kas varētu noderēt politikas un likumdošanas izmaiņu iniciēšanai ar mērķi uzlabot mobilitāti un pakalpojumu pieejamību lauku apvidos. Arī to jūs to varat atrast MAMBA projekta vietnē: [www.mambaproject.eu](http://www.mambaproject.eu).

## 2. Izaicinājumi pieņemti! Izpratne par pieejamas lauku mobilitātes uzlabošanas iespējām

### Izaicinājumi

Lauku apvidiem ir raksturīgi lieli attālumi un zems iedzīvotāju blīvums. Tas padara tradicionālo sabiedrisko transportu un sociālo pakalpojumu nodrošināšanu problemātisku un dārgu sabiedriskajam sektoram. Tajā pašā laikā pietiekamām transporta iespējām un sociālajiem pakalpojumiem ir liela nozīme attālos reģionos, jo:

- Piekļuve transportam ir svarīgs faktors lauku un attālo reģionu konkurētspējas, ilgtspējības un pievilcības uzlabošanā. Tas tiek sasniegts, nodrošinot gan iedzīvotājiem, gan arī potenciālajiem apmeklētājiem piekļuvi galvenajiem pakalpojumiem, piemēram, nodarbinātībai, izglītībai, veselības aprūpei un brīvā laika pavadīšanas iespējām.
- Piekļuve pakalpojumiem ir vienlīdz svarīga. Pakalpojumu sliktā pieejamība ir viens no faktoriem, kas izraisa daudzu lauku reģionu atstumtību un perifērizāciju. Tas var izraisīt gan ekonomiskās aktivitātes un potenciāla samazināšanos, gan zemu sociālekonomisko sniegumu.

Gan mobilitātes, gan pakalpojumu pieejamības uzlabošana lauku apvidos ir galvenā atbilde uz izaicinājumiem, ar kuriem šie lauku reģioni saskaras. Tie ir svarīgi, lai izjauktu „lejupslīdes loku”, ar kuru saskaras daudzas lauku kopienas (skat. 1. attēlu)

Lejupslīde lauku apvidos sākas tad, kad to iedzīvotāju skaits, jo īpaši strādājošo nodokļu maksātāju skaits, strauji samazinās. Tā kā lauku apvidos jau tā ir zems iedzīvotāju blīvums, jebkāda iedzīvotāju emigrācija vai novecošanās palielina sabiedriskā sektora pakalpojumu sniegšanas izmaksas uz vienu iedzīvotāju, tādējādi apgrūtinot to uzturēšanu vai uzlabošanu, kas, savukārt noved

pie nepietiekama pakalpojumu un infrastruktūras nodrošinājuma. Līdz ar to šīm teritorijām ir grūti piesaistīt un noturēt uzņēmumus, kuri pārceļas uz ekonomiski izdevīgākiem rajoniem ar lielāku potenciālo klientu un darbinieku skaitu. Darba vietu skaita samazinājums neizbēgami liek iedzīvotājiem turpināt pārcelties, lai atrastu darbu un izglītības iespējas.



Avots: Jānis Bikše.



Avots: Andris Lapāns



1. attēls: Lejupslīdes loks lauku teritorijās. Avots: ESAO, 2010. gads.

Tādējādi saasinās lejupslīdes apburtais loks, jo sabiedriskajam sektoram paliek arvien mazāk pieejamo līdzekļu, lai viens pats nodrošinātu pietiekamu piekļuvi mobilitātei un sociālajiem pakalpojumiem. Daudziem lauku reģioniem tas nozīmē, ka valsts iestādēm ir jāsamazina sabiedriskā transporta un sociālo pakalpojumu apjoms, dažos gadījumos pilnībā pārtraucot to sniegšanu. Situācija var pasliktināties, ja iedzīvotāju skaita samazināšanās un novecošanās dēļ sabiedriskā transporta lietotāju kļūst aizvien mazāk, bet vienlaikus arvien lielākam skaitam cilvēku ir nepieciešami īpaši transporta pakalpojumi, piemēram, slimnīcas un speciālā transporta pakalpojumi. Lai šo reģionu iedzīvotāji varētu saglabāt savu dzīvesveidu un pilnvērtīgi iekļauties sabiedrībā, tiem nav citas izvēles, kā iegādāties savu automašīnu (ja vien viņi ir fiziski un finansiāli spējīgi). Galu galā, kopā ņemti, visi šie faktori izraisa strauju lauku iedzīvotāju dzīves kvalitātes pazemināšanos.

## Iespējas:

Viens no galvenajiem veidiem, kā uzlabot piekļuvi mobilitātei un sociālajiem pakalpojumiem lejupslīdes apburtā loka skartajos apgabalos, ir atrast inovatīvus veidus, kas, ņemot vērā strukturālās izmaiņas ekonomikā un demogrāfiskajā situācijā, varētu situāciju mainīt. Galvenais mērķis ir uzlabot pieejamību un apmierināt palikušo iedzīvotāju mobilitātes vajadzības, tādējādi uzlabojot viņu dzīves kvalitāti. Īstermiņā tas padara teritoriju dzīvošanai piemērotāku un mazina sociālo izolāciju; ilgākā termiņā tas varētu palīdzēt mainīt lejupslīdes loku, piesaistot vairāk iedzīvotāju un uzņēmumu, tādējādi uzlabojot teritorijas ekonomisko dzīvotspēju.

Salīdzinot ar pilsētām, lauku teritorijām ir gan atšķirīgas vajadzības, gan arī atšķirīgi resursi. Šī izejuma dēļ risinājumus, kas būtu sekmīgi pilsētu vai piepilsētu teritorijās, nevar tā vienkārši pārnest uz lauku apvidiem. Bet – vai labākas mobilitātes un pakalpojumu pieejamības meklējumiem lauku apvidos ir jābūt kā cīņai ar vējdzirnavām? Mēs uzskatām, ka tas tā nav. Lauku apvidi var būt īpaši auglīga augsne sabiedriskajam sektoram un vietējiem dalībniekiem, lai attīstītu sadarbību un veiksmīgi ieviestu mobilitātes risinājumus. Sadarbība starp privātiem vai brīvprātīgiem dalībniekiem un sabiedrisko sektoru noved pie jauninājumiem, lielākas sociālās kohēzijas un atbildības par rastajiem risinājumiem. Šī sadarbība jāattīsta radoši, izejot ārpus ierastajiem paradumiem, lomām un atbildības un atrodot veidus, kā ieinteresēt dažādās puses šajā sadarbībā starp sabiedrisko sektoru un iedzīvotājiem. To var panākt, efektīvi mobilizējot dažādu dalībnieku esošos resursus kopīgam mērķim. Tam nepieciešama valsts sektora vēlme būt līdzvērtīgam



Avots: Johanna Feuk Westhoff, projekts MAMBA

partnerim un sadarbības mobilitātes risinājumu veicinātājam.

Neskatoties uz to, ka lauku apvidos ir zemāks iedzīvotāju blīvums, tiem parasti raksturīga biežāka komunikācija un savstarpēja uzticēšanās kaimiņu starpā. Tas savā ziņā ir neizmantots sociālais kapitāls, kas gaida mobilizāciju kopīgiem mobilitātes risinājumiem. Šī īpatnība sniedz iespēju efektīvi sadarboties ar sabiedriskā transporta esošo infrastruktūru un, izmantojot vietējos komunikācijas tīklus, nodrošināt pakalpojumus, kas nozīmīgi vietējiem iedzīvotājiem un par zemākām izmaksām.

Projekti, kas, izmantojot šo potenciālu, veiksmīgi izstrādāti un ieviesti, īpaši koncentrējas uz „pēdējās jūdzes” risinājumiem un personalizētu transportu – tostarp uz elastīgiem pakalpojumiem, kas sniegti pēc pieprasījuma, automašīnu koplietošanu, kopbraukšanu un velosipēdiem ar elektrisko piedziņu.

## MAMBA risinājumi

MAMBA partneri pieņēma lauku apvidiem raksturīgos izaicinājumus un, kopīgi sadarbojoties, izstrādāja un ieviesa dažādus mobilitātes risinājumus ar mērķi palīdzēt pārtraukt lejupslīdes loku. 36 mēnešu projekta laikā inovatīvie mobilitātes risinājumi tika izstrādāti, apspriesti, ieviesti un pārbaudīti, tādējādi gūstot informāciju par to efektivitāti un ilgtspēju. Šis laika periods deva iespēju novērot MAMBA pilotprojektu ieviešanas gaitu un veiktās izmaiņas, kuras lielā mērā ietekmēja teritorijas sociālie, kultūras un ekonomiskie faktori.

Šajā dokumentā aprakstītas darbības, kas izstrādātas un ieviestas MAMBA projekta ietvaros. Dažas no tām koncentrējās uz „cilvēki pēc pakalpojuma” risinājumiem, uzlabojot piekļuvi dažādiem pakalpojumiem. Citu mērķis bija atrast jaunus veidus, kā pakalpojumi varētu nonākt līdz cilvēkiem vai kā samazināt vajadzību pēc pārbraucieniem, nodrošinot telpu attālinātam darbam. Citos gadījumos MAMBA partneri izstrādāja arī tā sauca-

**MAMBA**  
lauku mobilitātes  
un pieejamības  
risinājumi



**MAMBA lauku mobilitātes un pieejamības risinājumi.**

mos mobilitātes centrus kas kalpoja kā līdzeklis, lai vienā galvenajā informācijas centrā gan fiziski, gan arī digitāli integrētu informāciju par dažādiem transporta veidiem.

MAMBA risinājumos vienmēr cenšas izmantot vietējās iespējas un resursus. Tajos tiek izmantota vietējā sabiedrība, kā tas bija, piemēram, Trelleborgā (44. lpp.) un Vejlē (52. lpp.). Vēl viens piemērs ir Plēna, kur papildu pakalpojumi paplašināja jau esošo

sabiedriskā transporta sistēmu (40. lpp.). Kopumā MAMBA risinājumu pieredze ir tāda, ka lauku apvidi ir spējīgi sniegt labākus mobilitātes risinājumus vietējiem iedzīvotājiem tad, ja sabiedriskais sektors un vietējie dalībnieki strādā kopā. Vairāk par to, kā tas panākts, lasiet 4. nodaļā.

# 3. Nemiet vērā vietējo kontekstu!

Šajā nodaļā ir izskaidroti trīs svarīgi aspekti, kas ir jāapsver vietējo mobilitātes risinājumu uzlabošanas procesa agrīnā posmā. Tas nozīmē ne tikai svarīgu iespēju, bet arī iespējamo šķēršļu novērtēšanu.

- Pats svarīgākais aspekts ir **iekšējie resursi**. Tas ietver cilvēkus, zinātību, pieredzi un prasmes; lēmumu pieņemšanas struktūras, esošos kontaktus, naudu (protams) un citus resursus.
- Otrais aspekts ir skaidri saprast noteicošos **jūsu reģiona** faktoros. Piemēram, vai tas ir kalnains vai līdzens? Kāds ir vidējais iedzīvotāju vecums? Kāds ir bezdarba līmenis? Vai cilvēki parasti ir atvērti jaunu lietu izmēģināšanai? Vai pašvaldība ir stabila? Kad ir paredzētas nākamās vēlēšanas? Šie un dažādi citi faktori būs nozīmīgi.
- Ļoti svarīgs trešais aspekts, kas jāņem vērā, ir **tiesiskā situācija**. Galu galā jūsu idejai ir jāatbilst esošajiem likumiem par transporta licencēm, atbildības noteikumiem, datu aizsardzību, nodokļu noteikumiem utt. Ir svarīgi jau pašā sākumā paturēt prātā visus šādus saistītos aspektus.

## 3.1. Izmantojiet savus esošos resursus

Resursi var būt gan cilvēki, gan arī finansiāla atbalsta veidi vai jau esošas struktūras jūsu vietējā sabiedrībā.

### Potenciālo partneru tīkls

#### *Kas varētu palīdzēt ar inovatīviem mobilitātes risinājumiem?*

Par jauniem mobilitātes risinājumiem nekad nevar būt atbildīga tikai viena organizācija. Tie vienmēr ir atkarīgi no sadarbības partneru loka. Tipiski partneri šādā stratēģiskā aliansē būtu sabiedriskā transporta operatori, vietējās iestādes un – protams – lietotāji. Svarīga nozīme var būt arī skolām, universitātēm, bankām, fondiem, pilsoņu grupām, tirdzniecības kamerām un pat reliģiskām organizācijām.<sup>1</sup> Radoši padomājiet par to, kurš varētu palīdzēt un savlaicīgi viņus iesaistiet.

### Pārvaldības struktūras

#### *Cik efektīvas ir jūsu organizācijas lēmumu pieņemšanas struktūras?*

Ceļš uz sekmīgu mobilitātes risinājumu ir ceļojums, kas paredz daudzus lēmumus – daži no tiem ir nenozīmīgāki, citi – vērienīgāki. Šim procesam ir svarīgi izveidot efektīvu vadības struktūru. Šajā kontekstā galvenie jautājumi ir: Kurš var pieņemt kādus lēmumus? Vai dažiem lēmumiem ir nepieciešama visu dalībnieku kopsapulce, kas notiek tikai reizi gadā? Vai jums ir datortehnika un prasmes efektīvi komunicēt ar lielu cilvēku grupu, sekot finansēm, sagatavot informatīvo materiālu, deleģēt un kontrolēt uzdevumus? Pat ja jūsu mobilitātes risinājuma mērķis nav gūt peļņu, jums vajadzētu spēt to uzskatīt par uzņēmējdarbību.

### Tehnoloģiskie un digitālie risinājumi

#### *Kādi ir jūsu priekšnoteikumi tehnoloģiskiem un digitāliem risinājumiem?*

Domājot par tehnoloģiskiem vai digitāliem risinājumiem (piemēram, elastīga pakalpojuma pēc pieprasījuma rezervēšana), ir svarīgi pārbaudīt IST (informācijas un sakaru tehnoloģijas) infrastruktūras pieejamību un kvalitāti. Mobīlo sakaru nodrošinājums var būt nepietiekams, ne vienmēr visiem ir dators, planšetdators vai viedtālrunis ar pietiekamu datu apjomu. Neuzskatiet šādas lietas par pašsaprotamām.

Būtiski ir arī saprast, cik lielā mērā un cik droši cilvēki mēdz izmantot digitālos rīkus. Lauku apvidos tas bieži ir izaicinājums, jo vecāka gadagājuma cilvēki parasti mazāk pārzina digitālos risinājumus. Tāda bija pieredze digitālās platformas ieviešanā Ziemeļkarēlijā (18. lpp.). Var paiet diezgan ilgs laiks, līdz cilvēki uzticēsies un izmantos „izsmalcinātus” tehnoloģiskus jauninājumus.

Pēc iespējas ir jāizvairās no kādu noteiktu iedzīvotāju grupu izslēgšanas. Tātad, pat ja digitālie risinājumi ir jūsu projekta pamatelements, padomājiet par citām piemērotām atbalsta iespējām, kas palīdzētu vecāka gadagājuma cilvēkiem vai cilvēkiem ar invaliditāti gūt labumu no mobilitātes pakalpojumiem, piemēram, (brīvpātīgu) tālruņa pakalpojumu.

## Finansējums

### ***Kā jūsu reģionā tiek finansēts sabiedriskais transports, un kurš varētu līdzfinansēt inovatīvos mobilitātes risinājumus?***

Neapšaubāmi, naudai ir nozīme, un tas attiecas arī uz inovatīviem mobilitātes risinājumiem. Pārliecinieties, ka pievēršat uzmanību šiem trim aspektiem: mobilitātes risinājumu izveidošanas un ekspluatācijas izmaksas organizatoriem, iespējamie finansējuma avoti un cena lietotājiem, ieskaitot arī visas atlaides.

Izvērtējiet inovatīva mobilitātes risinājuma dažādus izmaksu veidus. Padomājiet par fiksētajām izmaksām, tas ir, tādām izmaksām, kas rodas neatkarīgi no sniegtā pakalpojumu apjoma. Būtiskas ir arī mainīgās izmaksas, kas ir saistītas ar sniegtu pakalpojumu apjomu. Neaizmirstiet arī par īpašajām izmaksām autovadītājiem, administratoriem, apkopes darbiniekiem vai citam personālam, komunikācijas un apdrošināšanas izmaksām<sup>2</sup>.

Jaunu mobilitātes risinājumu finansēšanas avoti var būt sabiedriski un/vai privāti. Visos reģionos, kur tika ieviesti MAMBA risinājumi, sabiedrisko transportu subsidē no valsts vai vietējo pašvaldību budžeta. Citreiz projekta sākotnējā posmā finansālus vai cita veida ieguldījumus veic arī filantropiski fondi. Papildus jūs varat arī apsvērt iespēju izveidot sponsorēšanas pasākumus sadarbībā ar vietējiem uzņēmumiem.

Plānojot mobilitātes pakalpojuma cenu politiku, jāņem vērā ne tikai kopējais plānoto lietotāju skaits, bet arī dažādu mērķa grupu maksātspēja. Iespējams, jūs vēlaties piešķirt atlaides grupām ar īpašām vajadzībām, piemēram, cilvēkiem ar invaliditāti, pensionāriem, studentiem un ģimenēm vai iedzīvotājiem ar zemu ienākumu līmeni. Lai palielinātu klientu lojalitāti, jūs varat arī apsvērt iespēju piedāvāt atlaides mēneša vai gada biļetēm<sup>2</sup>.

### **Apvienošana ar citiem pakalpojumu sniedzējiem**

#### ***Kāda veida pakalpojumi jau tiek nodrošināti jūsu reģionā un kā tie savstarpēji ir savienoti (vai nav)?***

Lauku apvidos bieži ir vietas – kafejnīcas, nelieli stūra veikaliņi vai pat degvielas uzpildes stacijas, kur cilvēkiem tiek piedāvāti konkrēti pakalpojumi. Tos var izmantot kā „enkura punktus” jauniem risinājumiem. Piemēram, ja plānojat izveidot jaunu, brīvprātīgo vadītu autobusu pakalpojumu, pasažieri autobusu varētu gaidīt stūra veikaliņā. Šis

risinājums varētu piesaistīt veikalā arī jaunus klientus. Turklāt, apvienojot pakalpojumus, var stiprināt sociālos kontaktus. Šādos gadījumos apvienojot abus pakalpojumus (šajā piemērā – transportu un iepirkšanos), tiks radīta pozitīva lietotāja pieredze. Ir prātīgi izmantot šādas esošas pakalpojumu struktūras, jo izveidot no nekā jaunas struktūras ir daudz grūtāk<sup>2</sup>.

## 3.2. Izvērtējiet esošo situāciju

Lai ieviestu inovatīvu lauku mobilitātes risinājumu un novērtētu lietotāju vajadzības, ir svarīgi izprast galvenos tos jūsu reģiona faktorus, kas ietekmē un rada iespējamus šķēršļus un virzītājspēkus potenciālajai aktivitātei.

### **Iedzīvotāju struktūra un iedzīvotāju blīvums *Kas ir jūsu reģiona iedzīvotāji?***

Iedzīvotāju struktūra un blīvums ietekmēs mobilitātes mērķi, regularitāti un laika grafiku. Arī vecuma struktūra ietekmēs to, kāpēc, kad un kā cilvēki vēlas nokļūt no punkta A līdz punktam B. Piemēram, gados jaunāku cilvēku mērķis bieži vien ir nokļūt darbavietā. Kad iedzīvotāji kļūst vecāki, palielinās pieprasījums pēc sociālajiem un veselības aprūpes pakalpojumiem. Tāpēc pieprasījums pēc mobilitātes būs atšķirīgs maršrutu un laika ziņā. Jo mazāk cilvēku dzīvo reģionā, jo grūtāk ir uzturēt regulāru un biežu sabiedriskā transporta sistēmu. Lauku reģionos, kur ir daudz vecāka gadagājuma cilvēku, dienas laikā uz darbu dodas mazāk cilvēku, un tāpēc kopējais transporta pieprasījums ir mazāks<sup>2</sup>.

Lai iegūtu ieskatu dažās galvenajās MAMBA projekta reģionu populācijas struktūras pazīmēs Baltijas jūras reģionā, aplūkojiet dažādus reģionālos profilus un kartes MAMBA projekta vietnē: [www.mambaproject.eu/products](http://www.mambaproject.eu/products)

### **Faktori, kas saistīti ar sociālajām grupām *Kā sociālo grupu dinamika var veicināt vai kavēt novatoriskus mobilitātes risinājumus?***

Dažkārt inovatīvie mobilitātes risinājumi var būt izaicinājums attiecībā uz cilvēku individuālajām īpašībām, ņemot vērā viņu vecumu, dzimumu, attieksmi, izglītības statusu, dzīvesveidu un sociāli ekonomisko stāvokli. Ir lietderīgi to paturēt prātā, lai novērtētu, kā šie faktori varētu ietekmēt uzvedību attiecībā uz ceļošanu un jaunu mobilitātes risinājumu pieņemšanu un pārņemšanu<sup>1</sup>. Labs piemērs ir nekomerciālais kopbraukšanas pakalpojums Beļsko

Bjalā. Pirmajā ieviešanas posmā kā mērķa grupa tika izvēlēti studenti. Viņi šķita visvieglāk sasniedzamā grupa, jo viņu vienaudžu grupai bija noteiktas raksturīgas iezīmes, piemēram, zems procents tādu cilvēku skaits, kuriem pieder automašīna, un augsts digitālo risinājumu pratības līmenis (29. lpp.).

### **Politiskā atmosfēra**

#### ***Kāda ir vietējā politiskā atmosfēra?***

#### ***Vai politiķi ir atvērti jaunām idejām?***

Inovatīvā mobilitātes risinājuma iespējamo ieviešanu var ietekmēt politiskā un administratīvā vide. Ja dažādi valdības līmeņi un dažādas politikas jomas (piemēram, veselība un transports) strādā roku rokā, tas ir pozitīvs priekšnosacījums. Ja tas tā nav, tad jaunais mobilitātes risinājums varētu būt labs sākumpunkts, lai uzlabotu mijiedarbību starp dažādiem departamentiem<sup>1</sup>. Tā tas notika, piemēram, Trelleborgā, kur *MAMBA* projekts palīdzēja izveidot mobilitātes diskusiju platformu jaunu inovatīvu lauku apvidus mobilitātes risinājumu apspriešanai, apvienojot dažādus pārvaldes līmeņus un dažādas politikas jomas (38. lpp.).

### **Vietējās ekonomikas struktūra**

#### ***Kā jūs varētu izmantot vietējās ekonomikas struktūru?***

Vietējās ekonomikas struktūra var dažādos veidos dot ieguldījumu inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanā. Lauku apvidos parasti ir novērojama sezonāla darba plūsma, jo tādas nozares kā lauksaimniecība, mežsaimniecība un būvniecība joprojām veido lielu daļu no kopējās ekonomikas. Vēl viens svarīgs ienākumu avots lauku apvidos var būt tūrisms. Attiecīgi mobilitātes pieprasījums būs lielāks un strukturēts atbilstoši sezonai. Piemēram, nesezonā var kļūt pieejami resursi, kas tajā gada laikā ir lieki<sup>2</sup>. Apsveriet iespēju izmantot resursus, kas pašlaik netiek izmantoti, bet kuri varētu būt noderīgi, lai izveidotu jaunu mobilitātes risinājumu vietējiem iedzīvotājiem.

### **Mobilitātes infrastruktūra**

#### ***Kādus mobilitātes pakalpojumus jūs varat izmantot?***

Ir svarīgi analizēt, kā cilvēki pašlaik nodrošina mobilitāti. Pat ja attiecīgās teritorijas ir lauku teritorijas, ļoti iespējams, tur būs dažādi sabiedriskā transporta veidi. Vietējais transports var būt ļoti atkarīgs no automašīnām, kad cilvēki vispār nav pieraduši pie sabiedriskā transporta. Ar vienu ino-

vatīvu mobilitātes risinājumu Trelleborgā tika mēģināts to mainīt, nedēļas nogalēs nodrošinot atpūtas autobusu pakalpojumus vecāka gadagājuma cilvēkiem, mēģinot viņus vispārīgi iepazīstināt ar sabiedriskā transporta iespējām (42. lpp.). Jau esošā sabiedriskā transporta struktūra var būt arī sākumpunkts papildus ieviestam mobilitātes risinājumam.

### **Telpiskie aspekti**

#### ***Vai ir kāds noteikts centrs, vai arī cilvēki dzīvo tālu viens no otra?***

Apdzīvotības struktūra var būt izšķiroša noteikta veida inovatīviem mobilitātes risinājumiem. Tā ir cieši saistīta ar iedzīvotāju blīvumu. Tur, kur vienā vietā koncentrējas liels skaits cilvēku, mobilitātes risinājumu finansēt ir vieglāk nekā izkaisītās apdzīvotās vietās ar lielākiem attālumiem<sup>2</sup>. Šādu centru var izmantot kā potenciālu tikšanās vietu vai apvienotu pakalpojumu sniegšanai. Labs piemērs tam ir Trelleborgā izstrādātā kopā strādāšanas telpa (41. lpp.).

### **Ģeogrāfiskie apstākļi**

#### ***Kādā ir tipiska ainava un laika apstākļi jūsu reģionā?***

Tipiski laikapstākļi reģionā var ietekmēt piemērota transporta veida izvēli. Spēcīgs sezonāls sniegunis vai ilgstošs lietus noteiktā gadalaikā dažus transporta veidus var padarīt mazāk pievilcīgus. Topogrāfiskie apstākļi, piemēram, kalni vai ceļu kvalitāte, var vai nu vienkāršot vai arī apgrūtināt jaunu mobilitātes risinājumu ieviešanu. Šie apstākļi ir jāņem vērā plānošanas laikā, īpaši domājot par to, kādus transportlīdzekļu veidus iegādāties – sevišķi, ja būs nepieciešami jauni transportlīdzekļi.

## **3.3. Ievērojiet likumus!**

Veidojot jaunu mobilitātes pakalpojumu, ir svarīgi pārzināt spēkā esošos likumus attiecībā uz transportu, apdrošināšanu un finansēm. Daži likumi, kas saistīti ar novatoriskiem, uz sadarbību balstītiem mobilitātes risinājumiem, tiek piemēroti visā Eiropā, bet citi – valstu līmenī. Salīdzinošā analīze, ko veica Klimata aizsardzības, enerģijas un mobilitātes institūts (*IKEM*) un juridiskie eksperti no *MAMBA* projektā iesaistītajām valstīm parāda, ka labas izredzes ieviest inovatīvu mobilitātes risinājumu ir tad, ja tas tiek veikts uz stabila juridiskā pamata.<sup>3</sup>



## **Pasažieru pārvadājumu likums**

Likumi par pasažieru pārvadājumiem dažādās valstīs ir atšķirīgi. Tie nodrošina sabiedrisko drošību un kārtību visos jautājumos, kas saistīti ar sabiedrisko transportu. Lielākajā daļā Eiropas valstu pasažieru pārvadāšanas likumos operatoriem ir noteikts pienākums saņemt kompetentās iestādes atļauju, pirms uzsākt pasažieru pārvadāšanu pa koplietošanas ceļiem, īpaši, ja pakalpojums ir komerciāls. Paturiet prātā šīs prasības.

## **Juridiskās prasības mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem**

Ikvienam, kurš pārvadā cilvēkus – gan kā apmācīts autovadītājs, gan kā brīvprātīgais – ir vajadzīgas noteiktas apliecības. Svarīgs ir apliecības veids, jo tas nosaka transportlīdzekļa svaru un garumu, kā arī cilvēku skaitu, ko ar to ir atļauts pārvadāt. Lielākajā daļā valstu autovadītājiem reģionos, kur tika ieviesti *MAMBA* risinājumi, mikroautobusiem bija nepieciešama D kategorijas apliecība. Tomēr ar B kategorijas vadītāja apliecību drīkst pārvadāt līdz 9 cilvēkiem (ieskaitot vadītāju) ar transportlīdzekli, kura svars ir mazāks par 3,5 tonnām. Lielākajā daļā Eiropas valstu iestādēm ir jāapstiprina autovadītāju profesionālā kvalifikācija, pirms viņi var saņemt papildu pasažieru pārvadājumu apliecības. Savukārt, piemēram, Somijā autovadītājiem ir jāveic tikai papildu veselības pārbaude, lai viņi varētu kvalificēties kā komerciālu pasažieru pārvadājumu veicēji, savukārt Zviedrijā šādiem autovadītājiem jābūt vecākiem par 21 gadu.

## **Finanšu likumi**

Risinājumus var finansēt gan no privātiem, gan sabiedriskiem līdzekļiem. Otrā no minētajām iespējām reglamentē sabiedrisko finanšu likumi, kas katrā valstī ir atšķirīgi. Šajā kontekstā liela priekšrocība ir tad, ja piedāvātais risinājums tiek klasificēts kā sabiedriskais transports, jo tas atvieglo sabiedriskā finansējuma pieejamību. Saskaņā ar dažiem normatīvajiem regulējumiem tiek nošķirti regulārie un neregulārie pārvadājumi. Dažas valstis konkursa procedūrā parasti izvēlas tās transporta iespējas, kuras var pretendēt uz sabiedrisko finansējumu. Citas, savukārt, atlīdzina zaudējumus transporta pakalpojumu sniedzējiem, jo sabiedriskā transporta nodrošināšana likumdošanā ir minēta kā sociālais pienākums. Būtisks nosacījums ir arī tas, kādas sabiedrības grupas lieto transportu. Piemēram,

sabiedriskais transports var būt subsidēts, lai to bez maksas varētu izmantot cilvēki ar invaliditāti vai skolēni. Vairumā gadījumu valdība kompensēs šīs pakalpojumu sniedzējiem radušās izmaksas. Lielākajā daļā valstu sabiedriskā transporta uzņēmumi ir tiesīgi saņemt nodokļu atvieglojumus.<sup>3</sup>

## **Apdrošināšanas likumi**

Risinājumiem ir jābūt apdrošināšanas segumam. Likumi šajā ziņā ir atšķirīgi katrā Baltijas jūras reģiona valstī. Lielākajā daļā valstu (piemēram, Somijā, Latvijā, Polijā un Zviedrijā) par nepieciešamo apdrošināšanas polisi ir atbildīgs transportlīdzekļa īpašnieks. Savukārt Vācijā transportlīdzekļa apdrošināšana ir jāņem nevis transportlīdzekļa īpašniekam, bet gan personai, kura to izmanto un uztur par saviem līdzekļiem. Tie ne vienmēr ir transportlīdzekļa īpašnieki. Ja ir paredzēts transportēt preces, papildu apdrošināšana var būt laba doma.<sup>3</sup>

## **Iepirkuma likumi**

Iepirkuma likumus piemēro visā ES, taču katrai valstij joprojām ir savi atšķirīgi tiesību akti, kas paplašina Eiropas tiesību aktus. Iepirkuma likumu galvenais mērķis ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus godīgas konkurences apstākļos. Tas, vai uz inovatīviem mobilitātes risinājumiem attiecas konkurss, ko organizē atbildīgā iestāde, ir atkarīgs no tā, vai šādi pakalpojumi juridiski tiek klasificēti kā sabiedriskais transports (skatīt iepriekš). Šeit mūsu izpēte sniedz jauktu ainu. „Transports pēc pieprasījuma” risinājumi atbilst sabiedriskā transporta kritērijiem, savukārt, piemēram, automašīnu koplietošana neatbilst.<sup>3</sup>

## **Datu aizsardzības likumi**

Visi datu aizsardzības likumi ir saistīti ar Eiropas Vispārīgo datu aizsardzības regulu (VDAR). Tas nosaka, ka personas datu apstrāde ir likumīga, ja datu subjekts ir devis piekrišanu apstrādei vai ja tas ir nepieciešams uzdevuma veikšanai, ko veic sabiedrības interesēs. Citi galvenie VDAR principi ir datu izmantošanas mērķa ierobežošana un datu apjoma samazināšana. Inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanas procesā svarīga loma ir datu aizsardzības likumiem. Ir svarīgi pielāgot rezervācijas vai reģistrācijas sistēmas tā, lai visi lietotāji aktīvi piekristu jebkādam viņu datu apstrādei.<sup>3</sup>

# 4. Iedvesmojieties no šiem inovatīvajiem mobilitātes risinājumiem!

MAMBA projekta ietvaros deviņos dažādos Baltijas jūras reģiona lauku apvidos tika ieviesti dažādi inovatīvi mobilitātes risinājumi. To mērķis bija uzlabot gan vispārējo mobilitāti, gan arī piekļuvi pakalpojumiem. Šajā nodaļā atsevišķās apakšnodaļās viens pa vienam ir aprakstīti dažādi pieredzes stāsti. Katrs no tiem atspoguļo dažādu autoru atšķirīgos stilus, kuriem vienmēr ir bijusi (vai joprojām ir) galvenā nozīme faktiskajās darbībās uz vietas. Tas katram gadījumam sniedz apzinātu „zemējuma” pakāpi, jo iesaistītie autori patiesi zina, par ko viņi runā.

Katra apakšnodaļa ir veidota šādi: pirmajā daļā vienmēr īsumā tiek atbildēts uz jautājumu „Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?”. Tas iepazīstina ar galvenajām ieinteresētajām personām, galvenajiem lietotājiem un kopējo rezultātu. Tam seko atbilde uz jautājumu „Kāda bija sākotnējā situācija?”. Šajā sadaļā ir izskaidroti galvenie noteicošie apstākļi, piemēram, mobilitātes problēmas un vajadzības, kuras nepieciešams apmierināt, iekšējie resursi un konkrētā situācija – ieskaitot demogrāfiskos, kultūras, ekonomiskos, infrastruktūras un ģeogrāfiskos faktoros. Pēc tam tiek prezentētas dažādas iesaistītās aktivitātes ar mērķi izskaidrot: „Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?”. Protams, katrā apakšnodaļā ir arī sadaļa „Ko var mācīties citi reģioni?” ar mērķi dalīties ar iegūto pieredzi un zināšanām, kā arī brīdināt par iespējamajiem riskiem vai šķēršļiem. Katrā gadījuma aprakstā ir arī nākamā plānoto darbību perspektīva, kā arī saistītie attēli un dažreiz citāti no lietotāju, autovadītāju vai koordinātoru teiktā.

## 4.1. Digitālās mobilitātes centrs Ziemeļkarēlijā, Somijā

**Galvenais autors: Pasi Lamminluoto**, projekta vadītājs Ziemeļkarēlijas reģionālajā padomē.

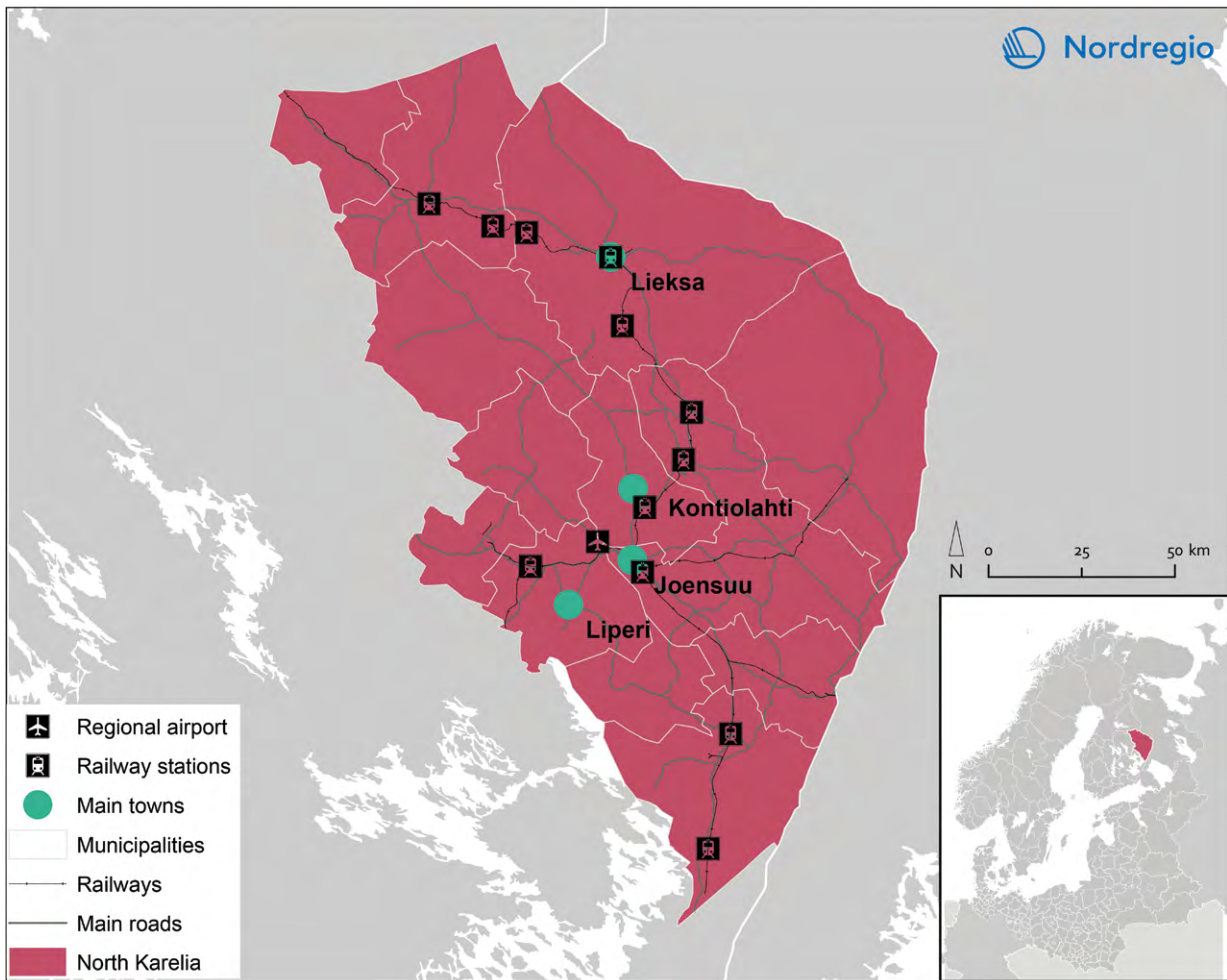
### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Ziemeļkarēlijas reģionālā padome vēlējās tehnisku risinājumu, lai apvienotu dažādas sabiedriskā transporta formas vienā lietotājam ērtā digitālā reģionālā transporta platformā – tā sauktajā „mobilitātes centrā”, kas apvieno visus attiecīgos transporta un mobilitātes datus. Tā rezultātā tika izveidots sabiedriskā transporta portāls *POJO*, kas tika atklāts 2020. gada februārī. Tas ir pieejams gan vietnē <https://pojo.pohjois-karjala.fi/>, gan arī kā viedtālruņa lietotne.

Portālā tiek parādīti reģionālo autobusu, tālsatiksmes autobusu, vilcienu, kā arī „transporta pēcpieprasījuma” pakalpojuma grafiki un maršruti. Tajā tiek sniegta informācija arī par lidostas autobusu, taksometru pakalpojumiem, kā arī automašīnu koplietošanas grupām. Galvenie *POJO* lietotāji ir reģiona cilvēki, pašvaldība un tūristi.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Mobilitātes centra galvenā ieinteresētā persona ir Ziemeļkarēlijas reģionālā padome. Viens no priekšnoteikumiem idejas attīstīšanai bija labas kvalitātes platjoslas tīkls digitālajiem pakalpojumiem. Tāpat kā visos *MAMBA* reģionos, Ziemeļkarēlijas lauku teritorija cīnās ar tendenci samazināt uz vietas pieejamos sabiedriskos un privātos pakalpojumus (piemēram, veselības aprūpi, kultūru un



Ziemeļkarēlija. Karti sagatavoja Nordregio.

iepirkšanās iespējas), tāpēc tai ir paaugstināta vajadzība pēc transporta. Valsts subsīdiju samazināšana sabiedrisko autobusu maršrutiem Somijas attālos apgabalos ir radījusi papildu motivāciju meklēt jaunus, novatoriskus mobilitātes risinājumus šādām teritorijām.

Ziemeļkarēliju var raksturot kā reti apdzīvotu reģionu, kur demogrāfiskais vecums pārsniedz vidējo. Bija svarīgi platformas lietotāja saskarni noformēt tā, lai tiktu ņemtas vērā dažādu vecuma grupu īpašās vajadzības. Jau no paša sākuma notika konsultācijas ar potenciālajiem lietotājiem par viņu vajadzībām. Rezultātā tika secināts, ka ievērojamam daudzumam iedzīvotāju nav pietiekamu zināšanu vai pieredzes digitālo pakalpojumu izmantošanā. Tādēļ bija nepieciešama pielāgota apmācība un mācības, kas, savukārt, palēnināja ieviešanas procesu.

Ziemeļkarēlijas reģionam ir raksturīgi lieli attālumumi, tādēļ iedzīvotāji ir pieraduši staigāt, braukt ar

velosipēdu vai pārvietoties savās automašīnās. Lai gan ap reģionālo centru Joensū pilsētu un tai tuvākajām pašvaldībām tiek nodrošināts sabiedriskais transports, pēdējo gadu laikā maršrutu skaits ir samazinājies. Izmaksu efektīvu pakalpojumu standartu nodrošināšana ir liels izaicinājums. Turklāt mobilitātes un transporta informācija bija sadrumstalota, jo sabiedriskā transporta nodrošināšanā bija iesaistīti vairāki operatori. Informācijas sniegšanai šie dažādie operatori izmantoja savas platformas. Tādējādi klientiem bija grūti atrast pareizos kanālus vajadzīgās informācijas iegūšanai. Jau labu laiku iedzīvotāji bija lūguši rast šai problēmai risinājumu.

Par laimi, Ziemeļkarēlijas reģionālā padome atbalstīja efektīvu ieteikumu šīs situācijas uzlabošanai, proti, lietotājam ērtu mobilitātes centru. Tas nodrošināja drošu pamatu ilgtermiņa darbībai un nodrošināja plānošanas noteiktību visām iesaistītajām pusēm.

## MAMBA mobilitātes centri

Līdztekus inovatīvu lauku mobilitātes risinājumu pilotprojektiem MAMBA partneri ir izveidojuši tā sauktos mobilitātes centrus. Centru mērķis ir atvieglot mobilitāti un pieejamību, izmantojot tādu pasākumu kopumu kā informācijas uzkrāšana un integrēšana par dažādiem mobilitātes veidiem, sabiedriskā un koplietotā transporta iespēju veicināšana vai ieinteresēto personu iesaistīšana jēgpilnā procesā, lai uzlabotu esošos (vai izstrādātu jaunus) mobilitātes un pieejamības piedāvājumus. Ir izveidota atsaucis sistēma, kas sniedz norādījumus partneriem mobilitātes centru izveidē. Mēs izšķiram trīs mobilitātes centra vispārīgos modeļus. Tie ir: 1) tradicionālais modelis, kas ir fizisks objekts ar personāla klātbūtni, lai apstrādātu klientu pieprasījumus;

2) uzlabotais mobilitātes centrs, kas piedāvā tikai dažādu veidu digitālos pakalpojumus; un 3) vietējais mobilitātes centrs, kas apvieno fizisko infrastruktūru un automatizētus digitālos risinājumus, proti, tas veido multimodālu mobilitātes centru. Tomēr šeit svarīgs ir partneru radošums. Tas veicināja unikālus mēģinājumus izveidot patiesi radošus mobilitātes centrus. Ņemot vērā nepieciešamo tīklu un integrējošo raksturu, mobilitātes centra izveide pēc būtības ir sarežģīts darbs. Tas prasa daudz dalībnieku un ieinteresēto pušu iesaisti. Lai saņemtu papildu informāciju, skatiet pētījumu „Study on the Mobility Centre Models and the partners' Operational Concepts” (Pētījums par mobilitātes centra modeļiem un partneru darbības koncepcijām), kas ir pieejams MAMBA tīmekļvietnē.

Iespaidi par šo novatorisko mobilitātes risinājumu:  
Lietotājs:

“Pievilcīgs pakalpojums, kas apvieno dažādus sabiedriskā transporta veidus reģionā.”

### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Pirmais solis bija attālos rajonos dzīvojošo cilvēku aptaujāšana, apzinot viņu vajadzības transporta un mobilitātes ziņā. Balstoties uz šīs aptaujas rezultātiem un vispārējām diskusijām, galveno ieinteresēto personu grupai tika izveidota digitālā reģionālā transporta platforma. Digitālās platformas semināru laikā tika apkopota būtiska informācija par iespējamiem risinājumiem, izaicinājumiem un praktiskiem padomiem mobilitātes centra izveidē. Novērtēšanas nolūkos dažām grupām tika piešķirta platformas demonstrācijas versija, kas to pārbaudīja un sniedza atsauksmes ar nolūku uzlabot gala versiju.

Tā kā Ziemeļkarēlijas reģionālās padomes sastāvā ir dažādu jomu un nozaru pārstāvji, mobilitātes centrs tiek minēts ikmēneša biļetenā, sociālo

Reitti	Aika	Vaihto	Hinta
Turku → Helsinki	2h 5 min	ei vaihtoja	5 €
Hämeenlinna → Helsinki	1h 20 min	ei vaihtoja	5 €
Tampere → Helsinki-Vantaan lentoasema	2h 15 min	1 vaihto	5 €

Reitti	Hinta
Jyväskylä → Tampere	2 €
Helsinki → Turku	5 €
Helsinki → Tampere	2 €
Lahti → Jyväskylä	5 €

2. attēls: Ekrānuņņēmums no POJO vietnes (<https://pojo.pohjois-karjala.fi/routes>)

Lietotājs:

**“Labi ir tas, ka faktiski ir iespējams reāllaikā kartē sekot līdz autobusa ceļam.**

plašsaziņas līdzekļu kanālos un klātienē sanāksmēs. Visas pašvaldības reklamēja šo pakalpojumu vietējām kopienām, izmantojot savus kanālus. Reklāma par projekta uzsākšanu tika ievietota arī reģionālajos laikrakstos un citos plašsaziņas līdzekļos. Viens īpaši nozīmīgs kanāls nākotnē būs Reģionālās sociālās un veselības aprūpes organizācijas (*Sivun Sote*) biļetens, kas tiek piegādāts katrai mājsaimniecībai reģionā divas reizes gadā. Studentu un jauniešu sasniegšanai mārketinga pasākumos tika iesaistītas izglītības iestādes (Austrumsomijas Universitāte, Karēlijas Lietišķo zinātņu universitāte un Riveria profesionālās izglītības un apmācības nodrošinātājs).

Izmēģinājuma posmā digitālo platformu pārbaudīja aptuveni 120 cilvēku liela grupa. Kopumā atsauksmes par lietotnes struktūru un lietotāja saskarni bija pozitīvas. Konstruktīva kritika tika ņemta vērā un ar nelieliem uzlabojumiem un papildinājumiem tika iekļauta pārskatītajā versijā.

### **Ko var mācīties citi reģioni?**

Somijai ir centrālā nacionālā sabiedriskā transporta datubāze, kuru uztur valsts iestādes. Tomēr *MAMBA* projekta darbību laikā kļuva skaidrs, ka šī datubāze ir ļoti nepilnīga reģionālo datu ziņā.

Turklāt, neskatoties uz to, ka digitalizācija kopumā ir ievērojama tendence Somijā, joprojām ir liels skaits cilvēku, kuriem ir minimāla vai nekāda pieredze digitālo pakalpojumu lietošanā. Tāpēc, izmantojot piemērotas izglītības un apmācības aktivitātes, ir jāiegulda pūles, lai radītu uzticēšanos un pārliecību.

Galvenais šāda veida platformas veiksmes faktors gan īstermiņā, gan arī ilgtermiņā ir pastāvīga pilnveidošana un tehniskā uzturēšana. Lai nodrošinātu nodevuma kvalitāti, tehniskās izstrādes procesa sākumā ir jāsakārto atbilstošās struktūras un pienākumi.

Digitālās platformas izstrāde nav pārmērīgi dārga, jo ir pieejams liels skaits spējīgu programmatāru un kodētāju. Patiesais izaicinājums ir iesaistīt visas ieinteresētās puses ilgtermiņa darbībā. Jāparāda, ka visi ilgākā termiņā gūs labumu no šī pakalpojuma.

### **Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?**

Nākamie konkrētie projekta soļi būs *POJO* platformas un lietotnes reklāmas kampaņa. Pakalpojuma tehniskā uzlabošana un atjaunināšana turpināsies arī ilgtermiņā.

Kopumā ilgtermiņa ilgtspēju nodrošina dažādas ieinteresētās personas, daloties atbildībā par dažādiem platformas elementiem. Īpaši svarīga joprojām ir Ziemeļkarēlijas reģionālās padomes loma šo darbību koordinēšanā nākotnē.

## **4.2. Transporta pēc pieprasījuma Vidzemes plānošanas reģionā, Latvijā**

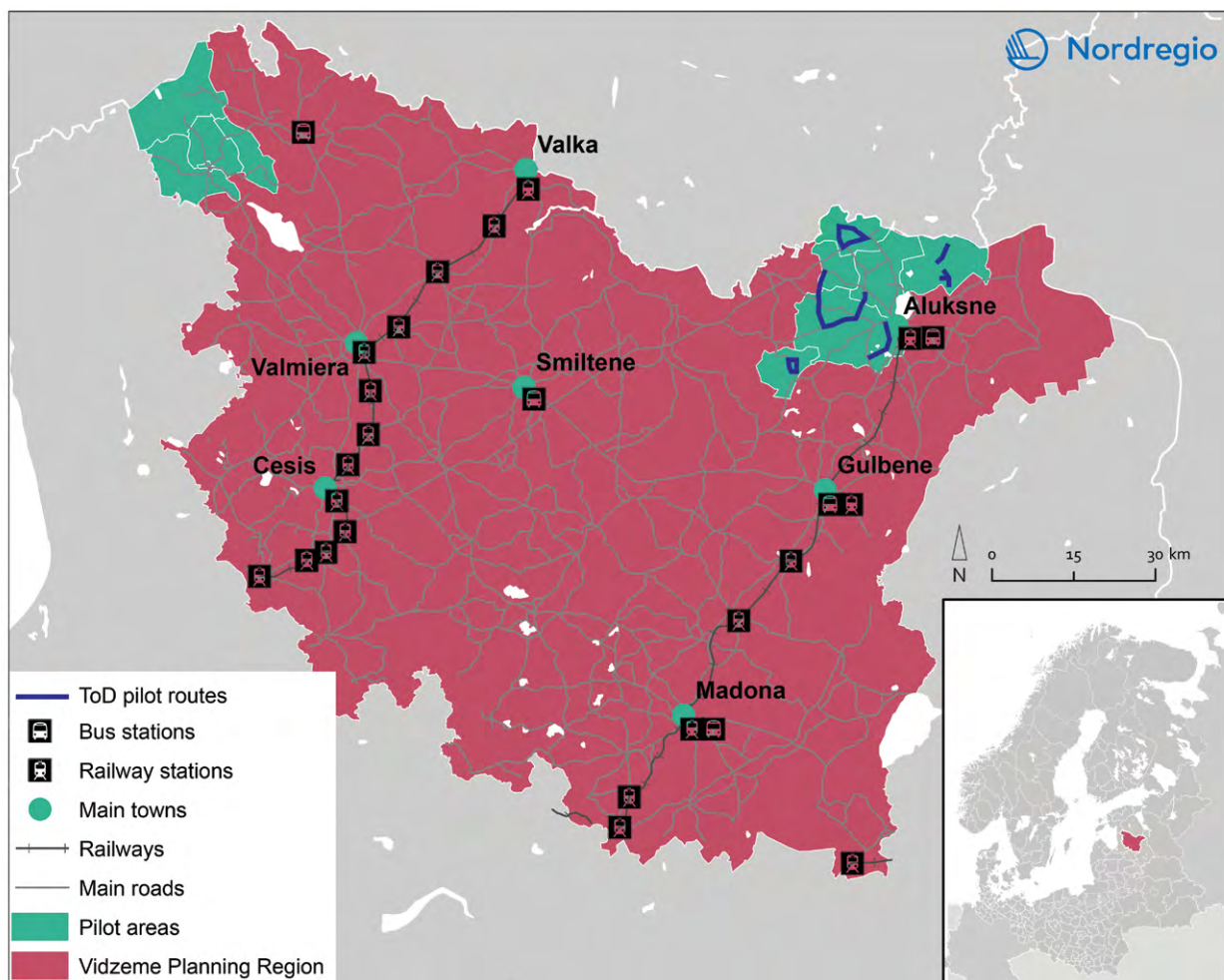
**Galvenais autors: Līga Puriņa-Purīte**, projekta vadītāja.

### **Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?**

Transporta pēc pieprasījuma (*Transport-on-Demand; ToD*) ir unikāls lauku mobilitātes risinājums. Tā ir alternatīva sabiedriskajam transportam tādu attālu lauku rajonu mobilitātes palielināšanai, kur sabiedriskais transports ir slikts vai tā nav vispār. *ToD* nozīmē, ka nelielu autobusu vai parastu vieglo automašīnu var pasūtīt izmantojot tālruni. Pēc tam mobilitātes koordinācijas centrs sagrupē pieprasījumu pēc braucieniem noteiktā maršrutā pēc noteikta grafika, lai vienā braucienā varētu pārvadāt vairākus ceļotājus. Tāpēc *ToD* transportlīdzekļi pielāgo savus maršrutus, pamatojoties uz pieprasījumu, nevis pieturās pie noteikta maršruta vai grafika, parasti uzņemot un izlaižot pasažierus vietās, kas atbilst pasažieru vajadzībām, pat pie to durvīm. Pasažieri var pasūtīt arī braucienus turp un atpakaļ – pakalpojumu, ko lietotāji novērtē īpaši augstu.

Ritvars Sirmāis, Mazsalacas novada pašvaldības izpilddirektors:

**“Pašlaik Mazsalacas iedzīvotājiem nav viegla ceļa, kā nokļūt darbā ar sabiedrisko transportu. Šis pakalpojums varētu būt arī veids, kā risināt šo problēmu.**



Vidzemes plānošanas reģions, Latvija. Karti sagatavoja Nordregio.

Lai organizētu šo pakalpojumu, bija jāizstrādā programmatūra. Pakalpojums atšķirīgos veidos ir ieviests un pārbaudīts Mazsalacas novadā un Alūksnē. Mazsalacā iepriekš rezervējot tas ir pieejams katru darbadienu no pulksten 16.00 līdz 23.00. Sestdienās ir iespējams rezervēt braucieni, lai dotos uz vietējo tirgu, kas bija īpašs vietējo iedzīvotāju pieprasījums viņu ilgstošo saikņu ar apkārtni dēļ. Alūksnē ToD darbojas vairākās jomās. Katru no tiem sniedz noteiktā (darba)dienā savienojumā ar reģionālo centru – Alūksnes pilsētu. Braucieni uz kultūras pasākumiem brīvdienās parasti ir jārezervē nedēļu iepriekš.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Iedzīvotāju skaits reģiona lauku teritorijās samazinās demogrāfiskās situācijas un intensīvās migrācijas uz lielākajām reģiona pilsētām dēļ. Gados vecākiem cilvēkiem ir tendence palikt laukos, savukārt

### Pasažieris Mazsalacas novadā:

“ Es domāju, ka tas ir ļoti labi, it īpaši ņemot vērā, cik daudz vecāku cilvēku šeit dzīvo.

jaunāki cilvēki ekonomisku, izglītības vai ar darbu saistītu iemeslu dēļ bieži pārceļas uz lielākajām pilsētām. Zemais iedzīvotāju blīvums ir apgrūtinājis sabiedriskā transporta finansēšanu lauku apvidos. Ierobežotai mobilitātei ir arī būtiska negatīva ietekme uz vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitāti un viņu iespējām pilnvērtīgi iesaistīties sabiedriskajā dzīvē, kā arī piekļūt galvenajiem sociālajiem un sabiedriskajiem pakalpojumiem, piemēram, veikaliem, aptiekām, pasta nodaļām, bibliotēkām un tā tālāk.

Dažos maršrutos sabiedriskais transports bijis pieejams reti vai nebija pieejams vispār. Cilvēki dzīvo lauku sētās, bieži vien tālu no tuvākās autobusa

Projekta vadītāja Līga Puriņa-Purīte:

“Izmantojot šo pakalpojumu, mēs vēlamies piedāvāt cilvēkiem iespēju pārvietoties, kad viņiem tas ir vajadzīgs. Mums nav jāizstrādā plāni, kuru pamatā ir autobusu kustības grafiks, kas dažās vietās nav īpaši regulārs, tas ir gadījumos, ja vispār ir pieejams sabiedriskais transports.

pieturas – noteikti pārāk tālu, lai ietu kājām, it īpaši attiecībā uz vecākiem cilvēkiem vai cilvēkiem ar noteiktām veselības problēmām. Ceļu seguma kvalitāte mēdz būt sarežģīta vai pat bīstama, it īpaši rudens, ziemas un agra pavasara laikā, kas dažreiz liek autovadītājiem novirzīties no maršruta.

Jau 2014. gadā kāda cita ES projekta „Move on Green” ietvaros Vidzemes reģions uzzināja par *ToD* pakalpojumu Austrijā, kad Austrijas risinājums tika parādīts kā labas prakses piemērs vienam no projekta partneriem. „Move on Green” projektu līdzfinansēja no ERAF un *INTERREG IVC* programmas līdzekļiem, un tas bija vērstas arī uz mobilitātes risinājumiem perifērijā. Šī pieredzes apmaiņa iedvesmoja Vidzemes reģionu izmantot līdzīgu pieeju. Šīs idejas attīstījās arvien konkrētākos īpaša veida mobilitātes risinājumu plānos, kurus vienlaikus ar mobilitātes centra izveidi ļāva īstenot *MAMBA* projekts un Vidzemes plānošanas reģions.



6. attēls: Vidzemes mobilitātes centra logotips.

## Mobilitātes centrs Vidzemē, Latvijā

Šajā reģionā tika atvērts birojs, kur pakalpojuma operators sniedza informāciju par dažādām mobilitātes iespējām. Mobilitātes centrs nodrošināja arī dispečeru sistēmas pārvaldību, tas ir, „transporta pēc pieprasījuma” pieprasījumu informācijas nodošanu pakalpojumu sniedzējam. Mobilitātes centra galvenais elements bija uzziņu tālruņa līnija, jo šī saziņas forma izrādījās pati vēlamākā reģionā aptaujāto cilvēku izvēle. To bija iespējams paplašināt, lai aptvertu arī turpmākas digitālās prasības. Papildus rezervēšanas pakalpojumiem mobilitātes centra galvenais mērķis bija sniegt lietotājiem pārskatāmu reģionālās transporta sistēmas kopainu un popularizēt „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojumu, kas ir vienīgais šāda veida pakalpojumi reģionā un valstī.

### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Pirmās aktivitātes bija vērstas uz mērķa grupas vajadzību, kā arī pašvaldību un pakalpojumu sniedzēju interešu, ierobežojumu un iespēju apzināšanu. Tas tika darīts pirms *MAMBA* projekta uzsākšanas, izmantojot intervijas, aptaujas un dažādas fokusa grupu sanāksmes potenciālajos izmēģinājuma apgabalos.

Kad idejas par īpašiem mobilitātes risinājumiem attīstījās, projekta koncepcija (kā tas varētu darboties, kā rezervēt braucienu utt.) tika izskaidrota vairākās sanāksmēs, kuru mērķis bija lūgt atsauksmes un priekšlikumus uzlabojumiem. Tas ievērojami palielināja vietējo iedzīvotāju interesi un izpratni, kā arī mudināja viņus izmēģināt jaunus pakalpojumus.

Faktiskais „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojums tika piedāvāts izmēģinājuma periodā no 2019. gada oktobra līdz 2020. gada septembrim



*Personiska ielūguma pastkarte katram „Transports pēc pieprasījuma” lietotājam. Uzzīmējusi 12 gadus veca meitene.*

Alūksnē un Mazsalacā. Šajā laikā jebkurš reģistrēts lietotājs 24 stundas pirms brauciena pa tālruni varēja pasūtīt nelielu autobusu vai vieglo automašīnu.

Ja brauciena pieprasījumi pārsniedza maksimālo iespējamo braucienu skaitu, pasažieri tika sarindoti pēc viņu brauciena iemesla, prioritāti dodot, piemēram, tiem, kuriem bija pieraksts pie ārsta.

Informācija par mobilitātes centru un „transports pēc pieprasījuma” (ToD) pakalpojumu tika plaši izplatīta, lai visi pilotprojekta ieviešanas teritorijā būtu informēti par šo pakalpojumu. Tas tika darīts ciešā sadarbībā ar pašvaldību komunikāciju darbiniekiem, kas ievietoja rakstus vietējos laikrakstos, kurus izplatīja katrai novada mājsaimniecībai. Informācija tika plaši izplatīta arī vietējā, reģionālā un valsts līmenī (laikrakstos, radio un televīzijā). Lai pievērstu uzmanību jaunajam pakalpojumam, sabiedriskās vietās tika izvietoti plakāti un reģistrācijas veidlapas. Vietējo vadošo personu paziņojumi, kā arī mutiska saziņa draugu un kolēģu starpā lieliski palīdzēja pasākumu reklamēšanā.



*4. attēls: Daži no pirmajiem vietējo pakalpojumu lietotājiem Alūksnes novadā. Avots: Evita Aploka, Alūksnes novads.*





5. attēls: Vidzemes plānošanas reģions sveic Rasmus kundzi no Mazsalacas. Avots: Anete Gluha, Mazsalacas pašvaldība.

Kad pakalpojums tika atklāts, bija liela lietotāju un plašsaziņas līdzekļu interese. Politikas veidotāji reģionālā un valsts līmenī tika informēti par risinājumu, pievēršot uzmanību faktam, ka tas bija viens no alternatīvajiem nākotnes mobilitātes risinājumiem attāliem lauku reģioniem, kā arī veids, kā gudri un efektīvi tērēt valsts naudu.

ToD pakalpojums sākās 2019. gada oktobrī. No 2019. gada 21. oktobra līdz 2020. gada 30. aprīlim Alūksnē to izmantoja 92 individuālie braucēji un 493 papildu pasažieri, kopumā veicot 169 braucienus. Galvenie braucienu mērķi bija iepirkšanās, došanās uz pastu, pieraksts pie ārsta un dažādi

Autovadītājs Mazsalacā:

“**Ļoti pieprasīti galamērķi ir slimnīca, aptieka, pasts, veikals un atpakaļ mājās.**”

Pasažieris Alūksnes novadā:

“**... Dzīvot laukos kļūst arvien skumjāk. Šeit ir palikuši tikai gados vecāki cilvēki, un ne visiem ir privātais transports. Šis pakalpojums, acīmredzami, ir nepieciešamība.**”

sociālie pakalpojumi. Mazsalacā tajā pašā laikposmā tika veikti 605 reisi, apkalpojot 160 individuālos braucējus un 1154 papildu pasažierus. Viņu galvenie galamērķi bija veikali, ārsts vai pasts, kā arī darbvietas. Apmēram 85 % no visiem lietotājiem bija sievietes, un vidējais vecums bija 60 gadi. Pēc vietējo iedzīvotāju ieteikumiem papildus ToD pakalpojumam Mazsalacā, pašvaldība norīkoja sociālo darbinieku apmeklēt iedzīvotājus pēc pieprasījuma

Ingus Berkulis,  
Alūksnes novada pašvaldības izpilddirektors:

“ Mēs apkopojam datus, kas būs ļoti noderīgi, apsverot veidus, kā organizēt mobilitāti. Tas kalpos par pamatu viedokļiem, kurus mēs galu galā nodosim Autotransporta pārvaldei vai citām oficiālajām institūcijām.

ar ieceri palīdzēt viņiem apgērbties, sagatavoties braucienam, izmantojot *ToD* pakalpojumu, palīdzēt iepirkties un atnest somas atpakaļceļā.

### Ko var mācīties citi reģioni?

Pakalpojuma „transporta pēc pieprasījuma” uzsākšana aizkavējās sarežģītu juridisku jautājumu dēļ. Tas tā notika tāpēc, ka Latvijas tiesiskais regulējums nav pietiekami elastīgs, lai klasificētu *ToD* kā sabiedriskā transporta veidu. Papildu laiku un pūles prasīja piemērota formāta izstrādāšana *ToD* pakalpojumu iepirkumam. Mācība ir tāda, ka ir ieteicams rezervēt daudz laika, lai pārrunātu šāda veida šķēršļus attīstības procesā.

Pozitīvi vērtējot, laiku vienmēr var izmantot, lai plašāk konsultētos ar mērķauditoriju, iepriekš uzsāktu citus pakalpojumus (piemēram, uzzīņu tālrunis ar informāciju par esošajām mobilitātes iespējām, lai sāktu izskaidrot un reklamēt gaidāmos pakalpojumus, utt.). Šī ir arī vispārīga mācība, kas apgūta Vidzemes reģionā. Pārlicinieties, ka jūs patiesi detalizēti izprotat mērķa grupas vajadzības un izstrādājat savus pakalpojumus atbilstoši šīm vajadzībām un vēlmēm, strādājot kopā ar gala lietotājiem. Tas palielinās

Pasažieris Alūksnes novadā:

“ Mana meita ir invalīde un dzīvo laukos. Es regulāri viņai piegādāju pārtikas preces. Parasti man jāsameklē kāds transportlīdzeklis. Dažreiz es pat izsaucu taksometru, bet tas maksā dārgi. Šis ir daudz ērtāk.

uzticēšanos un mudinās cilvēkus izmēģināt lietas, kas viņiem ir svešas. Tas ir īpaši svarīgi noteikta vecuma cilvēkiem. Ir arī svarīgi veltīt pietiekami daudz laika, radošuma un resursu labai mārketinga kampaņai. Tam vajadzētu ietvert ne tikai par reklamēšanu, bet arī izskaidrošanu – pat ja tas prasa pacietību.

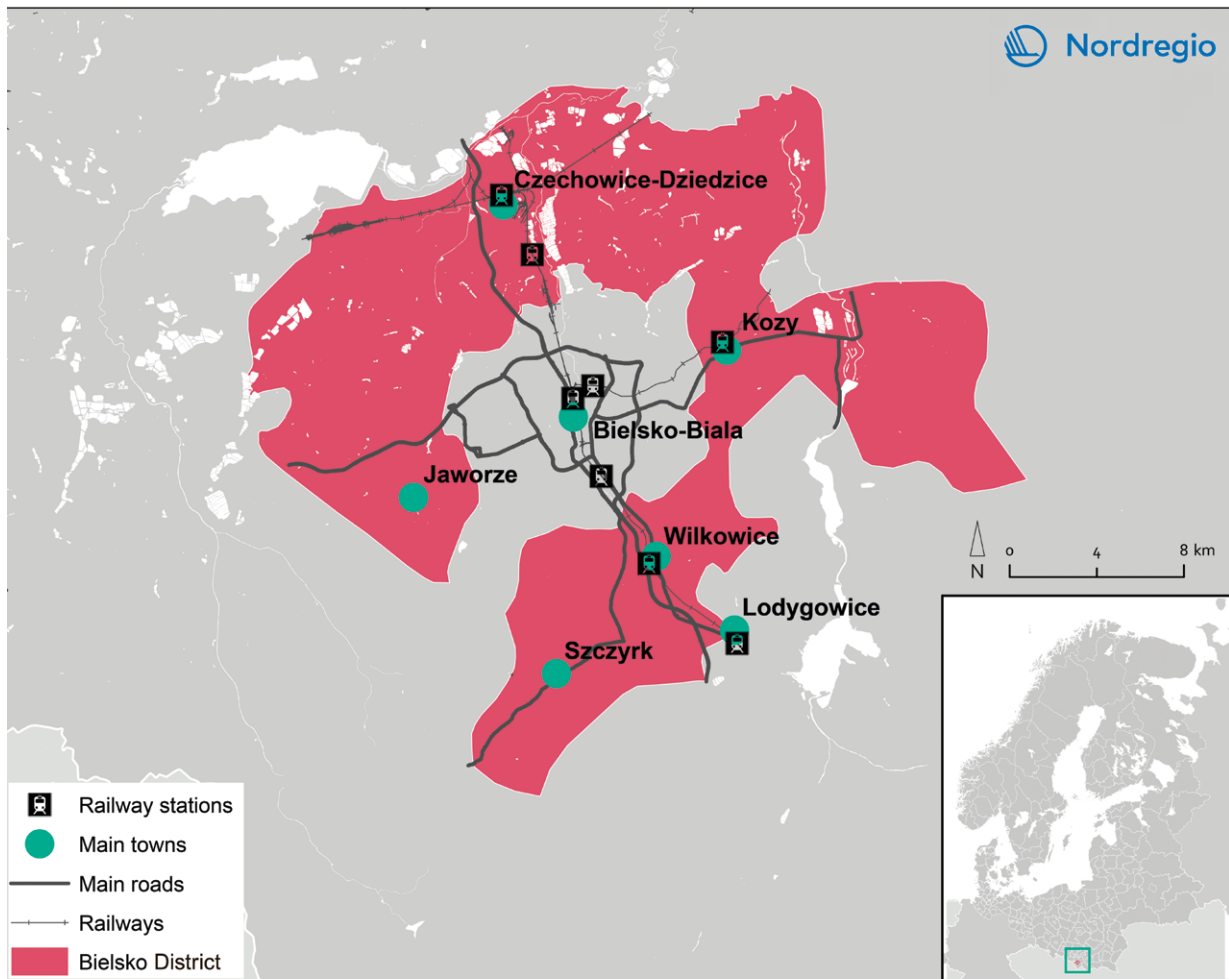
Mutiski izplatīta informācija palielinās pasažieru skaitu un liks cilvēkiem ticēt pakalpojuma vērtībai.

### 4.3. Mobilitātes risinājumi Beļsko, Polijā

Galvenie autori: *Maciej Bereda, Aleksandra Chrystowska-O'Shea, Anna Plichta-Kotas un Sylwia Hudziec.*

Sabiedriskais transports lauku apvidos ir sadrumstalots, un to bieži nodrošina komerciālie operatori, kuri par prioritārākajiem nosaka peļņu nesošos maršrūtus, kuriem nav nepieciešams valsts finansējums. Konkurences trūkuma dēļ biļetes ir dārgas, bet apkalpošanas līmenis ir zems. Daļēji šādu problēmu dēļ jaunieši mēdz pamest lauku apvidus un pārcelties uz pilsētām. Tomēr vecāka gadagājuma cilvēki ir mazāk mobili un parasti paliek lauku apvidos, bieži mazos ciematos. Tāpēc sabiedriskais transports šajās teritorijās kļūst vēl mazāk pievilcīgs, jo ir mazāk pakalpojumu un pieaug biļešu cenas. Daudzos gadījumos nerentablie maršrūti bija pilnībā jāslēdz. Visu šo faktoru rezultātā samazinās iedzīvotāju skaits. Tas negatīvi ietekmē pašvaldību finanses, un pašvaldībām ir grūtības organizēt un finansēt transportu.

Mēģinot risināt šīs grūtības, Beļsko apgabalā Polijā tika izveidots mobilitātes centrs un „transporta pēc pieprasījuma” (*ToD*) dienests. Vietējiem iedzīvotājiem tagad tiek piedāvāta arī bezpeļņas kopbraukšanas shēma. Šos risinājumus 85% apmērā finansēja Eiropas Savienība, bet 15% līdzekļi tika piešķirti no Beļsko rajona budžeta. Diemžēl projekta novatoriskā rakstura dēļ nav paredzēts papildu finansējums no valsts budžeta.



Beļsko, Polija. Karti sagatavoja Nordregio.

### 4.3.1. Transports pēc pieprasījuma Beļsko, Polijā

#### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Polijas apgabalā Beļsko tika izveidots „transports pēc pieprasījuma” pakalpojums un papildu mobilitātes centrs attālo lauku apvidu iedzīvotājiem. Galvenie paredzētie saņēmēji ir cilvēki ar invaliditāti un gados vecāki cilvēki, kuriem tagad ir vieglāk piekļūt sociālajām, kultūras, veselības aprūpes un izglītības iestādēm, kas atrodas Beļsko Bjalā.

#### Kāda bija sākotnējā situācija?

Beļsko rajonā un citur daudzi iedzīvotāji, īpaši vecāka gadagājuma cilvēki, ir pieraduši pie tradicionālajiem sabiedriskā transporta veidiem ar atbilstošiem elementiem, piemēram, fiksētām autobusu pieturām un fiksētu un izdrukātu grafiku. Lai arī ir saprotams, kāpēc viņiem tas patīk, šāda veida ieradumi

var būt šķērslis inovatīvu un elastīgu mobilitātes risinājumu ieviešanai, piemēram, „transports pēc pieprasījuma” (*ToD*) risinājumam (vispārīgu skaidrojumu par *ToD* pakalpojumu skatīt 4.2. nodaļā). Ievērojama daļa vecāka gadagājuma cilvēku daļa lauku apvidos jūtas neērti, pasūtot transporta pakalpojumus pa tālruni vai tiešsaistē. Turklāt viņiem, iespējams, nav uzticama interneta savienojuma vai viedtālrunu, viņi neprot tos izmantot vai var baidīties no augstām pakalpojumu izmaksām. Izprotot šos iespējamos šķēršļus, kļuva skaidrs, ka inovatīviem transporta pakalpojumu veidiem ir jādarbojas labi ne tikai tehniskā, bet arī psiholoģiskā un emocionālā ziņā.

#### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Rajona pašvaldību pārstāvji iesaistījās padziļinātās pārrunās ar iedzīvotājiem, lai atrastu viņiem

## Mobilitātes centrs Bejsko, Polijā

Mobilitātes centrs Bejsko ir tiešsaistes platforma, kas nodrošina integrētu datubāzi par mobilitātes risinājumiem reģionā. Iedzīvotāji var ātri un ērti piekļūt informācijai, piemēram, par taksometru firmu pieejamību, automašīnu nomu, velosipēdu koplietošanu un kopbraukšanu. Citiem vārdiem sakot, risinājums sastāv no centrālā deponitārija nodrošināšanas individualizētas satiksmes koordinēšanai un veicināšanai, apvienojot un saskaņojot privātā un sabiedriskā transporta tirgus intereses. Tā funkcijās ietilpst arī pasūtījumu veikšana reģionā jaunajam „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojumam.

vispiemērotāko risinājumu. To darot, Bejsko rajons sadarbojās arī ar ārēju sabiedriskā transporta ekspertu, kas piedalījās dažādās sanāksmēs, kā arī palīdzēja organizēt un īstenot dažādus uzdevumus visos projekta īstenošanas posmos. Viņš arī ir devis būtisku ieguldījumu nepieciešamo iepirkuma tekstu noformēšanā.

Pilotprojekta laikā tika izveidots mobilitātes centrs „vienas pieturas aģentūra”, kurā vietējie iedzīvotāji varēja iegūt informāciju par visām mobilitātes iespējām – sabiedriskais transportu, taksometriem, velosipēdu koplietošanu, kopbraukšanu un automašīnu nomu. Praksē tas īstenojās kā lietotājam ērta tiešsaistes platforma. Laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada martam Bejsko apgabala iedzīvotāji varēja piekļūt arī „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojumam. Viņi varēja pieprasīt īpašu braucienu ar nelielu autobusu individuāli noteiktā laikposmā. Ar nolūku palielināt noslogojumu un tādējādi arī pakalpojumu kopējo izmaksu efektivitāti, mobilitātes centra darbinieki pēc iespējas apvienoja pasažierus ar līdzīgiem iekāpšanas punktiem, galamērķiem un laika izvēlēm.

Informācija par mobilitātes centru un *ToD* pakalpojumu tika plaši izplatīta sociālajos plašsaziņas līdzekļos, izmantojot dažādas tīmekļa vietnes, vietējos un reģionālos plašsaziņas līdzekļus, kā arī na-

cionālās TV ziņu programmas. Tas tika reklamēts arī ar informatīvajiem materiāliem un plakātiem, kas tika izvietoti sabiedriskās vietās, piemēram, skolās, veselības iestādēs un baznīcās. Bejsko rajons organizēja vairākas tikšanās ar dažādām sociālajām grupām (piemēram, lauksaimnieku sievu apvienību) Vilkovicas komūnā. Mērķis bija izskaidrot *ToD* pakalpojumu un radīt ticību un uzticēšanos tā paredzēto saņēmēju starpā.

Projekta laikā visi pakalpojumi tika sniegti bez maksas, un tos pilnībā finansēja no *MAMBA* projekta. Kopumā no 2019. gada septembra līdz decembrim tika organizēti 148 *ToD* braucieni, kuros tika apkalpoti gandrīz 180 cilvēki. Lietotāju skaits ir nepārtraukti pieaudzis, un cilvēki cer, ka pakalpojums tiks turpināts arī pēc *MAMBA* projekta beigām.

### Ko var mācīties citi reģioni?

*ToD* acīmredzami ir inovatīvs transporta pakalpojumu veids, un skaidrības trūkums par kategoriju, pie kuras pieder jauninājumi saistībā ar spēkā esošajiem sabiedriskā transporta tiesību aktiem, var radīt grūtības. Tāpēc Bejsko rajona pilotprojekta laikā gūtā mācība ir nepieciešamība apzināt un novērst juridiskos izaicinājumus, kas varētu rasties inovatīvo pakalpojumu procesu izstrādes gaitā.

Vēl viena interesanta atziņa ir sadalījums starp *ToD* pakalpojumiem, kas pasūtīti pa tālruni vai izmantojot tiešsaistes platformu. Iepriekš gūtā pieredze (piemēram, no *ToD* pakalpojumiem Krakovā un Ščecīnā) liecina, ka vēlamais saziņas līdzeklis ir tālrunis, bet Bejsko vairums braucieni tika pasūtīti, izmantojot mobilitātes centra vietni.

Līdzīgu iniciatīvu ieviesējus – vismaz Polijā – varētu interesēt plašsaziņas līdzekļos pieejamā un rajona pārstāvju, kas ir atbildīgi par *MAMBA* projekta īstenošanu, sniegtā informācija par centieniem gan pašreiz, gan arī laika posmā no 2021. līdz 2027. gadam rast iespēju reģionālā līmeņa darbības programmās (kā, piemēram, Rietumpomerānijas provincē) līdzfinansēt tādas modernās mobilitātes formas kā *ToD*.

### Kādi ir nākamie soļi, un kā projekts tiks turpināts?

Tuvojoties *MAMBA* projekta beigām, mobilitātes centra un *ToD* pakalpojuma ietekme tiks novērtēta mērķtiecības, piemērotības un efektivitātes ziņā. Rezultāti tiks nodoti rajona varas iestādēm



„Transports pēc pieprasījuma” Belsko, Polijā. Avots: Sylwia Hudziec.

un Vilkovicas kopienai. Ja vērtējums būs pozitīvs, Vilkovicas kopienas vadītājs jau ir paziņojis, ka ToD pakalpojums tiks turpināts no kopienas budžeta. Bejsko rajona mobilitātes centrs, visticamāk, arī turpinās savu darbību apgabala galvenā biroja struktūrvienībās Bejsko Bjalā. Pašlaik tiek izstrādāti plāni, lai dalītos pieredzē ar citām apgabala kopienām un ideālā gadījumā arī tur ieviestu līdzīgus risinājumus. Acīmredzot, tas ir atkarīgs no attiecīgo vietējo pašvaldību vēlmes iniciatīvu atbalstīt.

#### 4.3.2. Nekomerčiāla brauciena apvienošana Bejsko Bjalā, Polijā

##### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Reģionālās attīstības aģentūra Bejsko Bjalā ir izstrādājusi viedtālrūņa lietotni, lai Bejsko Bjalā atvieglotu pašorganizētas un nekomerciālas kopbraukšanas iespējas. Galvenā šī pakalpojuma mērķauditorija ir studenti, kuri nedzīvo uz vietas.

##### Kāda bija sākotnējā situācija?

Bija skaidrs, ka liels skaits cilvēku plāno doties vai faktiski dosies līdzīgos laikos no līdzīgiem sākuma punktiem uz līdzīgiem galamērķiem dažādu iemeslu dēļ, piemēram, izglītība, iepirkšanās, ārsta apmeklējumi vai atpūta. Turklāt jaunā pakalpojuma ierosinātāji arī konstatēja kopīgas braukšanas sociālo mērķi, proti, tā ir patīkama sociāla nodarbe. Apkopojot šos apsvērumus, tika izstrādāta kopbraukšanas shēma, kas kalpo vairākiem mērķiem vienlaikus.

##### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir pirmie rezultāti?

Kopbraukšanas risinājums saved kopā lielu skaitu interešu grupu. Bejsko-Bjalas Reģionālā aģentūra (ARRSA) ir galvenā ieviesēja organizācija, taču iesaistīta ir arī vietējās universitātes studentu asociācija, IT hobiju grupa un virkne sociālo grupu, tostarp dažādi klubi un asociācijas. Plašajai un dažādajai potenciālo lietotāju

bāzei bija pārliecinoša nozīme izstrādes posmā, kad šie cilvēki brīvprātīgā kārtā piedalījās kā testa lietotāji.

Projekts nesaņēma nekādu ārēju finansējumu, un tā mērķis nav peļņas gūšana. Tā ilgtspēja būs atkarīga no to personu sociālā atbalsta, kuras to lieto un kurām kopbraukšana ir „draudzīgs palīdzības žests”. Šajā ziņā Beļsko kopbraukšanas platforma ar savām neformālajām saitēm starp dažādu mazu kopienu dalībniekiem var pat tikt uzskatīta par „kopīgā labuma konkurentu” tādiem komerciālajiem piegādātājiem kā *Uber* un *BlaBlaCar*. Ir jau skaidrs, ka lietotne būs pieejama lejupielādei arī pēc *MAMBA* projekta beigām.

Izstrādes izmaksas radīja ekspertu profesionālās kompetences iegāde – par transporta juridisko regulējumu un par IT lietotnes izstrādi. Iekšējie resursi un personāls veica vietējā transporta tirgus izpēti tā sociālajā, ekonomiskajā un demogrāfiskajā kontekstā.

### **Ko var mācīties citi reģioni?**

Kopbraukšanas lietotne sekmīgi risina nepilnības tradicionālajā sabiedriskā transporta tīklā. Šādas nepilnības pastāv attiecībā uz darba laikiem un teritoriālo segumu, proti, teritorijām, kurās sabiedriskais transports kursē reti vai nemaz.

Tas, kas šķiet ieteicams no nesen gūtajām atziņām, ir „kopīgas braukšanas” atzīšana par likumīgu sociālu darbību, ne tikai „nopietniem” mērķiem, bet arī izklaidei un atpūtai, kā arī tīri sociālai saskarsmei. Šis aspekts var un tam vajadzētu būt reklāmas saukļa daļai, īpaši attiecībā uz jaunākiem cilvēkiem.

### **Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?**

Pašlaik kopbraukšanas lietotni galvenokārt izmanto studenti, taču tā tiks reklamēta citām grupām, piemēram, lielām ģimenēm, kas dzīvo tuvu viena otrai (īpaši ciematos), senioru un invalīdu apvienībām, kā arī vecāku grupām, kuru bērni regulāri apmeklē nodarbības. *ARRSA* ir piekritusi uzņemt lietotnes ilgtermiņa uzturēšanu.

## **4.4. Lauku automašīnu koplietošanas un mobilitātes centrs Kukshāfenā, Vācijā**

**Galvenais autors: Jasmīna Vaisbrota (*Jasmin Weissbrot*), projekta koordinatore**

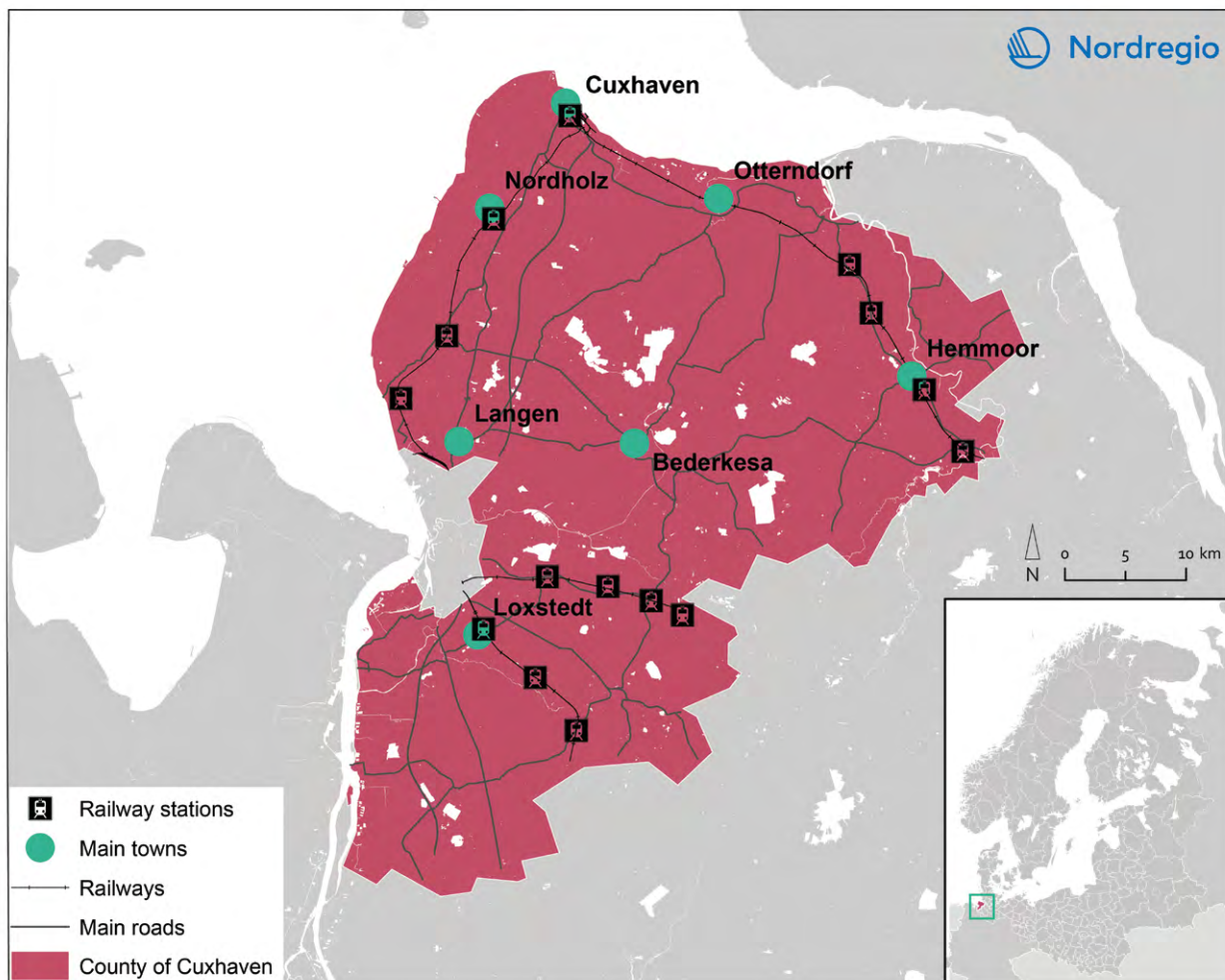
### **Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?**

*MAMBA* risinājums, kas izstrādāts Kukshāfenā, ir uz asociācijām vai kooperatīviem balstīta automašīnu koplietošanas shēma apvienota ar brīvprātīgu automašīnas vadītāja pakalpojumu, kas paredzēts, lai uzlabotu nokļūšanu uz vai no lauku rajoniem, kuros arvien samazinās iedzīvotāju skaits. Nokļūšanai tuvējos ciematos šo pakalpojumu izmanto gan veci, gan arī jauni cilvēki. Pilotprojekta laikā nozīmīgs braucienu skaits tika veikts, lai nokļūtu pasākumos, taču nākotnē tas tiks izmantots „parastiem” ikdienas mērķiem.

Papildus šim konkrētajam risinājumam tiek attīstīts mobilitātes centrs, kurš apkopos un informēs par dažāda veida mobilitātes pakalpojumiem Kukshāfenas rajonā. Tas būs mūsdienīgs un

### **Mobilitātes centrs Kukshāfenā, Vācijā**

Kukshāfenā, Vācijā, pašvaldība atvērusi mobilitātes centru un pamazām sagatavojusi vērienīgu koncepciju, kurā apvieno daudzus tradicionālos un jaunus mobilitātes risinājumus. Centrā tiek sniegta informācija un pakalpojumi par visiem regulārajiem sabiedriskā transporta pārvadājumiem, kā arī par „transporta pēc pieprasījuma” un kopīgotiem mobilitātes risinājumiem, piemēram, lauku automašīnu koplietošanas pakalpojumu Noienvaldē. Ir nodrošināta vienota tālruņa līnija, kas apvieno rajona sadrumstalotos „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojumus, kurus nākotnē ir iecerēts integrēt digitālajos risinājumos. Šobrīd brauciena plānošana no sākuma līdz beigām, ieskaitot rezervāciju, apmaksu un biļešu izsniegšanu iespējama tikai pa tālruni.



Kukshāfena, Vācija. Karti sagatavoja Nordregio.

integrēts pakalpojums: centralizēta aģentūra ar vienotu tālruņa numuru un vienotu koordinācijas platformu visiem ar mobilitāti saistītajiem pakalpojumiem, kas nodarbošies ar informācijas apkopošanu un sniegšanu, pasūtījumu veikšanu un rēķinu izrakstīšanu.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Kukshāfena, kas atrodas netālu no Vācijas Ziemeļjūras piekrastes, ir lauku rajons ar šajos reģionos sastopamajām tipiskajām problēmām. Tā kā jaunieši dažādu iemeslu dēļ pārceļas uz pilsētām, iedzīvotāju skaits samazinās. Palikušajiem iedzīvotājiem, jo īpaši vecākiem cilvēkiem reti apdzīvotās teritorijās, jāsaskaras ar nepietiekamu sabiedriskā transporta nodrošinājumu. Vecākiem cilvēkiem parasti arī ir bail no jaunām tehnoloģijām, un viņi nevēlas pārliecināti, lietojot internetu un viedtālruni. Tādēļ šī vecuma grupa ar

digitālajiem risinājumiem jāiepazīstina atbilstošā tempā un attiecīgi sniedzot palīdzību un uzraugot. Vēl viens izšķirošs fakts šajā reģionā ir sezonālās potenciālo sabiedriskā transporta lietotāju svārstības, kuras spēcīgi ietekmē tūrisms.

Tradicionālais sabiedriskais transports ir dārgs un finansiāli neizdevīgs iedzīvotāju zemā blīvuma dēļ. Pārmērīgās ekspluatācijas izmaksas liedz pašvaldībai piedāvāt vairāk tradicionālos sabiedriskā transporta veidus. Lai apmierinātu lauku arvien vairāk novecojošo iedzīvotāju vajadzības, ir nepieciešami jauni, individuāli un elastīgi pakalpojumi.

Dažiem ciemiem, kas atrodas tuvu stacijām, ir piekļuve dzelzceļa tīklam. Lielākajai daļai ciemu ir tikai skolas autobuss, bet vairākos mazajos ciemos vispār nav sabiedriskā transporta. Tā rezultātā viss reģions ir lielā mērā atkarīgs no automašīnām, un daudzās māsaimniecībās ir vismaz viena automašīna.



10. attēls: Ciema automašīna „mobine”. Avots: Landkreis Cuxhaven, 2019.

### **Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?**

Mobilitātes centra un automašīnu koplietošanas pakalpojuma darbībai bija trīs galvenie mērķi, kas ilgtermiņā nodrošinātu reģiona ilgtspēju. Sociālais mērķis bija veicināt cilvēku personisko saskarsmi. Paredzamā ekoloģiskā ietekme bija CO<sub>2</sub> emisiju pakāpeniska samazināšana, savukārt finansiālais mērķis bija nodrošināt cenu ziņā pieejamas izmaksu efektīvas transporta iespējas.

Lai rastu risinājumu, tika izveidota darba grupa no ciemata iedzīvotājiem, vietējiem politiķiem un citām inovatīvajā mobilitātē ieinteresētajām pusēm. Darba grupu vadīja rajona sabiedriskā transporta departamenta vadītājs, kuram ir liela pieredze sabiedriskā transporta projektos. Ikmēneša sanāksmēs bija iespēja

pārrunāt esošās problēmas un izaicinājumus, kā arī izstrādāt jaunas idejas. Būtisku ieguldījumu sniedza vietējā mobilitātes asociācija (*Verkehrsverein Neuenwalde*), kas saņēma profesionālus norādījumus no rajona sabiedriskā transporta attīstības padomes eksperta. Finansējums šīm darbībām tika saņemts no *MAMBA* projekta un izmantots infrastruktūras nodrošināšanai un publisku pasākumu rīkošanai.

Reģistrētie lietotāji saviem braucieniem varēja īrēt ciema elektrisko koplietošanas automašīnu, ko dēvē par „mobine”. To izmantoja arī brīvprātīgais autovadītājs, kurš vadāja tos jebkura vecuma cilvēkus, kuri paši nevar vadīt automašīnu. Pakalpojums tika uzsākts 2019. gada 24. augustā. Kopš tā laika vairāki cilvēki ir piedāvājuši savus brīvprātīgā autovadītāja



pakalpojumus. Kopš 2019. gada vasaras koplei-  
tošanas automašīna mēnesī tikusi izmanto-  
ta vidēji 9 reizes, apkalpojot 25 pasažierus un  
nobraucot 412 km. Lai arī sākums ir daudzso-  
lošs, joprojām pastāv neizmantotas iespējas.  
Vajadzīga papildu reklāma, vēlams – uzmanību  
piesaistoša, lai padarītu „mobine” izmantošanu  
populārāku. Pašreizējās Covid-19 pandēmijas  
dēļ nākamie soļi ir samērā neparedzami, taču  
MAMBA komanda Kukshāfenā ir apņēmības pil-  
na virzīties uz priekšu.

Vācijā sabiedrisko transportu regulējošie  
tiesību akti ierobežo inovatīvu mobilitātes pro-  
jektu iespējas, jo īpaši attiecībā uz apdrošinā-  
šanas segumu. Šī iemesla dēļ „mobine” juridis-  
kais īpašnieks ir ciema administratīvais centrs

Gēstlandes (Geestland) pilsēta, bet brīvprātīgo  
asociācija „Verkehrsverein Neuenwalde” rūpējas  
par automašīnas ekspluatāciju un apkopi. Tika  
noslēgts īpašs nomas līgums.

Ideja par vietējā mobilitātes centra izvei-  
di bija minēta iepriekšējā integrētās mobilitā-  
tes koncepcijā, kā arī vietējā transporta plānā.  
Tajā brīdī idejas īstenošana nebija iespējama.  
MAMBA projekts radīja jaunu dinamiku, veicot  
mērķtiecīgu pirmsizpēti un izvērtējot mobilitā-  
tes centra praktisko īstenojamību. Plāns arvien  
vairāk ieinteresēja un piesaistīja dažādas iein-  
teresētās personas un vietējos politiķus. Šī do-  
kumenta rakstīšanas laikā (2020. gada jūnijs)  
Kukshāfenes rajona mobilitātes centrs ir izvei-  
dots kā zvanu centrs, kurā cilvēki var saņemt



11. attēls: Ciema automašīnas aizmugures daļa ar projektu un sponsoru logotipiem. Avots: Landkreis Cuxhaven, 2019.

informāciju par visām sabiedriskā transporta sistēmām un alternatīvām sabiedriskā transporta iespējām reģionā. Ikvienam ir iespēja rezervēt taksometru „transporta pēc pieprasījumu” (*Anrufsammeltaxi*) pa tālruni. Salīdzinot ar situāciju pirms *MAMBA* projekta, kad šādām rezervācijām katrā pašvaldībā bija savs tālruņa numurs, tas ir ļoti liels solis uz priekšu. Jaunais mobilitātes centra tālruņa numurs patlaban aizstāj 6 no iepriekšējiem 11 numuriem un ir paredzēts, ka drīz tiks ieviests vienots tālruņa numurs.

### **Ko var mācīties citi reģioni?**

Ieteikums citiem būtu iesaistīt motivētus vietējos iedzīvotājus, kā arī specializētu atbalsta personālu, kas var pārbaudīt atbilstību tiesiskajam regulējumam un sniegt atbalstu, risinot dažādus administratīvos jautājumus (piemēram, izmantojuma līgumi, noma, apdrošināšana, utt.). Infrastruktūras pamatu izveidē svarīgi ir arī cilvēki ar tehniskajām zināšanām.

Lielākais izaicinājums ir vajadzība piesaistīt pietiekamu lietotāju skaitu. Lai lauku automašīnu koplietošanas shēmas būtu finansiāli dzīvotspējīgas, ir nepieciešama „kritiskā masa”. Šo izaicinājumu var novērst ar intensīvu komunikāciju, kā arī izveidojot lietotājam ļoti ērtu automašīnas rezervēšanas sistēmu. Sekmīgai automašīnu koplietošanas shēmas darbībai lauku rajonos vajadzīga arī skaidra finansējuma koncepcija. Ar automašīnas iegādi vien nepietiek, jo būs nepieciešamas papildus uzturēšanas izmaksas (uzlādes infrastruktūra, darbības platforma, utt.). Informatīvo materiālu izplatīšana arī prasa būtiskas izmaksas un piepūli, kā arī daudz personīgas komunikācijas, taču ir šo pūļu vērts.

Mobilitātes centra izveidē gūtā pieredze liecina, ka ir ārkārtīgi svarīga cieša sadarbība ar pareizajām ieinteresētajām personām. To pārvalda Kukshāfenas rajons. Galvenās ieinteresētās personas ir transporta asociācijas, satiksmes uzņēmumi, taksometru sabiedrības un rajona pašvaldības. Viņu visu ieinteresētības un piesaistes līmenis mobilitātes centram ir augsts – jo tādējādi visiem tiks uzlabota piekļuve mobilitātei.

### **Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?**

Lai mobilizētu arvien vairāk cilvēku izmantot šo unikālo pakalpojumu, nākotnē paredzēts elektrisko ciema automašīnu reklamēt vairāk. Grupas, asociācijas, draugu loki un draudzes saņems īpaši pielāgotu informāciju par automašīnu koplietošanas iespējām. Cilvēkiem ir jābūt iespējai izmēģināt rezervācijas sistēmu un izmantot koplietošanas automašīnas testa braucienam vai dodoties uz pasākumu. Pretēji pieņēmumam, ka mūsdienās reklāmas kampaņās ir svarīgi sociālie plašsaziņas līdzekļi, šajā gadījumā un attiecībā uz iedzīvotājiem šajā reģionā šķiet, ka drukātie materiāli ir vispiemērotākie. Tradicionālo skrejlapu priekšrocība ir tāda, ka tos ir iespējams izplatīt visās māsainiecībās jebkurā ciematā un jebkurš var tos apskatīt atkārtoti jebkurā laikā. Tāpat ir skaidrs, ka ne tikai „koplietošanas” koncepcijai nepieciešams kārtīgs paskaidrojums. Arī (un jo īpaši) ciema automašīnas elektroniskā komponente (uzlāde, diapazons, utt.) ir detalizēti jāpaskaidro mērķauditorijai.

Tāpat nepieciešams papildu darbs finanšu koncepcijas izstrādei. Mērķis ir papildu finansējuma piesaiste pēc *MAMBA* projekta beigām. Tiek meklēti jauni brīvprātīgie autovadītāji, un ir vajadzīgs papildu apmācību materiāls, lai vienkāršotu automašīnas lietojumu. Būtu labi, piemēram, izstrādāt lietotni, kas padara rezervāciju un lietotāja pieredzi vienkāršāku. Pamata koncepcija kā tāda ir izrādījusies samērā sekmīga, tādēļ pārskatāmā nākotnē nav paredzētas nekādas būtiskas izmaiņas.

Nākamais plānotais solis mobilitātes centram ir aizstāt pēdējos 6 no 11 sākotnējiem tālruņa numuriem ar jaunu. Citi plāni ietver rezervāciju lietotnes un centralizēta rēķinu izrakstīšanas pakalpojuma izstrādi, lai padarītu sabiedriskā transporta un „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojuma lietošanu pēc iespējas vienkāršāku. Tālruņa numuru nodrošina ārvaldības pakalpojumu sniedzējs. Ņemot vērā ātrumu, kādā attīstās jaunas tehnoloģijas, pakalpojuma sniedzējam ir jādarbojas līdzīkam un regulāri jāatjaunina savi pakalpojumi.

## 4.5. Transporta pēc pieprasījuma sistēma „ALFA” un interaktīvā karte Plēnā (Plön), Vācijā

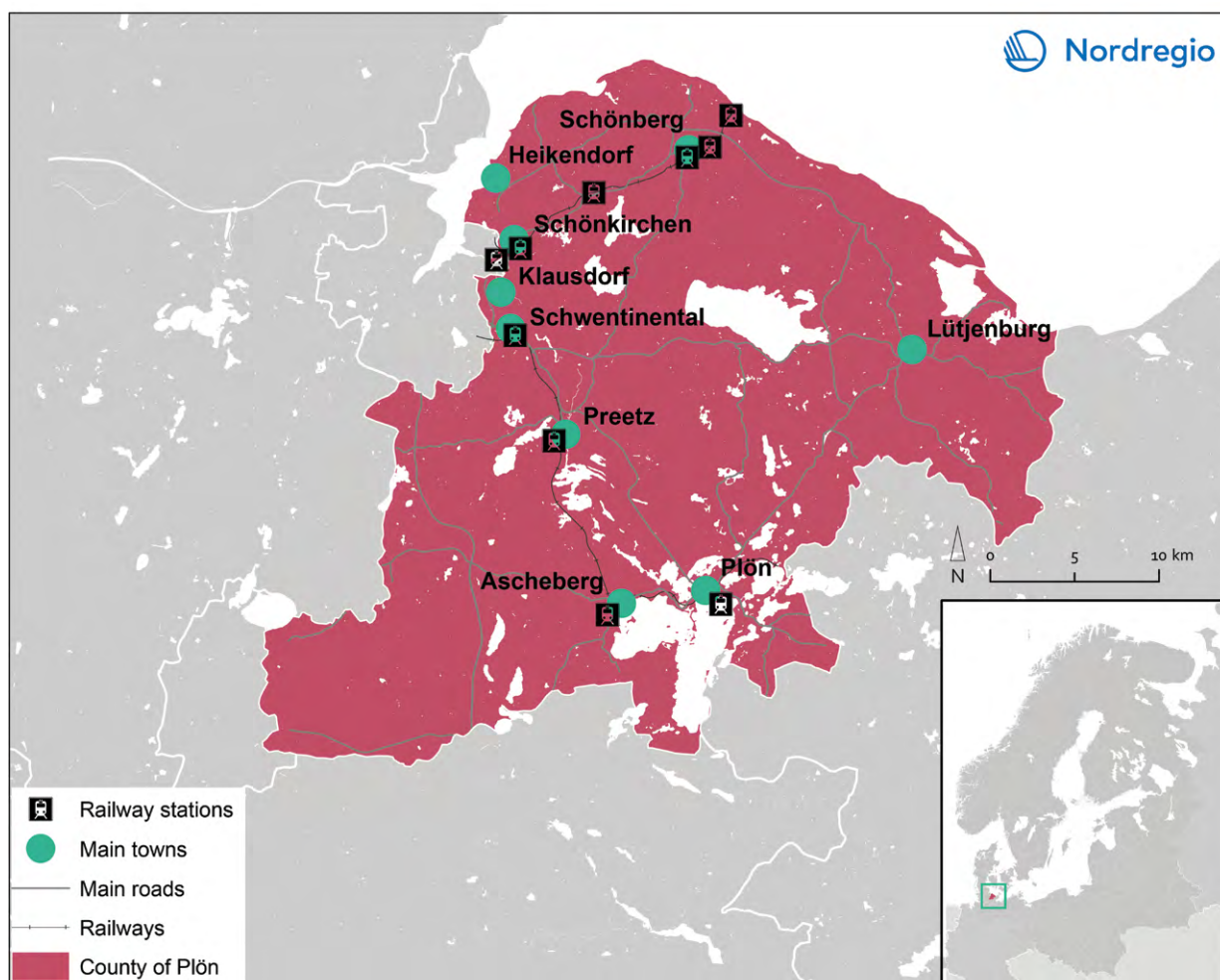
Galvenais autors: **Beatrise Zīmonsa (Beatrice Siemons)**, projektu vadītāja, Plēnas rajona pašvaldība

### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Plēnā, Vācijas ziemeļu lauku reģionā, MAMBA projekta ietvaros tika ieviesti divi inovatīvi mobilitātes risinājumi. Viens no tiem ir transporta pēc pieprasījuma (*ToD*) sistēma „ALFA”, kas atšifrējama kā „Anruf-Linien-Fahrten” (zvans-līnija-brauciens). Nosaukums atspoguļo risinājuma galveno ideju. Cilvēki var braukt koplietošanas taksometra fiksētajos maršrutos saskaņā ar fiksētu grafiku, taču tikai tad, ja viņi šo pakalpojumu ir pieteikuši

pa tālruni vismaz vienu stundu iepriekš. Šī piedāvājuma priekšrocība ir tāda, ka transportlīdzeklis tiek norīkots tikai tad, ja ir reāls pieprasījums. Citiem vārdiem sakot, tas nekad nebrauc bez pasažieriem. ALFA aizstāj tradicionālos autobusus zema pieprasījuma periodā, galvenokārt vakaros un nedēļas nogalēs. Pakalpojumu izmanto dažādas mērķgrupas: gados vecāki cilvēki, studenti un pat tūristi, kas pavada brīvdienas pie Baltijas jūras, kas ir tikai 10 km attālumā. Šie *ToD* piedāvā labākus savienojumus no mazajiem ciemiem un tuvāko pilsētu (Litjeburga (Lütjenburg)); un no turienes uz Ķīli, Šlēsvigas-Holšteinas federālās zemes galvaspilsētu. Pakalpojumu organizēja un ieviesa reģionālais autobusu uzņēmums VKP.

Otrs mobilitātes risinājums ir tā sauktais mobilitātes centrs. Būtībā tā ir rajona transporta tīkla interaktīva karte, ko var aplūkot jebkurā datorā,



Plēna, Vācija. Karti sagatavoja Nordregio.

## Mobilitātes centrs Plēnā, Vācijā

Mobilitātes centrs Plēnā, Vācijā, ir digitāls risinājums, kura pamata mērķis ir vākt, strukturēt un sniegt vienkārši pieejamu, uzticamu informāciju par mobilitātes piedāvājumiem. Mērķis ir padarīt brauciena plānošanu vienkāršu un pieejamu.

Papildus tradicionālajiem sabiedriskā transporta maršrutiem nepārtraukti tiks integrēti jaunu, inovatīvu mobilitātes pakalpojumu reģionā topošais tīrgus. Ilgtermiņā sistēma tiks integrēta tūrisma birojos digitālā-fiziskā mobilitātes centra tīkla ietvaros.

<https://ploen-mobil.de/>

viedtālrunī vai planšetdatorā (skatīt vietni <https://ploen-mobil.de/>). Tās galvenais mērķis ir apkopot un nodrošināt ērtu piekļuvi un lietojamību ticamai informācijai par dažādiem pieejamajiem transporta veidu mobilitātes pakalpojumiem. Šāds pakalpojums ir nepieciešams, jo Plēnas rajonā ir daudz dažādu mobilitātes iespēju, kas dažiem var šķist mulsinošas. Tāpat ir dažādi transporta veidi (autobuss, taksometrs, vilciens, utt.), kas ir organizēti dažādos līmeņos (rajona, reģionālajā, valsts) ar dažādiem grafikiem, tīmekļa vietnēm utt. Šis sabiedriskā transporta sistēmas pamatā ir autobusu transporta pakalpojums, kuru pārvalda rajona autobusa uzņēmums (*Verkehrsbetriebe Kreis Plön, VKP*), kā arī nozīmīgs reģionālais dzelzceļa savienojums (Hamburga-Lībeka-Čīle) Šlēsvigā-Holšteinā. Pieejami arī vairāki citi mobilitātes pakalpojumi, kurus nodrošina dažādi dalībnieki, piemēram, automašīnu vai divriteņu koplietošana, brīvprātīgie, kuri izveido „autostopētāju soliņus” vai sniedz transporta pakalpojumus.

Tādējādi mobilitātes centra uzdevums ir apkopot informāciju par šīm dažādajām transporta iespējām, padarot tās redzamas vienā centrālajā informatīvajā vietnē. Iecerēts rajona autobusa uzņēmumam piesaistīt vairāk pasažierus, integrējot citus esošos un nākotnē jaunizveidotos mobilitātes

pakalpojumus šajā sistēmā. Mobilitātes centrs ir izveidots ar domu sniegt iespējami vairāk informācijas gan vietējiem iedzīvotājiem, gan arī tūristiem, jo sistēmā iekļauta informācija par nozīmīgām apskates vietām.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

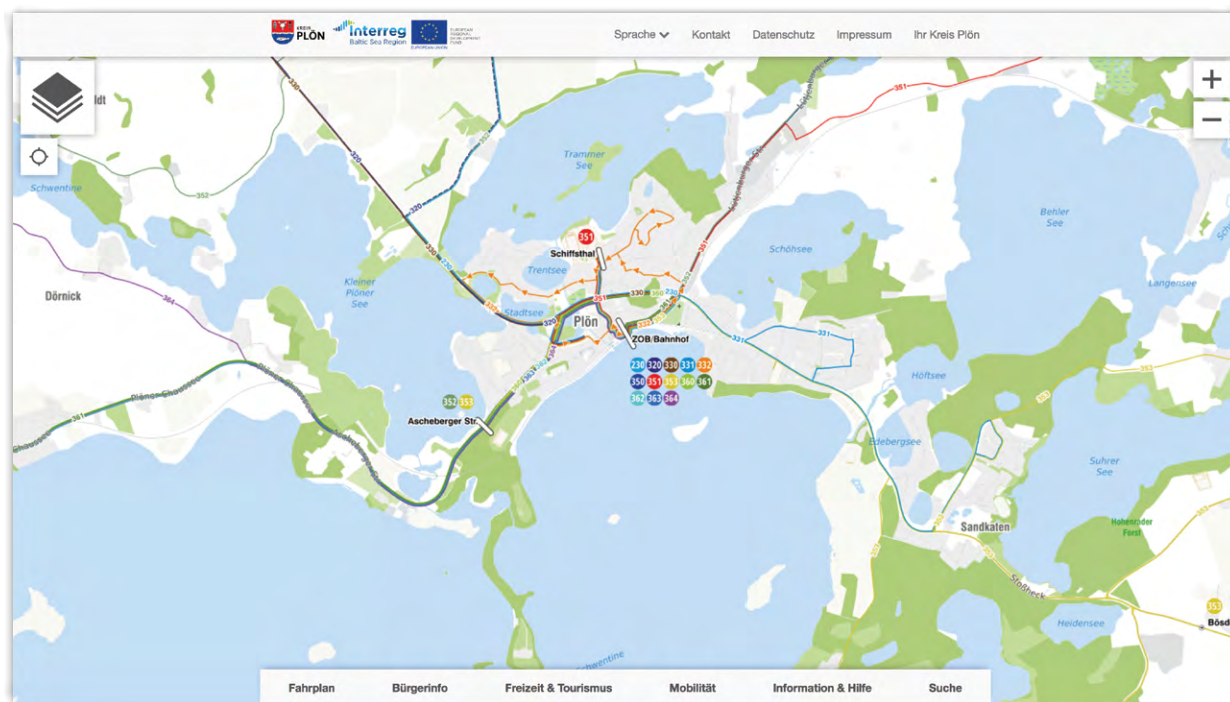
Plēnas rajona teritorija ir gandrīz 1100 km<sup>2</sup>, bet iedzīvotāju skaits tikai ap 128 000, kas norāda uz samērā zemu iedzīvotāju blīvumu, apmēram 120 cilvēku uz km<sup>2</sup>. Rajona ainava ir gleznaina, mazliet kalnaina, ar apmēram 80 ezeriem un netālu no Baltijas jūras piekrastes, kas to padara visnotaļ pievilcīgu tūristiem.

Iecere bija piedāvāt iedzīvotājiem vairāk savienojumu iespējas starp mazajiem ciemiem un tuvāko lielāko pilsētu (Litjeburgu), uzlabojot esošo sabiedriskā transporta sistēmu, kas pamatā ir vērsta uz skolas transportu.

Tādējādi vietējais autobusu uzņēmums bija acīmredzama un svarīga ieinteresētā persona ar visām vajadzīgajām prasmēm un darbiniekiem šāda projekta vadīšanai. Tomēr vienkārši pievienot papildu autobusus un/vai maršrutus nebūtu finansiāli ilgtspējīgi un negūtu rajona apstiprinājumu un finansējumu. Pēc skaidri izteiktas politiskās gribas uzlabot sabiedrisko transportu rajonā tika pasūtīta priekšizpēte par iespējām izveidot uz pieprasījumu orientētu transporta sistēmu Plēnas apgabalā. Priekšizpēti veica un pārvaldīja projekta grupa, kuras sastāvā bija rajona padome, politiķi un transporta uzņēmumi. Šīs analīzes rezultāti tika ņemti vērā, pieņemot politisko lēmumu par *ALFA* projekta izstrādi un īstenošanu.

### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

*ALFA* sāka darboties 2018. gada 1. martā un ātri ieguva popularitāti, daļēji tāpēc, ka autobusu uzņēmums ir labi zināms un vietējie iedzīvotāji tam uzticas. Turklāt, kas ir īpaši svarīgi, sistēmas lietošana ir vienkārša. Pasažieri, kuri vēlas izmantot šo pakalpojumu, pasūta to, piezvanot pa telefonu vismaz vienu stundu pirms izbraukšanas. Tad viņi dodas uz norādīto autobusa pieturu pirms paredzētā izbraukšanas laika, kur tos paņem taksometrs, par kuru viņi maksā tikai standarta autobusa brauciena biļetes cenu. Teorētiski šādā veidā ir iespējams pieprasīt 22 545 braucienus



13. attēls: Plēnas mobilitātes centra ekrānuzņēmums. Avots: <https://ploen-mobil.de/>.

gadā. Tomēr, pēc šī risinājuma izmantošanas vairāk nekā divus gadus, lietojuma statistika rāda, ka faktiski gadā tiek pieprasīti apmēram 2500 šādi braucieni (jeb apm. 11 %). Mēnesī apmēram 400 līdz 450 cilvēki gūst labumu no šī pakalpojuma, kas nozīmē, ka katrā braucienā tiek apkalpotas vidēji 2 personas. Tomēr tas ir būtiski vairāk nekā Vācijas vidējais rādītājs – 1,5 persona vienā braucienā, kas attiecīgi nozīmē augstu ALFA pieņemšanas rādītāju.

### Ko var mācīties citi reģioni?

Projekta sekmīgu īstenošanu veicināja vairāki faktori. Pašvaldības transporta uzņēmums ļāva salīdzinoši viegli ieviest vienkāršu sistēmu, uzlabojot esošos maršrūtus. Juridiski ALFA tiek uzskatīts par sabiedrisko transportu, kas ļāva vieglāk nodrošināt atbilstību dažādām juridiskajām prasībām, atbilstības noteikumiem, apdrošināšanai un finansējumam.

Regulāras apspriedes ar ieinteresētajām personām visā projekta sagatavošanas un īstenošanas laikā nodrošināja iesaistīto pušu savstarpējo sapratni. Tas, ka ALFA izstrādē un darbībā praktiski nav bijušas nekādas problēmas, visticamāk ir pateicoties šai ļoti sistemātiskajai visu attiecīgo ieinteresēto personu iesaistei. Vēl viens ārkārtīgi

svarīgs faktors ir bijusi politiskā griba finansēt un īstenot šāda veida projektus.

### Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?

ALFA iniciatori, organizatori un finansētāji uzskata to par sekmīgu un ilgtspējīgu. Tādēļ rajona padome ir nolēmusi finansēt ALFAi līdzīgus projektus arī citās vietās. Iesaistītie padomes departamenti un politiķi uzskata, ka vietējais sabiedriskais transports ir dzīves kvalitātes rādītājs lauku rajonos, tādēļ jauni pilotprojekti dažādās rajona daļās ir saskaņoti, finansēti un drīz tiks uzsākti. Viens no tādiem projektiem tika uzsākts 2019. gada 11. novembrī pie rajona centra Plēnā, divi papildus projekti citos rajonos vēl tiek plānoti. Plēnas rajons katram pilotam nodrošina 100 000 EUR no rajona ikgadējā budžeta „Daseinsvorsorge” programmas, kas paredzēta minimālo sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai.

Sākotnējais ALFA risinājums faktiski ir pārveidots – ar rajona padomes lēmumu – par standarta sabiedriskā transporta pakalpojumu. To finansēs Plēnas rajons. Cilvēkiem reģionā tas nozīmē, ka viņi var joprojām paļauties, ka taksometra braucieni aizpildīs trūkumus pakalpojuma sniegšanā brīžos, kad autobusa pakalpojumi ir reti.



14. attēls: ALFA projekta sākums – ar sabiedriskā transporta uzņēmuma, taksometra uzņēmuma, rajona pārvaldes pārstāvjiem un vietējo mēru. Avots: Orly Röhlk.

## 4.6. Radoši mobilitātes un pieejamības risinājumi Trelleborgā, Zviedrijā

**Galvenais autors: Kristofers Petersons-Hernestīgs (Christoffer Pettersson-Hernestig),** projektu vadītājs.

Trelleborgas pašvaldība atrodas Zviedrijas kontinentālās daļas pašos dienvidos un tajā ir 35 kilometri smilšu pludmales dienvidos, bērzu birzis ziemeļos un ļoti auglīga augsne vidusdaļā. Pašvaldība ir tikai 37 km plata, taču tajā ir vairāki lauku rajoni ar saviem izaicinājumiem un problēmām. Vietējiem iedzīvotājiem ir samērā tipiskas mobilitātes vajadzības un paradumi, kas ietver paļaušanos pārsvarā uz savām automašīnām. Kad cilvēki, kuri ir ļoti atkarīgi no automašīnām, noveco, viņiem nav nedz pieredzes, nedz pārliecības izmantot sabiedrisko transportu. Dažkārt viņi pat nav īsti droši, kā

iegādāties autobusa biļeti vai arī nezina, ka visi vietējie Trelleborgas iedzīvotāji, kas vecāki par 67 gadiem, pašvaldības robežās var izmantot sabiedrisko transportu bez maksas. *MAMBA* projekta ietvaros Trelleborga šādu problēmu risināšanā izmanto trīs dažādas pieejas.

### 4.6.1. Mobilitātes diskusiju platforma Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Trelleborgā *MAMBA* ietvaros izdevies radīt forumu, kurā dažādi padomes departamenti apspriež mobilitātes izaicinājumus un plāno atbilstošus risinājumus. Kaut arī tas neizklausās nekas īpašs, patiesībā darbinieki no dažādiem departamentiem sanāk kopā diezgan reti. Tāpēc ir ļoti maz iespēju apkopot idejas, atklāt sinerģijas un izstrādāt jaunas idejas un risinājumus. *MAMBA* projekts deva iespēju šo institucionālu problēmu risināt, ļaujot iegūt virkni praktisku risinājumu, kas aprakstīti turpmāk.

## Kāda bija sākotnējā situācija?

Sabiedriskā transporta pakalpojumu skaits un biežums Trelleborgā ir salīdzinoši labs. Tomēr ir skaidrs, ka individuālās automašīnas braucieniem tiek izmantotas pārāk daudz, ka cilvēki, jo īpaši gados vecākie iedzīvotāji, nejutas pietiekami mobili, ka pasažieru skaits daudzos autobusus ir krietni zem to ietilpības, utt. Aizvien vairāk kļūva skaidrs, ka mobilitātes sistēmā ir dažādi vājie punkti, kurus uzlabot var tikai dažādu departamentu sadarbības rezultātā, uzlabojot to savstarpējo sadarbību.

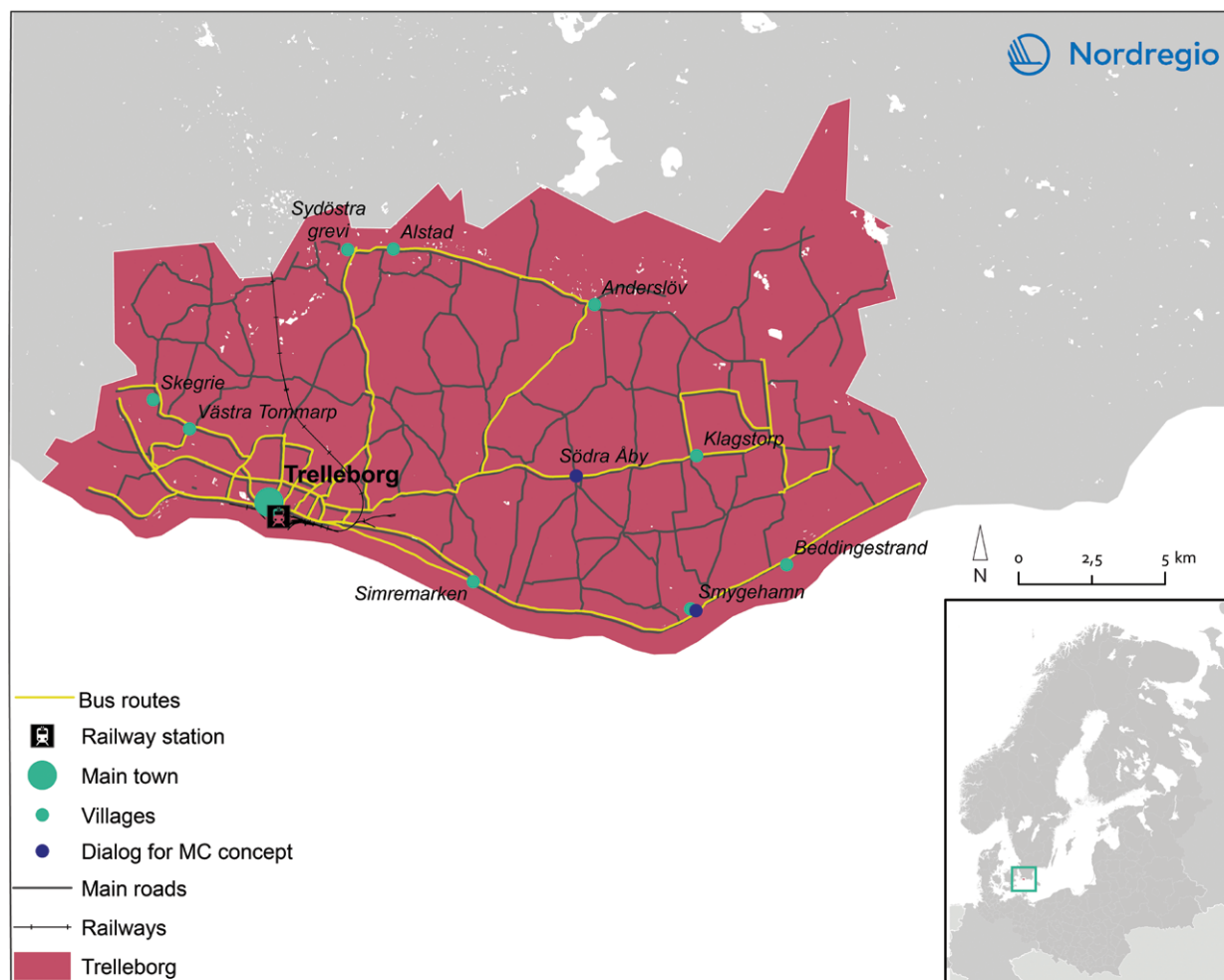
## Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Lai savienotu dažādos Trelleborgas pašvaldības departamentus, tika izveidots iekšējais tīkls ar dažādu departamentu pārstāvjiem. Šī tīkla nolūks ir izziņāt mobilitātes vajadzības, nostiprināt

savstarpējo komunikāciju starp departamentiem un savu kompetenču ietvaros izvērtēt risinājumus, sniedzot komentārus un savstarpējas atsauksmes. Mobilitātes diskusiju platformas izveidē bija iesaistīti administrācijas un plānošanas departamenti. Aktīvākie dalībnieki bija pašvaldības pārvaldes, plānošanas departamenta un infrastruktūras departamenta locekļi.

## Ko var mācīties citi reģioni?

Viena būtiska mācība ir tā, ka inovācijai nav obligāti jābūt jaunām tehnoloģijām vai jauniem projektiem. Trelleborgā projektu vadītājs konstatēja, ka inovatīvi un produktīvi ir vienkārši sākt runāt un departamentiem savstarpēji sadarboties, jo īpaši publiskajā sektorā. Citiem vārdiem sakot, organizatorisko procesu un struktūru izjaukšana var būt tikpat efektīva un inovatīva kā



Trelleborga, Zviedrija. Karti sagatavoja Nordregio.

jaunas infrastruktūras, tehnoloģijas, produktu vai pakalpojumu ieviešana. Patiesībā tieši šajā diskusiju platformā tika rasti vairāki praktiski risinājumi. Kaut kas tik vienkāršs kā autobusu pakalpojums vecākiem cilvēkiem var būt sākums kaut kam, kas var vēlāk tikt paplašināts. Departamentu sadarbības rezultātā radās pieejas esošās infrastruktūras izmantošanai jaunās veidos, tādējādi izvairoties no dārgas jaunas infrastruktūras izmaksām. Līdz ar to māja, kas dienas laikā vairākas stundas ir brīva, šajā laikā var tikt izmantota citiem nolūkiem (skatīt zemāk).

### **Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?**

Mobilitātes diskusiju platforma saglabāsies arī pēc *MAMBA* projekta, rīkojot sanāksmes vismaz divas reizes gadā. Šajā formātā tiks prezentēti un apspriesti dažādu ar mobilitāti un transportu saistītu darbību pasākumi un rezultāti.

## **Mobilitātes centrs Trelleborgā, Zviedrijā**

Trelleborgā, Zviedrijā ir apvienotas dažādas koncepcijas. Ir izveidota informatīva tīmekļa vietne, pašvaldības starpdepartamentu mobilitātes darba grupa, kā arī fizisks lauku kopstrādes centrs. Digitālais mobilitātes centrs reģiona telpiskajā attēlojumā sniedz informāciju par dažādiem mobilitātes veidiem, tostarp gan tradicionālo sabiedrisko transportu (piemēram, autobusu maršrutiem), kā arī informāciju par inovatīvu transportu (piemēram, kopbraukšanas) iespējām. Kopstrādes centrs ne tikai nodrošina vietu, kur vietējie iedzīvotāji var izvairīties no vajadzības doties uz pilsētu, bet arī organizē kopbraukšanas pakalpojumus. Nākotnē tiks izstrādāti arī citi pakalpojumi, kā, piemēram, kravas velosipēdu koplietošana.



15. attēls: Fotogrāfija no iekšējā tīkla diskusijas par mobilitāti. Fotogrāfs: Kristofers Hernestīgs (Christoffer Hernestig).



#### 4.6.2. Kopstrādes telpa „Kontorskafé” un digitālais mobilitātes centrs Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Pētījuma rezultāti parādīja, ka daudzi cilvēki reģionā var strādāt no mājām (pat pirms koronavīrusa pandēmijas) un viņiem patiesībā uz darbu katru dienu nemaz nav jābrauc. Tajā pat laikā daudziem ir bail no tradicionālajam „mājas birojam” piemītošās sociālās izolācijas. Tādējādi, kopstrādes telpa varētu samazināt automašīnu braucienu skaitu, veicināt kopienas piederības sajūtu un paaugstināt dzīves kvalitāti ciematos, kas citādi būtu visnotaļ tukši.

Šī iemesla dēļ Trelleborgas pašvaldība kopā ar bezpeļņas ciemata asociāciju ir izveidojusi

Iespaidi par šo novatorisko mobilitātes risinājumu  
Gala lietotāji, kuri strādā kopā:

“ Mūsdienu trauksmainajā pasaulē cilvēkiem ir vajadzīga klusa vide.



10. attēls: Digitālā mobilitātes centra kartes kopstrādes telpā.  
Fotogrāfs: Kristofers Hernestīgs (Christoffer Hernestig).

kopstrādes telpu nelielā Södra Åby ciematā, kurā dzīvo apmēram 180 cilvēku. Šis „Kontorskafé” (kantora kafejnīcas) pamatideja ir tāda, ka cilvēkiem nav obligāti jābrauc uz darbu vai lai saņemtu kādu pakalpojumu, viss var būt viņu dzīvesvietai tuvumā. Kopstrādes telpa ir fiziska satikšanās vieta cilvēkiem, kas var strādāt attālināti. Tur iespējams komunicēt ar citiem, strādāt kopā un izmantot biroja infrastruktūru. Tādējādi, pretēji mobilitātei, ar šo pilotprojektu tiek uzsvērta pieejamības nozīme, kas arī ir viens no MAMBA projekta mērķiem.

Papildus šai fiziskajai telpai Trelleborgas pašvaldība izstrādājusi digitālu platformu kā interaktīvu karti tīmekļa vietnē: <https://arcg.is/1H4aLi>. Tā kalpo kā informācijas avots lietotājiem par transporta pieejamību un dažādām transporta iespējām visā pašvaldības teritorijā. Tīmekļa vietnes mērķis ir sniegt informāciju par veidiem, kā nokļūt darbā, ideālā variantā – privātā automašīnā nebraucot vienam. Kopstrādes telpā pieejamas izdrukātas digitālās kartes ar nolūku iepazīstināt lietotāju ar Trelleborgas pašvaldībā pieejamajiem transporta veidiem.

Gala lietotāji, kuri strādā kopā:

“ Inovācijas kļūst radošākas, cilvēkiem strādājot kopā.

#### Kāda bija sākotnējā situācija?

Pārvietošanās sistēma, kuras pamatā ir privātās automašīnas, rada vairākas ar transportu saistītas problēmas un neizdevīgā stāvoklī nostāda personas, kuras nevar vai nevēlas vadīt automašīnu. Lai risinātu šo problēmu, MAMBA projekta ietvaros tika izstrādāta un īstenota kopstrādes telpa un mobilitātes platforma.

Kopumā sabiedriskais transports Trelleborgā ir visnotaļ pieņemams. Tādēļ tika nolemts, ka vienkārša papildu pakalpojumu pievienošana nebūtu pati efektīvākā un lietderīgākā rīcība. Tā vietā vēlējāmies neierastā veidā domāt par to, kā jauna veida mobilitātes mezgls – vai vēl labāk, pieejamības mezgls – varētu palīdzēt uzlabot cilvēku dzīves kvalitāti.

## Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Kopstrādes telpā iesaistītās ieinteresētās personas bija Trelleborgas pašvaldības administrācijas departaments un Södra Åby ciema asociācija. Šī sadarbība ir galvenā panākumu atslēga, jo tā ļauj vieglāk sazināties ar iedzīvotājiem un iegūt viņu uzticību. Ciema asociācijai pieder telpas, savukārt Trelleborgas pašvaldība piekrita finansēt uzturēšanas izmaksas un uz vietas esošu atbalsta personu, kas ļāva MAMBA pilotprojekta laikā atvērt kopstrādes telpu vienu dienu nedēļā.

Gala lietotāji, kuri strādā kopā:

“**Lauku attīstība ir svarīga, bet tikpat svarīgi ir uzturēt lauku kultūru.**”

## Ko var mācīties citi reģioni?

Tas, kas ļoti labi darbojās Trelleborgā un varētu būt ieteicama citiem, ir intensīvā un uzticībā balstītā sadarbība starp dažādiem vadītājiem, kā rezultātā radās vairākas īpaši labas idejas. Bija iespējams un to ir vērts kopēt – atrast veidus, kā jau esošos resursus izmantot papildu veidos. Kopstrādes telpai izmantotās telpas jau pastāvēja un tagad tiek izmantotas daudz intensīvāk. Vēl viena pozitīva mācība tika gūta sadarbībā ar tuvumā esošo universitāti, ar kuras mācībspēku palīdzību tika radītas dažādas Trelleborgas pašvaldības turpmākās



17. attēls: Trelleborgas kopstrādes telpa. Avots: Kristofers Petersons-Hernestīgs (Christoffer Pettersson-Hernestig).

attīstības vīzijas. Tas palīdzēja atklāt jaunas idejas un gūt skaidrāku priekšstatu par vēlamajiem nākotnes scenārijiem.

## Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?

Pašreizējais testa cikls tiks vērtēts kopā ar lietotājiem un visām ieinteresētajām personām. Rezultāti noteiks, vai tiks pievienoti papildu pakalpojumi un pagarināts darba laiks. Lai paaugstinātu informētību par pakalpojumu, būs nepieciešams mārketingu un reklāmu.

Ideju katrā ziņā netrūkst. Ir paredzēts, ka telpa kļūs par informācijas centru attiecībā uz visa veida pakalpojumiem, kas saistīti ar mobilitāti, kā arī, iespējams, velosipēdu koplietošanas mezgls. Vēl viena iespēja ir apvienot kopstrādes telpu ar esošo kopienas centru. Ideālā gadījumā Södra Åby pilotprojekts izvērtīsies par labas prakses piemēru citām lauku pašvaldībām Baltijas jūras rajonā un ārpus tā.

## 4.6.3. Autobusa transports gados vecākiem cilvēkiem

### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Lai veicinātu iedzīvotāju sociālo saskarsmi, kā atsevišķu pasākumu Trelleborgas pašvaldība lauku rajonos organizē autobusu braucienus vecākiem cilvēkiem. Īsajām ekskursijām ir arī pozitīvs blakusefekts. Tās palīdz gados vecākajiem iedzīvotājiem būt pārliecinātākiem par sabiedriskā transporta izmantošanu. Šis risinājums ir Trelleborgas pašvaldības administrācijas departamenta, sociālo lietu departamenta un vietējā autobusu uzņēmuma sadarbības rezultāts.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Daudzi vecāki cilvēki dzīvo pansionātos vai vieni paši viengimeņu mājās un nereti ir pakļauti sociālās izolācijas riskam. Esošie sabiedriskā transporta pakalpojumi apgabalā nav slikti, taču kļuvis skaidrs, ka to izmantojums ir ierobežots citu psiholoģisku šķēršļu dēļ, trūkumu zināšanās dēļ vai vienkārši tāpēc, ka trūkst iespēju iziet un satīties ar citiem cilvēkiem. Organizētie izbraucieni ir paredzēti, lai risinātu šīs problēmas, ļautu vecākiem cilvēkiem satīties un nogādāt viņus galamērķos, kas citādi būtu grūti sasniedzami (piemēram, lauku kafejnīcas un dabas parki).

Iespaidi par šo novatorisko mobilitātes risinājumu

Autobusa vadītāja teiktais:

“ Ir laba sajūta, ka varu kaut ko izdarīt vecāko cilvēku labā; viņi to ir pelnījuši, jo ir tik daudz darījuši mūsu labā. Visi ir apmierināti un laipni.

Lietotāju/pasažieru teiktais

“ Ir tik grūti kaut kur nokļūt, dzīvojot lauku rajonos un bez automašīnas. Tādēļ skolas autobusu projekts ir lielisks.

Lietotāju/pasažieru teiktais

“ Nedēļas nogales pāriet lēni un vientuļi, ja *Träffpunkten* (sociālais tikšanās punkts vecākiem cilvēkiem) ir slēgts. Pateicoties skolas autobusam, nedēļas nogales ir saturīgākas.

Lietotāju/pasažieru teiktais

“ Esmu sastapis jaunus draugus autobusā.

Lietotāju/pasažieru teiktais

“ Ir tik labi uz brīdi doties ārā.

Lietotāju/pasažieru teiktais

“ Šie sestdienas izbraucieni ir tik jauki. Var satikt daudzus jaunus cilvēkus, un visi savā starpā sarunājas.



18. attēls: Dalībnieki vienā no autobusu izbraucieniem vecākiem cilvēkiem. Autortiesības: Niklass Īvarsons (Niclas Ivarsson).

### **Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?**

Sākotnēji 2019. gada pavasarī izbraucieniem tika izmantoti pašvaldības īpašumā esošie skolas autobusi, kas netika lietoti vakaros un nedēļas nogalēs. Šis pasākums tika uzskatīts par īpaši inovatīvu, jo administratīvas struktūrvienības, kas atbildēja par skolu autobusiem, sociālo aprūpi un transportu, izveidoja īpašu darba grupu un vairāki departamenti sāka strādāt kopā. Neskatoties uz vairākām ļoti pozitīvām atsauksmēm par pirmajiem braucieniem, radās arī zināma neapmierinātība, jo izrādījās, ka vairāki gados vecākie cilvēki nespēj uzkāpt pa kāpnēm, lai iekļūtu skolas autobusā. Turklāt 2019. gada decembrī pakalpojumu ietekmēja juridiskas problēmas, jo kļuva skaidrs, ka skolas autobusus nav atļauts izmantot transporta pakalpojumiem personām, kas nav skolēni.

No 2020. gada sākuma braucienus izpildīja tika piesaistīts vietējais autobusu uzņēmums. Tādēļ risinājumu joprojām bija iespējams īstenot ar MAMBA atbalstu vietējam operatoram. Jāatzīst, ka sākotnējam inovatīvajam risinājumam nebija ilgs mūžs, taču tas bija un joprojām tiek atzīts kā idejas sākotnējais avots.

### **Ko var mācīties citi reģioni?**

Viena pilotprojektā gūtā atziņa ir tā, ka dažādās organizācijās un to struktūrvienībās ir liels daudzums zināšanu. Gan kā izaicinājumu, gan arī kā atalgojošo aspektu var uztvert šādas zinātniskās mobilizāciju, piemēram, darba grupu formātā, iesaistot vadītājus no veco ļaužu aprūpes, veco ļaužu transporta pārvaldības jomas, kā arī pansionātu darbiniekus, kas visi ikdienā kontaktējas ar paredzētajiem lietotājiem. Taču nav viegli, bet ne neiespējami, pārvarēt ierasto domāšanas veidu. Vēl viens ieteikums, balstoties uz Trelleborgas pieredzi, ir domāt radoši kopā ar dažādām ieinteresētajām personām ne tikai par pārvietošanās uzdevumiem lauku rajonos, bet arī visu iesaistīto personu sociālajām vajadzībām.

### **Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?**

Ir jārikojas atbilstīgi nepārtrauktajām demogrāfiskajām izmaiņām. Tā kā Trelleborgas iedzīvotāju vidējais vecums turpina pieaugt, ir ļoti iespējams, ka gados vecāki iedzīvotāji tuvākā nākotnē būs aktīvāki un viņiem būs augstākas mobilitātes prasības. Publiskajam sektoram ir jāpielāgojas šīm lauku apgabalu tendencēm gan attiecībā uz mobilitāti, gan arī pakalpojumu sniegšanu.

## 4.7. Kopbraukšanas lietotne Vejlē, Dānijā

Galvenais autors: **Marianne Pēdersena (Marianne Pedersen)**, projektu vadītāja

### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Sadarbojoties ar viedtālrūpu lietotnes izstrādātāju NABOGO ApS, Vejles pašvaldība ieviesa un reklamēja kopbraukšanas lietotni<sup>4</sup> Dānijas centrālās daļas lauku rajonos. Lietotnes galvenā mērķgrupa ir cilvēki, kas vēlas doties no Smidstrup/Skærup ciema uz 13 km attālo reģionālo centru Vejli. Šī projekta unikalitāte, atšķirībā no UBER un Lyft līdzīgiem pakalpojumiem, ir tā, ka NABOGO pakalpojums ir vērsts uz lauku rajoniem un autovadītājiem sedz tikai ar pakalpojumu saistītās izmaksas, nenodrošinot peļņu. Vēl viens interesants aspekts ir tas, ka daļa mēr-

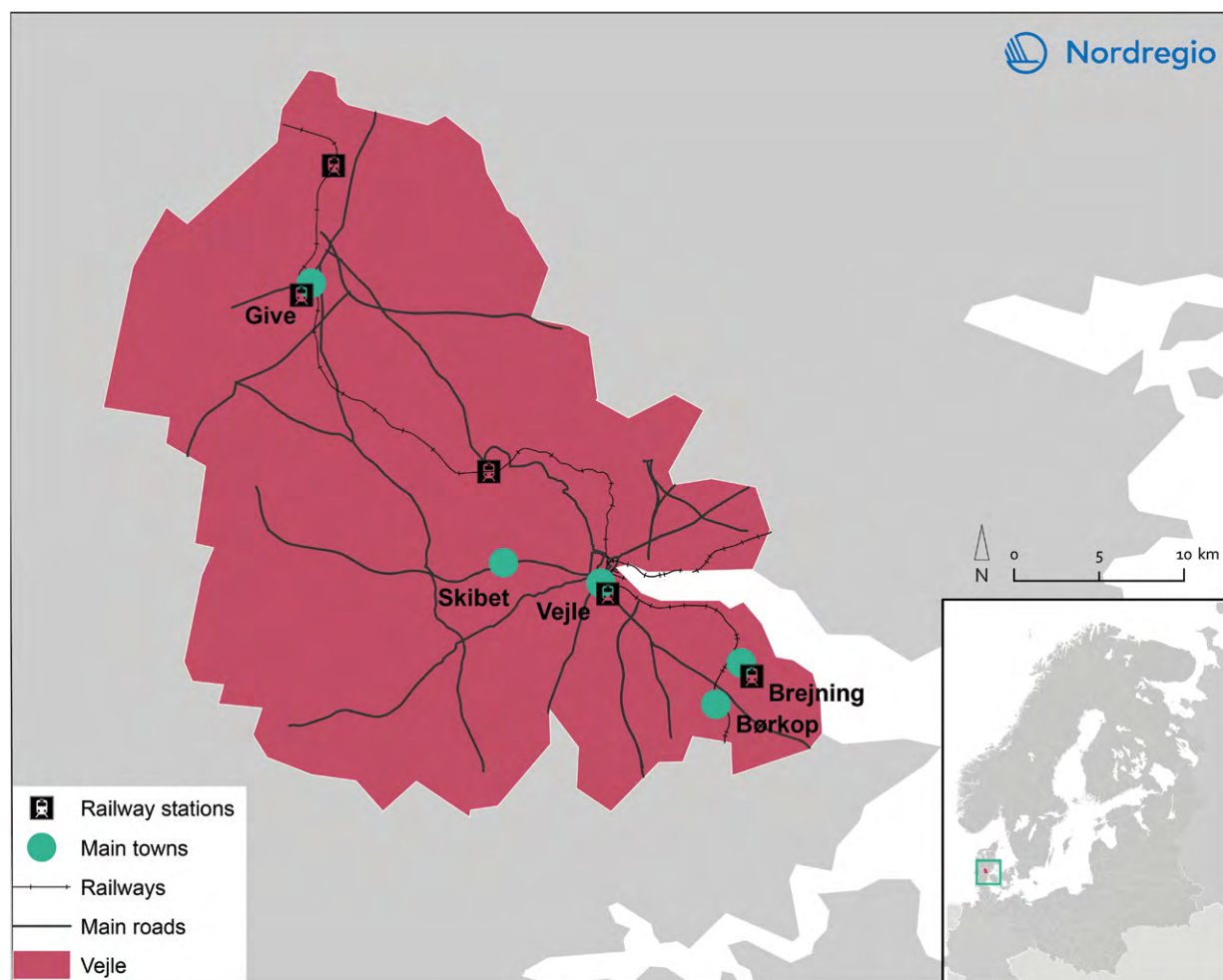
ķauditorijas ir jauni cilvēki bez autovadītāja apliecības.

Papildus viedtālrūpa lietotnei Vejles rajonā ir izveidots arī mobilitātes centrs (skatīt atsevišķu tekstlodziņu).

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Smidstrup/Skærup ciema kopienā valda ciešas saites un spēcīgs kopienas gars. Vietējā sporta kluba organizētajos pasākumos piedalās liela daļa ciemata iedzīvotāju. Ja ciemā ir jāpaveic kaut kas svarīgs, ļoti daudzi piedalās un palīdz. Šis aspekts ir ļoti būtisks, jo kopbraukšanas projekts, nenoliedzami, balstās uz augstu savstarpējas uzticības līmeni.

Sākotnēji rodoties idejai par inovatīvu kopbraukšanas risinājumu, daži iedzīvotāji puda bažas, ka tas apdraudēs palikušos autobusa savienojums no ciema un uz to. Šie signāli tika



Vejle, Dānija. Karti sagatavoja Nordregio.

## Mobilitātes centrs Vejlē, Dānijā

Vejles mobilitātes centrs Dānijā ir digitāls risinājums, kas apvieno īpaši inovatīvas lauku rajonu kopbraukšanas programmas lietotni ar brauciena plānotāju, kas piesaistīts valsts sabiedriskā transporta datu bāzei. Tādējādi Informācija par pieejamajiem kopbraukšanas pakalpojumiem tiek integrēta ar tradicionālā sabiedriskā transporta risinājumiem, padarot mobilitātes plānošanu ērtāku lietotājiem un veicinot multimodalitāti tajos lauku rajonos, kur ir maz pārvietošanās iespēju. Vienošanās ar pašvaldību ļauj izmantot sabiedriskā autobusa pieturas pasažieru uzņemšanai un izlaišanai. Šādi var vienkārši kombinēt abus transporta veidus.

<https://nabogo.com/partnerskaber/>  
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.nabogo.app>

uztverti nopietni. Apvienojot kopbraukšanas risinājumu ar sabiedriskā transporta braucienu plānotāju tika panākts, ka esošie autobusu pakalpojumi netiek apdraudēti.

Mobilo datu savienojamība apgabalā ir ļoti laba, tādēļ tehniskās prasības optimāli atbilst digitālajam risinājumam. Protams, bija jāparūpējas, lai tas neatstumtu vecāko paaudzi, kurā ne visi aktīvi lieto viedtālrunus. Taču attiecībā uz pārējiem iedzīvotājiem, īpaši gados jaunāko mērķgrupu, tas nav aktuāli.

Pakalpojuma pievienotā saimnieciskā vērtība attiecībā uz jaunāko paaudzi ir tāda, ka, visticamāk, tas atvieglos viņiem praksi vai studijas dzīvesvietā, ļaujot saglabās saikni ar reģionu un varbūt pat palikt šeit ilgāku laiku. Papildu kopbraukšanas pakalpojuma priekšrocība Vejlē ir to braucienu samazinājums apkārtējā lauku apgabalā, kur transportlīdzeklī pārvietojas viena persona. Tas nākotnē varētu mazināt dažādās ar satiksmi saistītās problēmas, kuras pilsētas centrā arvien pieaug.

## Kā noritēja faktiskā ieviešana un kādi ir sākotnējie rezultāti?

Pilotprojekta vadošā organizācija ir Vejles pašvaldība sadarbībā ar lietotnes izstrādātāju NABOGO, kuram pieder intelektuālā īpašuma tiesības uz risinājumu. Dānijas dienvidu sabiedriskā transporta uzņēmums ir asociētais partneris. Būtiska loma lietotnes ieviešanai un reklamēšanai vietējā līmenī bija Smidstrup/Skærup ciema padomei. Informācijas par pakalpojumu izplatīšanas nolūkā tika uzrunāti vairāki vietējie uzņēmumi, tai skaitā arī vietējais TV ziņu kanāls TvSyd, kurš veidoja sižetu par pilotprojektu, kā arī intervēja vietējo politiķi.

No vēlamā pakalpojuma ideju ģenerēšanas līdz ieviešanas pirmajam posmam pagāja septiņi mēneši. Lietotnes ērtums lietotājam tika panākts, izmantojot esošo pieredzi, padziļinātās sarunās ar vietējās padomes pārstāvjiem, kā arī veicot vietējo iedzīvotāju aptauju ar mērķi izprast viņu mobilitātes vajadzības.

Patlaban lietotne ir kļuvusi samērā populāra un NABOGO ir pat saņēmis pieprasījumus no citiem rajoniem, kuri ir ieinteresēti iegādāties vietējiem apstākļiem pielāgotas licences. Tas atbilst sākotnējam nodomam, proti, izstrādāt digitālu braucienu koplietošanas platformu, kas stratēģiski vērsta uz iespēju to pielāgot vai atkārtoti izmantot citos rajonos. Savā reģionā NABOGO jau ir izvērsis *Blekingetrafiken* Zviedrijā.

## Atved savu kaimiņu ar automašīnu

Kaspers Mikelsens (*Kasper Mikkelsen*), NABOGO.

## Ko var mācīties citi reģioni?

Lai projekta ieviešanas laikā izvairītos no liekām sarunām un grozījumiem projekta ieviešanas laikā, mēs ļoti iesakām ieguldīt pietiekami daudz enerģijas, panākot visaptverošu un detalizētu līgumu ar visām trešajām personām, kas iesaistītas risinājuma nodrošināšanā.

Vejlē gūtā pieredze rāda, ka ideālā variantā nepieciešams vietējais „vēstnieks”, kas nodrošina nepārtrauktu uzmanību risinājumam arī pēc pilotprojekta beigām. Ja strādājat tikai ar vietējo padomi, pastāv risks, ka tās uzmanība tiks novērsta, sastopoties ar citiem svarīgiem uzdevumiem.



21. attēls: Ekrānuzņēmums no TV dokumentālās filmas par NABOGO.

Autortiesības: TVS. Avots: <https://www.tvsyd.dk/nyheder/09-09-2019/1930/kor-med-din-nabo-til-byen>.

Pilotprojekta ieviešanas gaitā būtisku atbalstu sniedza vietējo ziņu kanāls TvSyd, informējot cilvēkus un atgādinot viņiem par šo jauno mobilitātes risinājumu.

### Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?

Veiksmīgam komandai ir izdevies izveidot samērā radošas pieejas kopbraukšanas lietotnes popularizāšanai. Piemēram, viens no pirmajiem pasākumiem notika vietējā lielveikalā, iegūstot ļoti labas atsauksmes un ātri pieaugošu lietotāju skaitu. Tomēr vajadzība runāt ar esošajiem un potenciālajiem jaunajiem lietotājiem nevienā brīdī nepazūd. Tas ir nepārtraukts process. Tādēļ tiek strādāts pie plāniem atkal apmeklēt lielveikalu, izveidot informācijas stendu vietējā sporta arēnā, kā arī nodrošināt klātbūtni citās piemērotās vietās. Kopbraukšanas lietotne joprojām tiks reklamēta sociālajos plašsaziņas līdzekļos, kā arī ar jauniem sižetiem vietējā TV.

Lai nodrošinātu ilgstošu un uzticamu saikni ar vietējo padomi, komanda meklē kādu personu, kas darbotos kā projekta „vēstnieks” un kļūtu par atpazīstamu risinājuma pārstāvi. Tuvākajā

## “Sabiedriskajam transportam vairāk naudas nav, tāpēc mums jārikojas citādi

Stēns Rendis (Steen Rend), vietējās padomes pārstāvis.

nākotnē vēlamies arī piesaistīt vietējos uzņēmumus, kuru darbinieki piedāvātu kopbraukšanas iespējas citiem.

Protams, Covid-19 pandēmija ir atstājusi būtisku ietekmi uz pakalpojumu. NABOGO tādēļ sācis domāt ārpus ierastā par iespējām iekļaut papildu pakalpojumu, kas ļauj autovadītājiem, kuri, piemēram, dodas uz lielveikalu tik un tā, piegādāt dažādas preces citiem iedzīvotājiem. Tā tiktu īstenota agrākā ideja par privāto automašīnu izmantošanu preču piegādei. Tādējādi, piemēram, kāds gados vecāks cilvēks, kam nepieciešami pilsētā iegādājami medikamenti, varētu tos ar lietotnes palīdzību pasūtīt no mājām un mājas aprūpes darbinieki tos piegādātu. Kaut arī šī koncepcija izrādījās nesavienojama ar datu aizsardzības noteikumiem un taksometru konkurenci regulējošiem noteikumiem, Covid-19 ietekmē tā varētu parādīties citādā formātā.



23. attēls: Reklāmas pasākums lielveikalā; pirmie 10 cilvēki, kas izveidoja profilu NaboGO lietotnē, saņēma iepirkumu groziņus. Avots: Marianne Pedersena (Marianne Pedersen).

#### 4.8. Pakalpojuma pieejamības risinājums Hallig Hooge, Vācijā

**Galvenie autori: Annika Šmīdeka-Inzelmane (Annika Schmiedek-Inselmann) un Nikola Renšpīsa (Nicole Rönnspeiß), MAMBA projekta komandas dalībnieces Šlēsvīgas-Holšteinas diakonijā.**

##### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

Šlēsvīgas-Holšteinas diakonija ir viena no valsts labdarības asociācijas locekļiem, ar lielu skaitu biedru institūciju visā Šlēsvīgā-Holšteinā un ilgstošu pieredzi sociālo pakalpojumu sniegšanā. Saistībā ar MAMBA projektu diakonija izveidoja iekšējo mobilitātes centru, lai apspriestu

izaicinājumus un risinājumus saistībā ar „pakalpojuma cilvēkiem” mobilitātes iespējām. Projekts „Mobilās sociālās konsultācijas Hallig Hooge” patiesībā ir pirmais, kurā iesaistīts diakonijas iekšējais mobilitātes centrs.

MAMBA projekta rajons ir Hallig Hooge, neliela Ziemeļjūras sala pie Šlēsvīgas-Holšteinas rietumu krastiem, kas regulāri vētras laikā applūst. Tās 109 iedzīvotāji dzīvo kalnainā zonā ar kopējo platību 5,78 km<sup>2</sup>. Prāmis no cietzemes tur nokļūst apmēram pusotras stundas laikā. Hooge salā ir tikai dažas salas iedzīvotājiem piederošas automašīnas, un nav nekāda sabiedriskā transporta, izņemot zirga pajūgus tūristiem.



Lai saņemtu noteiktus sociālos pakalpojumus, īpaši konsultācijas, salas iedzīvotājiem jādodas uz cietzemi, tādēļ mobilitātes centrā galvenā uzmanība tika pievērsta konkrētajiem *Hooge* uzdevumiem un tika izstrādāti risinājumi pakalpojumi cilvēkiem mobilitātes iespējai.

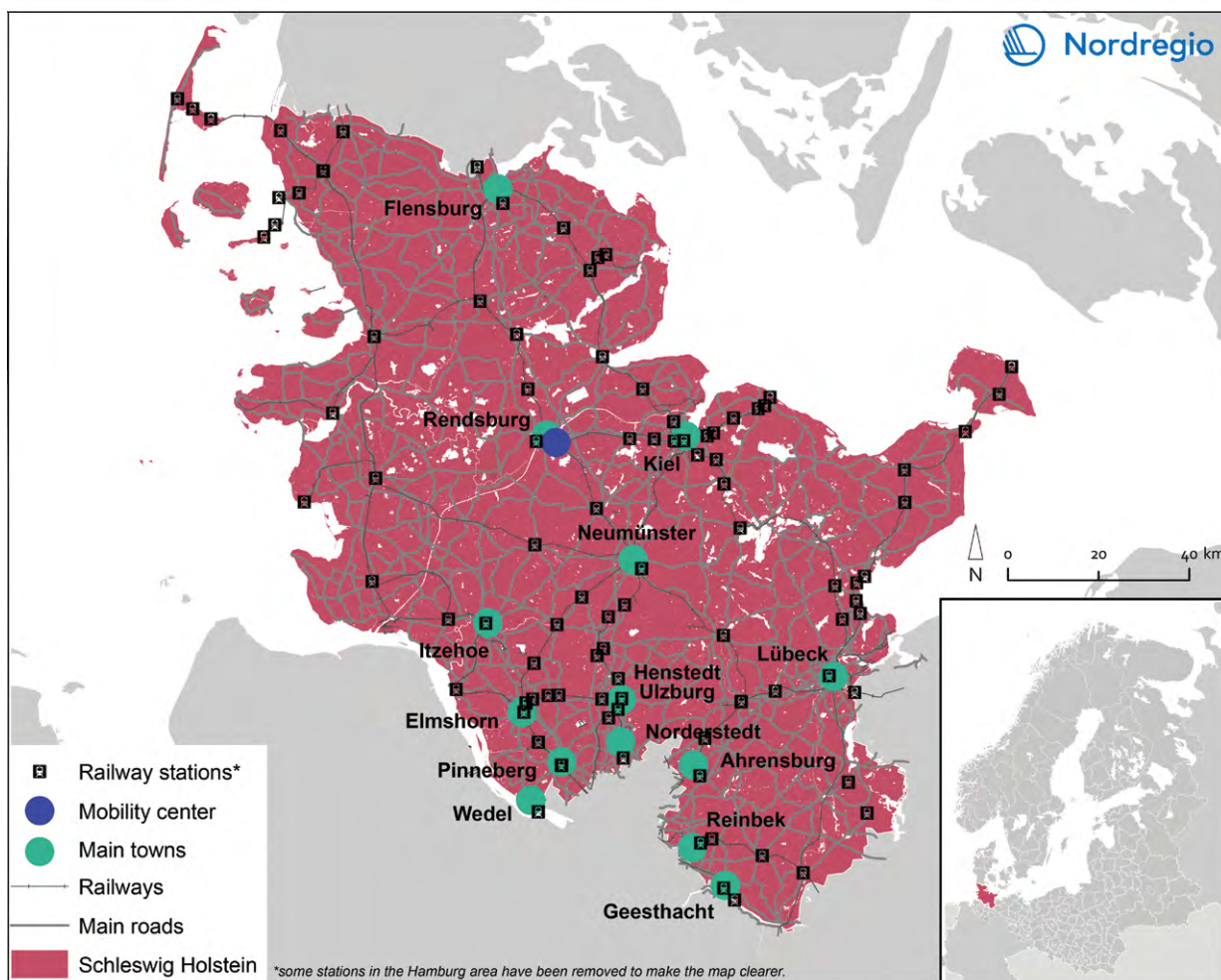
### Kāda bija sākotnējā situācija?

Kad bija pieņemts lēmums, kādu pakalpojumu sniegt, diakonijas *MAMBA* komanda jau no paša sākuma cieši sadarbojās ar *Hooge* mēru. Mēram bija vidutēja loma, viņš piedalījās sanāksmēs ar salas iemītniekiem viņu centrālajā tikšanās punktā, vietējā pārtikas veikalā „Markttreff”, kam ir būtiska loma nozīme sociālajā saskarsmē uz salas. Salas iedzīvotājiem uz vietas neatliekamās situācijās ir pieejams feldšeris, ārsts apmeklē

salu reizi divās nedēļās, papildus ir izveidots telemedicīnas savienojums ar reģionālo galvaspilsētu Ķīli. Vienīgais sabiedriskais transports ir prāmja savienojums ar cietzemi, kur ir visi medicīnas speciālisti, konsultāciju pakalpojumi, pārtikas veikali, vidusskolas un apģērbu veikali.

Ar mēra atbalstu *MAMBA* komanda regulāri tikās ar salas iedzīvotājiem. Šīs tikšanās nodrošināja pamata struktūru nepārtrauktam, pakāpeniskam procesam mobilo konsultāciju izveidei *Hallig Hooge*.

Tā kā daudz cilvēku *Hooge*, jo īpaši vecāki cilvēki, nav īpaši raduši izmantot digitālās komunikācijas tehnoloģijas un dod priekšroku saziņai klātienē, diakonijas iekšējais mobilitātes centrs Rendsburgā apsvēra sociālo pakalpojumu sniegšanu uz vietas.



Šlēsvīgas-Holšteina, Vācija. Karti sagatavoja Nordregio.





27. attēls: Diskusiju kārta par Hallig Hooge ierosināto „cilvēki pakalpojumiem” risinājumu. Avots: Dorisa Šēra (Doris Scheer).

### Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?

Paredzēts pārcelt iekšējo mobilitātes centru uz Šlēsvigas-Holšteinas korporatīvās komunikācijas struktūrām, turpināt paplašināt piekļuvi sociālajiem pakalpojumiem un atbalstīt esošos projektus ar diakonijas profesionālajām zināšanām.

Hooge salā mērķis ir padarīt tikšanos ar iedzīvotājiem par regulāru pasākumu un turpināt „pakalpojums cilvēkiem” pieeju neaizsargātākajām grupām – ģimenēm krīzē, bezdarbniekiem, bezpajumtniekiem, cilvēkiem ar invaliditāti, personām, kuras skar finansiālas un psiholoģiskas problēmas vai atkarības, kā arī personām ar dažādām veselības problēmām. Viens ilgtermiņa plāna elements ir izveidot tiešsaistes kursus Hooge iedzīvotājiem. Pirmais kurss ir paredzēts kā videokonference par demenci, kurā uzstāsies speciālists no Šlēsvigas-Holšteinas demences kompetences centra. Šajā kursā tiks mācīts, kā sniegt kvalificētāku atbalstu gados vecākajiem kaimiņiem. Citas apmācības formas, piemēram, vecāku cilvēku aprūpes

pamatelementi, paredzams rīkot uz vietas, jo tās ietver praktiskus vingrinājumus klātienē.

Pašreizējās Hooge MAMBA sanāksmes ietvers atsauksmes par visiem bijušajiem notikumiem, un tajās turpinās apspriest mobilitātes problēmas saistībā ar piekļuvi sociālajiem pakalpojumiem un jaunu risinājumu izstrādi.



Skats no Hallig Hooge, Vācijā. Avots: MAMBA.

## 4.9. Mobilitātes pakalpojumu reģionālā vadības grupa Dienvidu Ostrobotnijā, Somijā

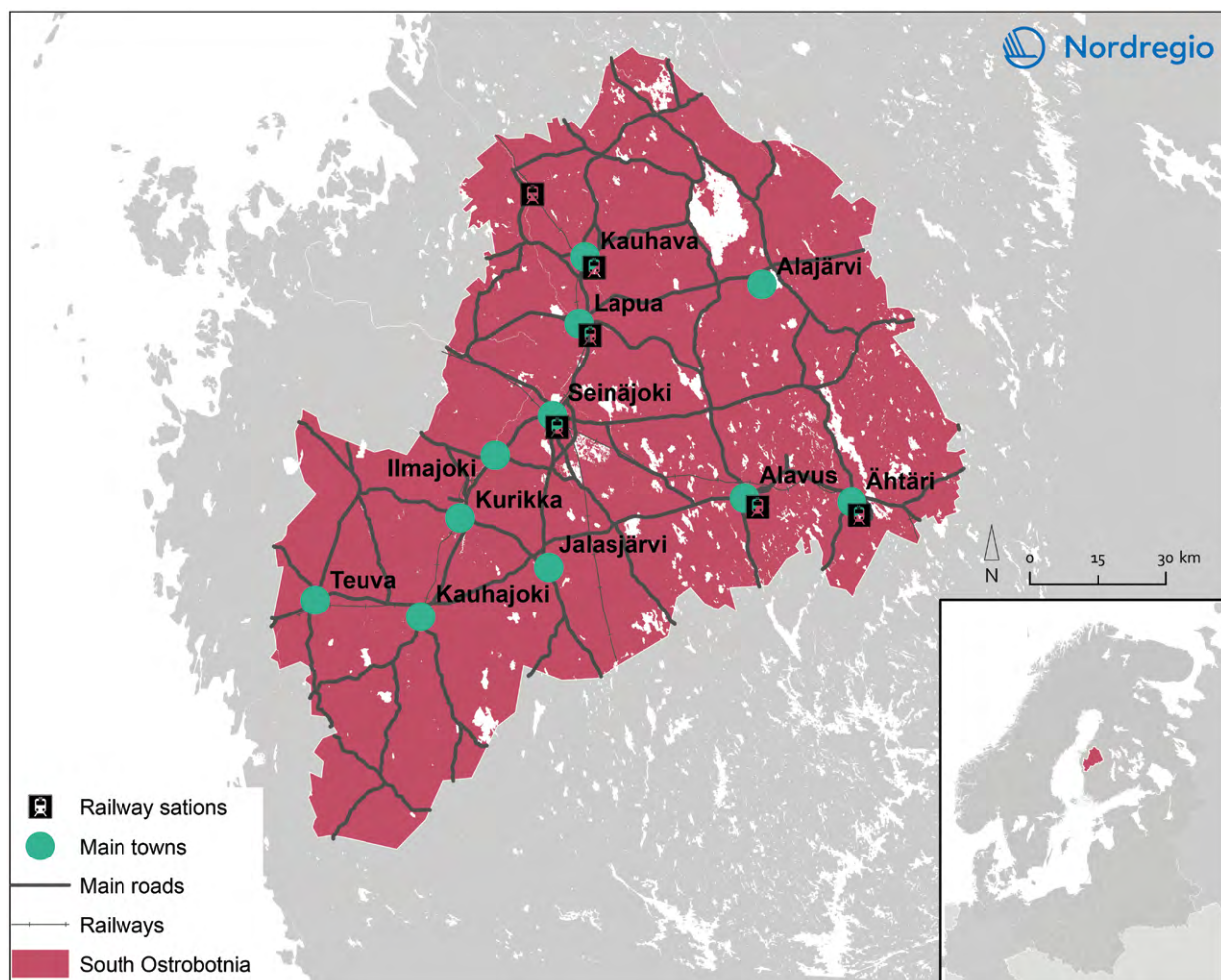
**Galvenie autori:** *Tanja Aronsena (Tanja Arosen)*, projektu vadītāja; *Sanna Valkosalu*, eksperte; *Sami Perele (Sami Perälä)*, eksperts (Seinejoki Lietišķo zinātņu universitāte); *Peivi Tuisku (Päivi Tuisku)*, projekta koordinatore, un *Jani Palomeki (Jani Palomäki)*, eksperts (Dienvidu Ostrobotnijas reģionālā padome)

### Kāda ir inovatīvā mobilitātes risinājuma būtība?

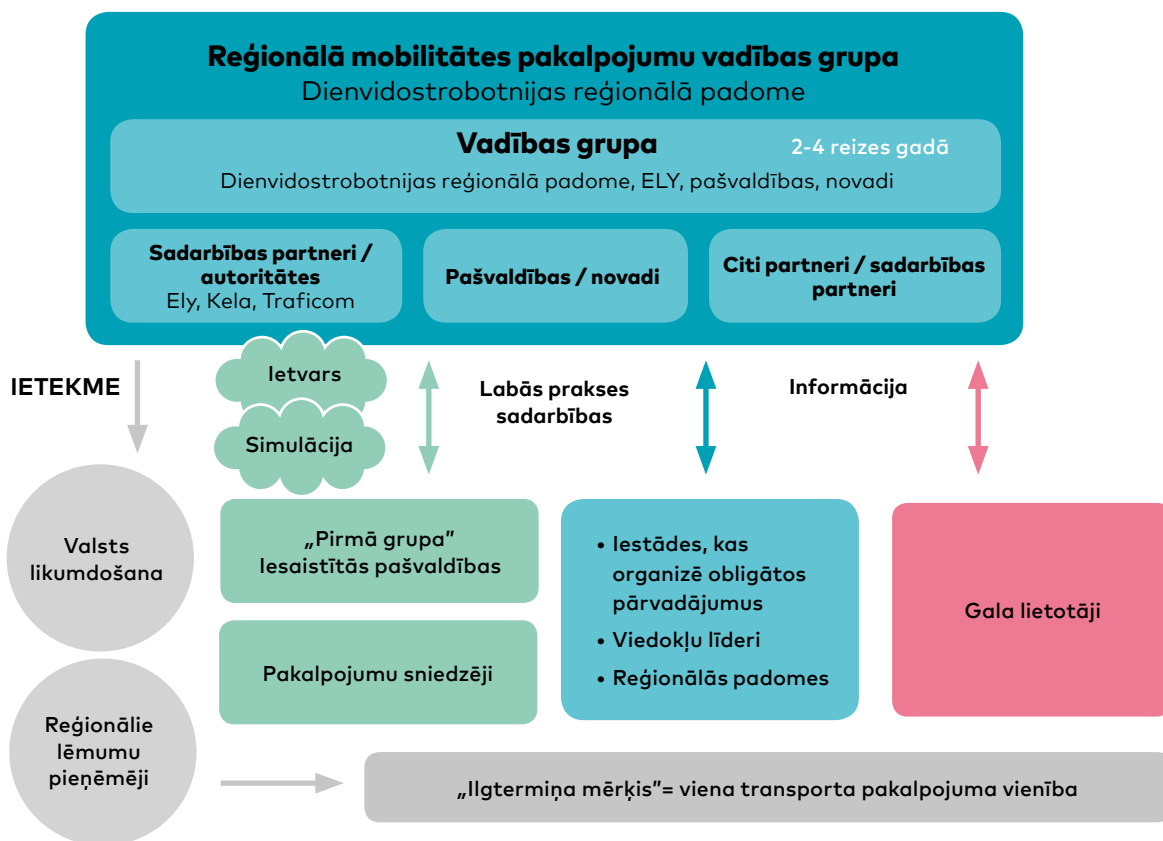
Somijas Dienvidostrobotnijas reģiona sadarbības mobilitātes centra pamatelements ir mobilitātes pakalpojumu reģionālās vadības grupas izveide. Tās galvenais mērķis ir koordinēt un pārvaldīt

dažādas ar sociālajiem un veselības aprūpes pakalpojumiem saistītas transporta iespējas. Grupa vadīs un atbalstīs reģionālās plānošanas procesu, ar tiem saistītās iepirkuma aktivitātes un faktisko transporta pakalpojumu darbību.

Primārā mobilitātes centra mērķgrupa ir cilvēki, kuriem transports nepieciešams veselības iemeslu dēļ un lai ar likumā noteiktajām tiesībām varētu piekļūt noteiktiem sociālajiem pakalpojumiem. Vēlākā posmā šo pakalpojumu varēs izmantot arī gados vecākie un citi lauku rajonu iedzīvotāji, kuriem nepieciešams transports. Kā redzams 15. attēla centrā, vairākas pašvaldības strādā kopā pie šī mobilitātes centra, lai koordinētu transporta pakalpojumu reģionā un ilgtermiņā nodrošinātu vienu transporta vienību visam reģionam.



Dienvidu Ostrobotnija, Somija. Karti sagatavoja Nordregio.



28. attēls: Shematiskais Dienvidostrobotnijas mobilitātes centra modeļa attēlojums. Autortiesības: Dienvidostrobotnijas reģionālā padome.

### Kāda bija sākotnējā situācija?

Tāpat kā visi MAMBA partneru reģioni, arī Dienvidostrobotnija ir nomaļš lauku rajons ar novecojošu populāciju, kas kļūst arvien atkarīgāka no dažādiem mobilitātes pakalpojumiem. Tajā pašā laikā publiskā sektora iespējas sniegt šos pakalpojumus arvien samazinās.

Formāli valdība ir atbildīga par reģionālā transporta sistēmas plāna ieviešanu un finansēšanu, un darbu koordinē Transporta ministrija. Reģionālā padome ir juridiski atbildīga par sistēmas (tostarp infrastruktūras un transporta pakalpojumu) plānošanu, taču ne par tās ieviešanu vai finansējumu. Dažas no transporta izmaksām, kas rodas nokļūstot līdz sociālajiem un veselības aprūpes pakalpojumiem, sedz Somijas sociālās apdrošināšanas iestāde. Citas izmaksas ir jāsedz pašvaldībām. Šie transporta pakalpojumi ir jāiepērk no privātiem pakalpojumu sniedzējiem, jo pašvaldības tos neorganizē kā iekšpakalpojumus.

Katrai pašvaldībai ir jāorganizē un jāiepērk pakalpojumi atsevišķi no saviem administratīvajiem

resursiem un finanšu bāzes. Tas ir izaicinājums, jo realitātē lielākajai daļai pašvaldību ir ierobežotas zināšanas un resursi šādu pienākumu izpildē. Attiecīgi ar publisko veselības aprūpi un sociālo aprūpi saistītie transporta pakalpojumi nav pietiekami organizēti un paliek vāji integrēti. Arī pakalpojuma sniegšanas uzraudzība arī ir nepietiekama ierobežoto resursu un pārredzamības trūkuma dēļ.

Šie ir daži no iemesliem, kāpēc transporta pakalpojumu izmaksas lauku rajonos ir augstas un pēdējo gadu laikā būtiski pieaugušas. Tā kā sabiedriskajam transportam pieejamie līdzekļi ir ierobežoti, budžeta izstrādāšana un plānošana lauku rajonos, kuros jāpārvar lieli attālumi, kļūst arvien sarežģītāka. Lielā mērā pakalpojumu sniegšana lauku rajonos paļaujas uz taksoometriem, jo sabiedriskā transporta iespējas ir ierobežotas.

Šī situācija ir likusi saprast, ka ir labāk jāapmainās ar informāciju un pašvaldībām savā starpā labāk jākoordinē darbības.



Skats no Dienvidu Ostrobotnijas, Somijā. Avots: Dienvidostrobotnijas reģionālā padome.

### Kāda bija ieviešanas gaita un kādi ir sākotnējie rezultāti?

MAMBA projekta komanda bija atbildīga par mobilitātes pakalpojumu reģionālās vadības grupas izveidi. Dienvidostrobotnijas reģionālā padome vada grupu un darbojas kā galvenais organizators.

Grupā ir šādās organizācijas: Dienvidostrobotnijas reģionālā padome (priekšsēdētājs), Ekonomikas attīstības, transporta un vides centrs; pašvaldību pārstāvji; Somijas sociālās apdrošināšanas iestāde; Dienvidostrobotnijas slimnīcu rajons un Somijas Transporta un komunikāciju aģentūra (Traficom).

Grupa regulāri tiekas, apmēram divas līdz četras reizes gadā. MAMBA projekta laikā tika organizētas vairākas tikšanās ar ieinteresētajām personām un darba semināri, kuros tika apspriestas konkursu un iepirkuma procedūras, kā arī citi jautājumi. Pateicoties šīm sanāksmēm, bija iespēja pašvaldībām apmainīties ar informāciju un labāko praksi, kā rezultātā pakalpojumu sniegšanas kvalitāte reģionā ir uzlabojusies.

### Ko var mācīties citi reģioni?

Lai gūtu taustāmus un pieņemamus rezultātus, svarīgi visos procesa posmos iesaistīt visas ieinteresētās personas, interešu grupas, mērķgrupas un gala lietotājus. Arī komunikācijai ir jābūt skaidrai, pārredzamai, pietiekamai un savlaicīgai.

### Kādi ir nākamie soļi un kā projekts tiks turpināts?

Reģionālā vadības grupa turpinās regulāri tikties. Tā apmainīsies ar informāciju starp dažādām interešu grupām un pakalpojumu saņēmējiem, apspriežot ar tiem pakalpojumu sniegšanas praksi. Grupa sniegs ieguldījumu saskaņotas prakses, kā arī procedūru izstrādē un izveidē visā reģionā. Ja turpmākajos gados turpināsies šis sadarbības gars, tad ilgtermiņa mērķis ir līdz 2023. gadam izveidot ērti sasniedzamu vienotu transporta pakalpojuma vienību visā reģionā. Tādējādi tiktu panākti vēlā ņemai uzlabojumi mobilitātes situācijā visiem Dienvidostrobotnijas iedzīvotājiem, īpaši neaizsargātākajiem.



29. attēls: Vadības grupas sanāksme. Avots: Sanna Valkosalo.

## 5. Secinājumi

Mūsu ceļojums dažādos *MAMBA* risinājumos ir noslēdzies. Atskatoties mēs vēlētos izcelt dažus svarīgākos punktus, kas jāņem vērā ikvienam, kas apsver līdzīgu lauku rajonu mobilitātes risinājumu uzsākšanu vai veicināšanu.

Kopīga iezīme visos *MAMBA* risinājumu apgabalos ir jauno cilvēku emigrācija uz pilsētām un palikušo iedzīvotāju novecošanās. Tādējādi arvien pieaug pieprasījums pēc mobilitātes risinājumiem, kas nodrošina uzticamu piekļu veselības aprūpes un sociālajiem pakalpojumiem. Sabiedriskā transporta pārklājums parasti ir neliels, īpaši zonās ar zemu iedzīvotāju blīvumu. Turklāt samazināta mobilitāte liedz vecākiem cilvēkiem iespējas socializēties un piedalīties aktivitātēs.

Mobilā risinājuma sekmes ir atkarīgas no dažādu **iesaistīto pušu** ieinteresētības līmeņa un apņemšanās to atbalstīt. *MAMBA* piemēri parāda, ka vietējo pārvaldes iestāžu pārliecība par pozitīvu rezultātu sekmē tā ilgtspējību gan finansiāli, gan arī optimizējot juridisko regulējumu, padarot to draudzīgāku potenciālajiem pakalpojuma sniedzējiem. Viens piemērs šāda atbalsta nozīmei ir Ziemeļkarēlija, kur reģionālā padome atbalstīja ideju no paša sākuma un ierosināja izmaiņas likumdošanā, kas atvieglo uzņēmējdarbības uzsākšanu reti apdzīvotos apgabalos (18. lpp.). Plēnas projekta panākumus nodrošināja administratīvā, politiskā un pakalpojumu sniedzēja sadarbība. Turklāt pētījums sniedza pārliecinošus pierādījumus, ka šāds risinājums ir vajadzīgs (35. lpp.). Mobilitātes centrs Kukshāfenā saņēma atbalstu no transporta asociācijām un taksometru uzņēmumiem, pamatojoties uz vispārēju pieņēmumu, ka tikai sadarbojoties ir iespējams nodrošināt labāku mobilitātes risinājumu (30. lpp.). Vietējo autobusu uzņēmumu iesaistīšana Trelleborgas risinājumā arī palīdz vietējo uzņēmumu attīstībā (42. lpp.).

Vēl viena joma, par kuru jādomā pirms mobilitātes pakalpojuma plānošanas, ir informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (**IKT**) prasmju līmenis un IKT infrastruktūras kvalitāte reģionā. Tas ietekmē piemērotu mobilitātes risinājumu izvēli, kā arī to

ieviešanas un pieņemšanas ātrumu. Dānijā, Vejlē, datu/mobilitātes savienojamība ir ļoti laba, nodrošinot lieliskus priekšnoteikumus tās digitālās kopbraukšanas lietotnes ieviešanai. Jaunākiem cilvēkiem, kuri ir starp tiešajiem saņēmējiem, parasti labi pārzina lietotnē balstītu pieeju, un tie var palīdzēt izplatīt zināšanas par pakalpojumu uz citiem iedzīvotāju slāņiem. Kaut arī Somijas Ziemeļkarēlijas reģionam ir vietējās pašvaldības atbalsts, viņu mobilitātes risinājuma ieviešanas ātrumu nedaudz palēnināja nepieciešamība apmācīt cilvēkus digitālās platformas izmantošanā. Līdzīga situācija ir Vidzemes reģionā, kur inovatīvais mobilitātes risinājums bija balstīts saziņā pa tālruni (ne tīmekļa pakalpojumu), jo daudzi cilvēki gados Latvijā neizmanto internetu. Vēl vienu atziņu var gūt no *MAMBA* risinājuma Polijas Beļsko rajonā, kur izrādījās, ka cilvēki patiešām dod priekšroku autobusu pieturā izvietotiem drukātiem grafikiem. Interesanti, ka *Hallig Hooge* salas Vācijā iedzīvotāji deva priekšroku saziņai klātienē – vismaz kā daļu no centieniem apspriest, ieviest un izskaidrot attālināto konsultāciju pakalpojumus. Būtībā cilvēku vajadzības, bailes, vēlmes, spējas un rūpes ir pamatīgi jāizprot un uz tām jāreaģē, neatkarīgi no tā, cik progresīvas, novecojušas, racionālas vai emocionālas tās būtu.

**Informēšanas** darbības, kā arī lietotāju saskarsme ir svarīga gan pakalpojumu sniedzējiem, gan lietotājiem. Informācija par Vidzemes reģiona mobilitātes centru tiek izplatīta pa dažādiem kanāliem: tīmekļa vietnēs, valsts un reģionālo TV kanālos, kā arī pilsētas svētkos. Turklāt Beļsko rajons reklamēja *MAMBA* aktivitātes, izmantojot skrejlapas skolās, veselības aprūpes iestādēs un baznīcās. Vejle regulāri informē sabiedrību par savu mobilo lietotni, izmantojot vietējo ziņu kanālu, kā arī publicējot ziņas *Facebook* un ar vietējās TV stacijas starpniecību. Trelleborgas risinājuma panākumi noteikti ir saistīti ar mobilitātes diskusiju platformas izveidi. Taču ne vienmēr ir nepieciešams sarežģīts risinājums. Dažreiz pietiek radīt iespēju iesaistītajām pusēm sazināties.

**Iepirkuma** problēmas parādījās vairākos projektos. Piemēram, transports pēc pieprasījuma esošajā Latvijas un Polijas tiesiskajā regulējumā joprojām netiek atzīts par sabiedriskā transporta pakalpojumu. Tas nozīmē, ka transporta pēc pieprasījuma risinājumi bija jāšak jaunā vietā, kas radīja aizkavēšanos. Tādēļ ir būtiski pārzināt attiecīgo vietējo, reģionālo un valsts juridisko kontekstu un iepirkuma noteikumus, kā arī ņemt vērā projekta grafikā saistītās aktivitātes. Trelleborga jo īpaši saskārās ar grūtībām saistībā ar iepirkuma likumiem, kas aizkavēja sākotnējo ieceri izmantot pašvaldības īpašumā esošu skolas autobusu vecāku cilvēku pārvadāšanai atpūtas nolūkā. Neskatoties uz to, projekta virzītāji nāca klajā ar risinājumu un uzsāka sadarbību ar vietējo autobusu uzņēmumu.

Viena no nozīmīgākajām problēmām, ar ko saskaras **MAMBA** risinājumi, ir nodrošināt to ilgtermiņa **ilgtspēju**. **MAMBA** projekts sniedza atbalstu dažādu risinājumu izstrādei un izvēšanai, jaunu

pieeju testēšanai un spēju veidošanai. Nākamais solis ir atrast dzīvotspējīgu uzņēmējdarbības modeli, cenu noteikšanas shēmu un/vai ieinteresētās personas, kas piekrīt segt mobilitātes risinājumu uzturēšanas izmaksas nākotnē. Tarifu ieviešana pakalpojumam varētu atrisināt šo problēmu. Tomēr tas parasti ir pretrunā transporta vienlīdzības ideālajam variantam, jo liela daļa pakalpojumu saņēmēju ir cilvēki ar invaliditāti vai vecāki cilvēki ar ierobežotu maksātspēju.

**Pieejamība kā pakalpojums** ir jauna pieeja tam, kā kopienas var samazināt vajadzību pēc transporta, vienlaikus uzlabojot saziņu starp kopienas locekļiem un atvieglojot piekļuvi darba videi vai pakalpojumiem. Piemēram, *Hallig Hooge* ilgtermiņa mērķis ir nodrošināt iespēju izmantot videokonferenču rīkus, lai sociālos pakalpojumus salas iedzīvotāji varētu saņemt savā dzīvesvietā. Lauku kopstrādes telpa Trelleborgā ir piemērs tam, kā mazināt nepieciešamību pārvietoties, izmantojot







Avots: Alain Duss/Unsplash.

inovatīvu risinājumu. Nākotnē paredzēts, ka šī kopstrādes telpa pārtaps par maza mēroga mobilitātes centru, kas sniedz ar mobilitāti saistītu informāciju un, iespējams, pat atsevišķus pakalpojumus (piemēram, velosipēdu koplietošanu), lai vēl ciešāk integrētu pieejamību un mobilitāti.

Šajā publikācijā ir stāsti par cilvēkiem, kuri uzdrošinājās uzdot jaunus jautājumus, kuri bija gatavi izmēģināt kaut ko jaunu un bija gatavi riskēt, tiecoties sasniegt labāku dzīves kvalitāti sava reģiona iedzīvotājiem. Tāpat kā vienmēr, atkāpjoties no vispāratzītās kārtības, arī šajā procesā bija problēmas, taču tās tika pārvarētas ar radošumu, izturību, labu plānošanu un spēcīgām partnerattiecībām.

Ja arī jūs esat gatavs ierosināt vai atbalstīt iniciatīvu nolūkā uzlabot pieejamību un/vai mobilitāti lauku reģionā, kurā dzīvojat, tad iesakām izlasīt arī: „**A Guide to Collaborative Mobility Solutions in Rural Areas**” (**Ceļvedis kopīgiem mobilitātes risinājumiem lauku apvidos**). Tajā pa soļiem sniegtas norādes, kā sasniegt rezultātus. Tas ir pieejams MAMBA tīmekļa vietnē ([www.mambaproject.eu](http://www.mambaproject.eu)), kur atradīsiet arī citus iedvesmojošus piemērus, kas parāda iespējas apvienot lauku burvību ar labāko, ko pilsētas var sniegt. Tātad – sākam!

# Vairāk informācijas

Ellner, M., Schumacher, O., & Hartwig, M. (2019). Pirmsizpēte par novatorisku lauku mobilitātes risinājumu juridiskajiem faktoriem (72. lpp.). Klimata aizsardzības, enerģētikas un mobilitātes institūts (*Institute for Climate Protection, Energy and Mobility e.V.*) (IKEM). Pieejams vietnē: [www.mambaproject.eu/products/](http://www.mambaproject.eu/products/)

Līviņa, A., Rozentāle, S., Bikše, J., & Brīgsa, S. (2019). Pirmsizpēte par novatorisku lauku mobilitātes risinājumu saimnieciskajiem faktoriem (50. lpp.). Vidzemes Augstskola Pieejams vietnē: [www.mambaproject.eu/products/](http://www.mambaproject.eu/products/)

ESAO (2010) ESAO lauku rajonu politikas pārskati: stratēģijas pakalpojumu piegādes uzlabošanai lauku rajonos. Pieejams vietnē: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/ocdruralpolicyreviewsstrategiestoimproveruralservicedelivery.htm> (pieklūts 2018. gada 4. jūlijā).

Randall, L., Berlina, A., Grunfelder, J., & Kempers, A. (2018). Pirmsizpēte par sociokulturālajiem faktoriem (48. lpp.). *Nordregio*. Pieejams vietnē: [www.mambaproject.eu/products/](http://www.mambaproject.eu/products/)

## Uzziņai

1. Sīkāku informāciju skatīt Nordregio ziņojumā par sociālajiem un kulturālajiem faktoriem: [www.mambaproject.eu/products](http://www.mambaproject.eu/products).
2. Sīkāka informācija ir sniegta Vidzemes Augstskolas pētījumā par inovatīvu lauku mobilitātes risinājumu ekonomiskajiem faktoriem: [www.mambaproject.eu/products](http://www.mambaproject.eu/products).
3. Sīkāka informācija ir izklāstīta Klimata aizsardzības, enerģijas un mobilitātes institūta pētījumā e.V. (IKEM) par novatorisku lauku mobilitātes risinājumu juridiskajiem faktoriem: [www.mambaproject.eu/products](http://www.mambaproject.eu/products).
4. Pieejams Apple Store <https://apps.apple.com/de/app/nabogo/id1458408721>. Pieejams Google Play Store <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.nabogo.app&hl=de>.



