

VPR Jaunumi

Oktobris 2017



VIDZEME

CEĻŠ VED AUGŠUP!

Tematiskais izdevums

TRANSPORTS

www.vidzeme.lv

Vidzemes plānošanas reģiona izdevums

VIENOTI UN APŅĒMĪBAS PILNI

Šobrīd esam interesantā brīdī – no vienas puses publiskajā telpā izskan viedoklis, ka reģioni arvien vairāk jāiesaista dažādos procesos, jo tie vislabāk pārzina vietējo situāciju, kā arī tiem ir pietiekoši daudz specifisku zināšanu, kuras likt lietā, no otras puses – tiek likti šķēršļi, lai ierobežotu produktīvo darbību. Izveidojusies paradoksāla situācija, kas turpinās jau gadiem – attīstības plānošanas dokumentos noteiktās prioritātes un uzdevumi jāsasniedz, pamatā izmantojot Eiropas Savienības finansējumu.

Taču šādos nenoteiktības apstākļos savu lēmumu esam izdarījuši – turpināsim strādāt, jo līdz šim esam pierādījuši savu konkurētspēju ne tikai Latvijā, bet arī ārpus tās robežām. Pietiekoši daudz ieguldīts cilvēkresursu – gan laiks, gan zināšanas, vidzemnieki apņēmības pilni iet uz priekšu. Uzdrīkstos apgalvot, ka Vidzemes plānošanas reģionu Eiropā zina – esam atzīti par partneriem, kuri ir zinoši, gatavi jauniem izaicinājumiem un drosmīgiem lēmumiem. Jēgpilnā darbība ir atmaksājusies.

Tostarp, šis ir arī labs pamats, lai pārdomāti un mērķtiecīgi turpinātu darbu pēc jaunā padomes sasaukuma vasaras vidū. Atkārtoti ievēlētajiem un jaunievēlētajiem padomes locekļiem aicinu būt konstruktīviem un iesaistīties reģiona attīstības plānošanā, daloties ar iniciatīvām, bet saglabājot virzību kā vienotam spēkam. Šobrīd, kā vēl nekad, ir iespēja pierādīt Vidzemes plānošanas reģiona potenciālu, tā iespējas un spējas vadīt un mainīt procesus.

Jāatceras, ka mēs visi – darbinieki gan pašvaldībās, gan plānošanas reģionā strādājam savu iedzīvotāju interesēs, jo apmierināts iedzīvotājs ir veiksmīgs iedzīvotājs, un tas spēj nest lielāku labumu arī sava reģiona attīstībai.

Mēs vēlamies strādāt tā, lai ikviens reģiona iedzīvotājs justu, ka ir mums vajadzīgs un mēs esam vajadzīgi viņam. Turklāt mums jārada pārliecība, ka ikviena līdzdarbošanās un iesaiste mums ir ļoti būtiska. Jo, kam gan citam mēs strādājam.



Hardijs Vents

VPR Attīstības padomes priekšsēdētājs

ARGUMENTĒT, PIERĀDĪT UN PĀRLIECINĀT

Latvijas pašvaldībām par savu teritoriju nākotni ir ļoti dažādi redzējumi, katram ir sava specifika un tradīcijas, bet vairumam pašvaldību, manuprāt, ir viens būtiskākais izaicinājums – apturēt iedzīvotāju skaita kritumu. Lai to izdarītu, mums katram savā pašvaldībā jāmeklē iespējas un jāanalizē draudi. Neapšaubāmi, tas nav viegli, jo, lai arī cik liela vai maza būtu katra pašvaldība, ir neskaitāmi jautājumi, kurus nav iespējams ietekmēt, un tieši tālab milzīga nozīme ir pieņemt pareizus lēmumus tajos jautājumos, kuri ir pašvaldības rokās.

Savukārt Vidzemes plānošanas reģions jau savā nosaukumā daudz ko pasaka priekšā – plānošana; bet, lai ko plānotu, ir nepieciešama ļoti laba analīze visās jomās datiem, uz kuriem balstīties un, regulāri izvērtējot, sekot līdz notiekošajām tendencēm. Iespējams, ka

nākotnē daudz vairāk jāprot argumentēt, pierādīt un pārliecināt par Vidzemes pašvaldībām nepieciešamo un aktuālo, jāspēj būt neatlaidīgiem un pacietīgiem, kopēji vienojoties par reģionā nepieciešamajām prioritātēm. Kā viena no galvenajām prioritātēm ir ceļi – gan pašvaldību, gan valsts, gan arī Latvijas valsts mežu. Pēdējos gados varam vērot pozitīvas tendences – ir vairāk finansējuma, tiesa gan, liels struktūrfondu īpatsvars, bet vēl būs nepieciešami ļoti daudz gadi, ja nespēsīm būtiski uzlabot atjaunojamo ceļu rekonstrukcijas tempus. Ceļš reģionā ir viens no būtiskākajiem faktoriem, īpaši lauku viensētās dzīvojošajiem, un nav būtiskas atšķirības, vai Tu esi programmētājs, ārsts, uzņēmējs vai skolotājs – ceļam, pa kuru no rīta aizbrauc darba gaitās un vakarā atgriezies, ir izšķiroša nozīme, kad jāizvēlas dzīves vieta.



Gints Kukainis

VPR Attīstības padomes
priekšsēdētāja vietnieks

Attīstības padomes sēdē

VPR ATTĪSTĪBAS PADOME: BEZ PLĀNOŠANAS REĢIONU UN PAŠVALDĪBU IESAISTES TRANSPORTA NOZARES ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANA NAV PILNĪGA

29. septembrī Ieriķos tika sasaukta Vidzemes plānošanas reģiona (VPR) Attīstības padomes sēde. Dienaskārtībā bija dažādi jautājumi, kas skar transporta nozares attīstību reģionā un ir aktuāls temats katrai no reģiona pašvaldībām.

Sanāksmē piedalījās Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktora vietniece Inta Rozenšteine, kura klātesošos informēja par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2014.-2020. gadam un aktualizētajām izmaiņām dokumentā.

turpinājums nākamajā lappusē



2017. gada septembrī, Ieriķos . Foto: Vidzemes plānošanas reģions

Klātesošajiem tika atgādināts, ka līdz ar 2020. gadu Eiropas Savienības struktūrfondu finansējums būs pieejams salīdzinoši ļoti nelielā apjomā, tāpēc jādomā par cita veida finanšu modeļu iedzīvināšanu. Ministrijas pārstāve atzina, ka speciālā autoceļu fonda atjaunošana un līdzekļu taisnīga pārdale būtu viens no loģiskiem risinājumiem. Šobrīd likumā "Par autoceļiem" (12. pants) noteikts, ka valsts budžeta finansējumu programmai "Valsts autoceļu fonds" veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Taču teorētiski pieejamo finansējuma apmēru būtiski ietekmē piebilde pantā – "ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi". VPR vēl pagājušogad Satiksmes ministrijai oficiālā vēstulē norādīja, ka nekavējoties nepieciešams atjaunot speciālo valsts budžeta programmu – Valsts autoceļu fondu, kurā finansējums tiku paredzēts tieši autoceļu (t.sk.ielu) remontiem un būvniecībai.

Tāpat sanāksmes dalībnieki tika iepazīstināti ar plānotajiem autoceļu būvdarbiem 2018. - 2019. gadā. VPR Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, vienlaikus arī Smiltenes novada pašvaldības vadītājs Gints Kukainis norādīja, ka, lai gan Satiksmes ministrijas prezentācijā tika norādīts, ka Vidzemē, salīdzinājumā ar citiem Latvijas reģioniem, autoceļu stāvoklis ir sliktāks nekā valstī vidēji, tomēr 2017. gada un turpmāko gadu plānotais ceļu rekonstrukcijas darbu saraksts acīmredzami parāda, ka šis fakts nav ticis ņemts vērā. Tā, piemēram, 2018.-2019. gadā Vidzemes plānošanas reģiona teritorijā tiks pārbūvēts valsts galvenais autoceļš vien 7,10 km garumā. Tāpat pašvaldības pārstāvji norādīja, ka ik gadu kopā ar Vidzemes plānošanas reģionu tiek sagatavoti priekšlikumi Valsts autoceļu sakārtošanas programmai par prioritāri sakārtojamiem autoceļiem reģionā, taču līdz šim atgriezeniskā saite nav tikusi nodrošināta un nav saprotams, kādam īsti nolūkam ik gadu tiek lūgts informāciju sagatavot.

turpinājums nākamajā lappusē

Ministrijas pārstāve informēja, ka šobrīd valstī notiek autoceļu audits, kura rezultāti tiks izmantoti turpmākajā ceļu infrastruktūras attīstības plānošanas gaitā, t.sk. var tikt pārskatītas arī autoceļu kategorijas. Savukārt Amatas novada pašvaldības vadītāja Elita Egļīte norādīja, ka pēdējā laikā vairākas pašvaldības ir spiestas pārņemt valsts autoceļus ik gadu vidēji 3-5 km garumā, taču papildu finansējums autoceļu uzturēšanai netiek piešķirts, kas ir absurdi, jo lielākoties nododamie ceļi ir ļoti sliktā tehniskajā stāvoklī un tie kļūst par papildu slogu pašvaldības budžetam.

VPR Attīstības padomes priekšsēdētājs Hardijs Vents, apkopojot izskanējušos komentārus, norādīja, ka nav saprotams, kāpēc plānošanas reģionus neaicina piedalīties transporta nozares attīstības plānošanas procesā – tieši reģiona rokās ir detalizēta informācija gan par lokālas nozīmes problēmām, gan arī reģions spēj sniegt vērtīgas

rekomendācijas funkcionējoša transporta tīkla nodrošināšanai gan valsts, gan starptautiskā līmenī, jo nevienu no tiem nav iespējams skatīt atrauti.

Sēdes laikā pašvaldību pārstāvji tika iepazīstināti ar VPR Mobilitātes plāna izstrādes gaitu, kas tiek realizēts Interreg Baltijas jūras reģiona projekta TENTacle ietvaros. Pie vidzemniekiem viesojās arī Autotransporta direkcijas valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš, lai informētu klātesošos par sabiedriskā transporta attīstības koncepciju un plānoto autoostu uzraudzību turpmāk, tā kā tuvākajā laikā to darbību un sniegto pakalpojumu kvalitāti turpmāk uzraudzīs Autotransporta direkcija.



Anita Āboliņa

Sabiedrisko attiecību vadītāja

Svarīgas aktualitātes

IZMAIŅAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA KURSĒŠANAS GRAFIKOS

Jau no iepriekšējā mācību gada beigām pašvaldībām nākas pieņemt lēmumus par skolu reorganizāciju, statusa maiņu, arī slēgšanu līdz ar jauno mācību gadu. Tas visnotaļ ietekmē arī pasažieru pārvadājumus sabiedriskā transporta kursēšanas grafikos.

Gulbenes novada dome jau pagājušajā gadā uzsāka skolēnu pārvadājumu integrēšanu sabiedriskā transporta maršrutos, līdz ar to uzņēmums SIA "Gulbenes autobuss", pamatojoties uz noslēgto deleģējuma funkciju, ar š.g. 1. septembri nodrošina skolēnu pārvadājumus visos Gulbenes novada pagastos un Gulbenes pilsētā. Tikai skolēnu pārvadājumiem vien uzņēmumā plānots izmantot septiņus autobusus, tomēr arī

sabiedriskā transporta maršrutu tīkls tiek pielāgots skolēnu vajadzībām. Uzņēmums SIA "Gulbenes autobuss" jau 2017. gada jūnijā iesniedza virkni priekšlikumus izmaiņām kustību sarakstos, tos pielāgojot skolu mācību laikiem un, kā skaidroja uzņēmumā, septembri var uzskatīt par pielāgošanās laiku, arī vēl pēc tam izmaiņas var sekot.

Ar lielu Alūksnes un Apes pašvaldību aktivitāti un atsaucību, ar šo mācību gadu ir pārkārtota satiksme atsevišķos maršrutos bijušajā Alūksnes rajonā, kur par sākumskolām pārtapa Apes novada Trapenes un Vidagas Sikšņu pamatskolas.

turpinājums nākamajā lappusē



Kā katru gadu, arī SIA "VTU Valmiera" apkalpotajos maršrutos skolas sākums ienes izmaiņas reisu izpildē. Tā, ar septembri alūksniešiem ir iespējams pirmdienās un piektdienās nokļūt Valmierā bez pārsēšanās. Reiss no Alūksnes AO pirmdienu rītos atiet plkst. 06:00 un Valmieras AO pienāk plkst. 07:44, ceļā pavadot vien stundu un 44 minūtes. Savukārt piektdienu pēcpusdienās studējošie, kā arī citi pasažieri no Valmieras Alūksnē var atgriezties ar reisu plkst. 16:45 no Valmieras AO. Izmaiņas veiktas arī vietējās nozīmes maršrutos. Atklāti

maršruta **Smiltene – Aumeistari – Gaujiena** reisi: no Smiltenes autoostas plkst. 06:50 un plkst. 15:10, bet no Gaujienas plkst. 7:58 un plkst. 16:35. Reisus izpildīs darba dienās visa mācību gada garumā. Izmaiņas skar arī maršrutos **Smiltene – Aumeistari – Gauja** un **Rūjiena – Kārķi – Valka**.

Uzsākoties jaunajam mācību gadam, pāravadātāja AS "Cata" maršrutu fīklā notiek pāreja uz skolas laika reisu izpildēm. Atsāk kursēt maršruti, kuri vasaras brīvlaikā netika izpildīti. Ar septembri, pamatojoties uz Amatas un Vecpiebalgas pašvaldību ierosinājumiem, veikti grozījumi maršrutos Nr. **5069 Skujene – Kaive – Skujene**, Nr. **5610 Nītaure – Ķēči – More – Nītaure**, lai skolēniem būtu iespējams nokļūt mācību iestādēs. Pārgaujas novadā, pagarinot maršrutu Nr. **6250 Cēsis – Lenči – Kūdums – Cēsis**, tika rasta iespēja nogādāt novada skolēnus uz Stalbes vidusskolu.

Kopumā, uzsākoties jaunajam mācību gadam, saistībā ar skolēnu pārvadājumiem, Vidzemes plānošanas reģiona teritorijā ir veikti grozījumi 23 maršrutos: slēdzot 47 reismus, atverot 55 reismus un veicot izmaiņas maršrutu kustību sarakstos 13 reisos.



KĀRTĪBA, KĀDĀ DAUDZBĒRNU ĢIMENES VAR SAŅEMT ATLAIDI SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

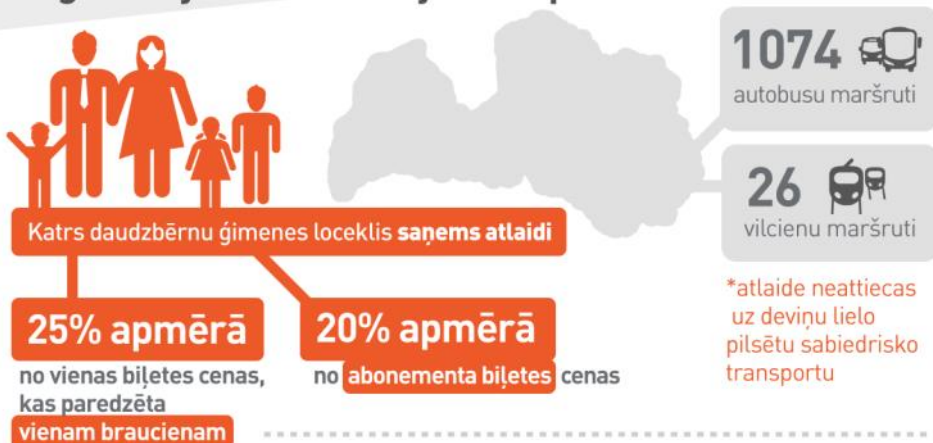
No 2017.gada 1.jūlija daudzbērnu ģimenes locekļi, braucot reģionālo maršrutu autobusos un vilcienos, ir tiesīgi saņemt atlaidi 25% apmērā no viena brauciena biļetes, savukārt no 1.septembra – 20% apmērā no abonementa biļetes cenas. Atlaidi var saņemt daudzbērnu ģimenes locekļi, kuri biļetes iegādes brīdī uzrāda 3+ Ģimenes karti un pasi, personas apliecību jeb ID karti un skolēnu apliecību, ja bērna vecums nepārsniedz 15 gadus.

Par to, kādas atlaides pienākas daudzbērnu ģimenēm un kā tās var saņemt, vairāk aicinām lasīt [šeit](#):



Inita Ozoliņa
Sabiedriskā transporta
nodaļas vadītāja

Daudzbērnu ģimenes var saņemt atlaidi reģionālajā sabiedriskajā transportā



Kā saņemt pakalpojumu?

Biļetes iegādes brīdī jāuzrāda:



3+ Ģimenes karte



pase vai ID karte (katram ģimenes loceklim), vai skolēnu apliecība (bērniem līdz 15 gadu vecumam)

Svarīgi!

Šiem dokumentiem jābūt līdzīgi ne tikai biļetes iegādes brīdī, bet arī visa brauciena laikā!

Avots: Autotransporta direkcija

Attīstības plānošanas dokumenti: TRANSPORTS

VĪZIJA PAR REĢIONU AR AUGSTU SASNIEDZAMĪBU UN UZLABOTU TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRU

Vidzemes reģiona attīstība lielā mērā atkarīga no kvalitatīvas transporta un sakaru infrastruktūras. Infrastruktūras un sasniedzamības attīstība ir priekšnoteikums, lai nodrošinātu vienlīdz kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību visā teritorijā. Atrodoties sauszemes transporta plūsmu krustcelēs, ceļu un dzelzceļa infrastruktūras attīstība ir vitāli svarīga.

Vidzemes autoceļu tīkls ir pietiekami blīvs, taču autoceļu kvalitāte ir ievērojami zemāka ne tikai par ES pieņemto, bet arī Latvijas vidējo ceļu stāvokli. Autoceļu sliktā kvalitāte ir vispārēja Vidzemes problēma. Piemēram, vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem Vidzemē ir diezgan augsta (autoceļš A3 posmā no Rīgas līdz Valmierai; A2 posmā no Rīgas līdz Līgatnei, Cēsīm un Smiltēni), savukārt labs vai ļoti labs ceļa kvalitātes līmenis šajos maršrutos ir tikai dažos posmos. Situācija šajā ziņā Vidzemē ir daudz sliktāka nekā Rīgas reģionā, kur ir vairāk un daudz garāki labas vai ļoti labas kvalitātes ceļu posmi. Šāda nevienāda situācija negatīvi ietekmē Vidzemes konkurētspēju un pievilcību salīdzinājumā ar citiem reģioniem, kā arī neļauj sauszemes tranzīta pārvadājumiem izmantot reģiona izdevīgās atrašanās vietas dabiskās priekšrocības. Šobrīd vairākas Vidzemes lauku teritorijas, pamatā Austrumu, Ziemeļaustrumu un Dienvidu daļā, ir attālinātas par vairāk nekā 5 km no vienotā asfaltēto ceļu tīkla. Tas apgrūtina šo teritoriju iedzīvotāju mobilitāti, un padara tās nepievilcīgas uzņēmējdarbībai, it sevišķi saistībā ar samazināto valsts sabiedriskā transporta maršrutu tīklu.

Arī dzelzceļa pārklājums Vidzemē ir daudz mazāks nekā citos Latvijas reģionos – tikai 1,6 km uz 100 km². Pēdējo desmit gadu laikā ir slēgtas

vairākas dzelzceļa līnijas, citās dzelzceļa līnijās ir pārtraukti vai samazināti pasažieru pārvadājumi. Reģiona Dienvidu daļā pieejamā dzelzceļa infrastruktūra ir tikai daļēji piemērota vietējiem un starptautiskajiem kravu pārvadājumiem, kas būtiski pasliktina uzņēmējdarbības attīstību teritorijā. Vidzemes dabiskais sauszemes tranzīta krustceļu potenciāls netiek izmantots arī tādēļ, ka reģions nav tieši savienots ar Centrālās un Rietumeiropas dzelzceļa tīklu. Dzelzceļa un aviotransporta pieejamības ziņā Vidzeme ir absolūtā perifērijā salīdzinājumā ar Rietumu un Centrāleiropas reģioniem.



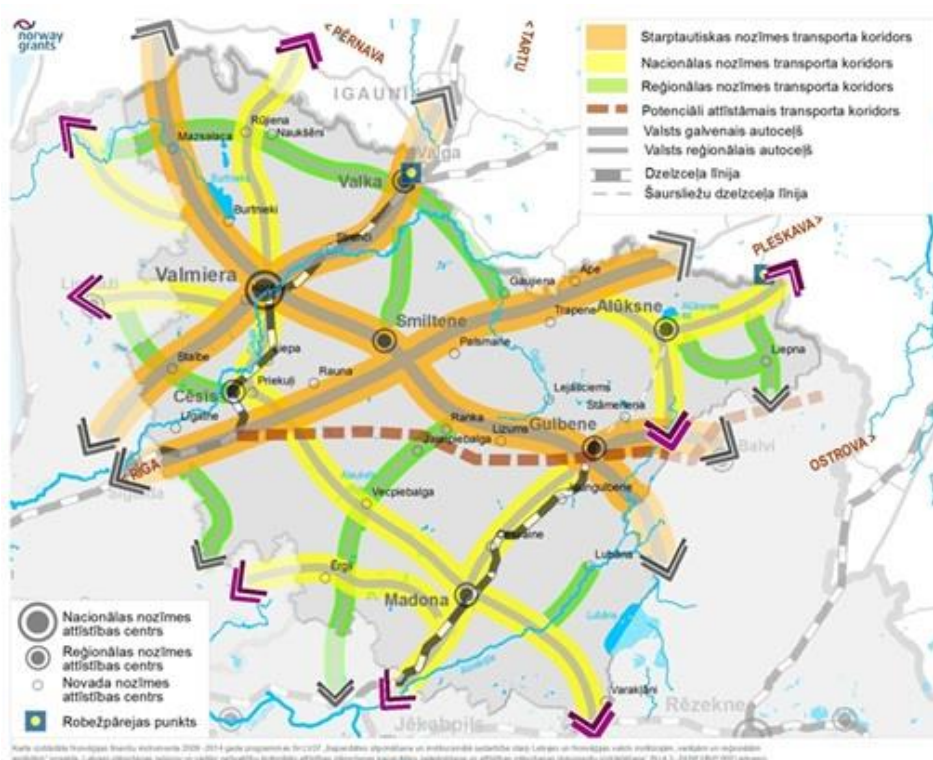
Foto: J. Ūdris, Smiltenes novada pašvaldība

Arī sabiedriskā transporta īpatsvars pēdējo gadu laikā būtiski samazinājies, nelabvēlīgi ietekmējot attālāku teritoriju sasniedzamību. Lai samazinātu ceļā pavadīto laiku, jāuzlabo sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte un jāpilnveido dažādu transporta veidu maršrutu sasaiste. Vienlaikus jāapsver dažādu alternatīvo transporta veidu izmantošanas iespējas prognozējamā straujā degvielas cenu kāpuma vai energo krīzes gadījumā.

turpinājums nākamajā lappusē

Vidzemes plānošanas reģions savos attīstības plānošanas dokumentos (Ilgtermiņa attīstības stratēģija 2015-2030 un Attīstības programma 2030) ir atspoguļojis vīziju — Vidzemē līdz 2030. gadam ir būtiski uzlabojies sasniedzamība un transporta infrastruktūra. Vīzija ietver vairākus savstarpēji saistītus uzdevumus.

Reģionā jānodrošina minimālās mobilitātes prasības – iespēja katru dienu ar sabiedrisko transportu nokļūt novada centrā. Jāievieš inteligentās transporta sistēmas modeļi t.sk. jānodrošina pakalpojuma „Transporta pēc pieprasījuma” pieejamība Vidzemē, sekmējot lauku teritoriju sasniedzamību. Jāuzlabo starpreģionālo un reģionālo savienojumu autoceļu kvalitāte. Jāizveido multimodālie pārsēšanās punkti – Madonā, Gulbenē, Smiltēnē, Cēsīs, Bērzkrōgā, Valkā un Alūksnē, nodrošinot reģionāla līmeņa dažādu transporta veidu pārvadājumu savietojamību. Jānodrošina asfaltēts savienojums no pagasta centra uz tuvāko pakalpojumu (novada) centru. Ap reģionālas nozīmes attīstības centriem Vidzemē jāizbūvē apvedceļi, tādejādi novirzot kravu pārvadājumu un sabiedriskā transporta plūsmu apkārt pilsētām. Jāattīsta sabiedriskā transporta savstarpējie tieši savienojumi starp reģiona nozīmes attīstības centriem. Jāsamazina esošais ceļā pavadītais laiks uz attīstības centriem gan pa autoceļiem, gan dzelzceļu t.sk. vilcienu maršrutā Rīga - Lugaži, ieviešot ekspresreisu. Ap apdzīvotuma centriem un gar autoceļiem ir jāattīsta veloceliņi, tos savienojot arī ar tūrisma maršrutiem.



Transporta infrastruktūra un sasniedzamība 2030. gadā, Vidzemes plānošanas reģions



Andžejš Stepančuks

Telpiskās plānošanas eksperts



Vidzemes reģiona mobilitātes un investīciju plāns 2030

SOCIĀLEKONOMISKIE PROCESI IETEKMĒ TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBU

Ērta transporta sistēma un mobilitātes iespējas ir svarīgi priekšnoteikumi Vidzemes reģiona ekonomiskajai izaugsmei. Tai pašā laikā ir nepieciešams izanalizēt sociālekonomiskās attīstības tendences, lai saprastu, kam, kāpēc, kur un kādi būs nepieciešami transporta savienojumi nākotnē.

Transporta sistēmas darbību būtiski ietekmē reģiona apdzīvotība, sociālekonomisko aktivitāšu atrašanās vietas, kā arī ekonomiskā izaugsme. Iedzīvotāju skaits Vidzemes reģionā ik gadu samazinās, un Domnīcas CERTUS pētnieki prognozē, ka šāda tendence varētu turpināties līdz 2030.gadam. Vidzemes reģionā iedzīvotāju skaits varētu samazināties par 15% līdz 2030.gadam, pieņemot iekšzemes kopprodukta (IKP) izaugsmes scenāriju 3% gadā. Ja IKP izaugsme būs straujāka (5%) un darba algu atšķirība starp Rīgu un reģioniem mazināsies, tad iedzīvotāju migrācija varētu būt lēnāka un iedzīvotāju skaits Vidzemes reģionā varētu samazināties par 8% līdz 2030.gadam.

Turpinoties pozitīvai ekonomiskai izaugsmei valstī, pieaug iedzīvotāju labklājības līmenis. Tā rezultātā palielinās privāto automašīnu skaits iedzīvotāju īpašumā (vidēji 1 automašīna 2,9 iedzīvotājiem 2016.gadā Vidzemes reģionā). Privātai automašīnai kā pārvietošanās veidam ir liela nozīme un dominējošā loma, it īpaši lauku apvidos, un sagaidāms, ka arī nākotnē māj-saimniecībās, kurās ir vieglā automašīna, primāri izvēlēsies šo transportlīdzekli mobilitātes vajadzībām.



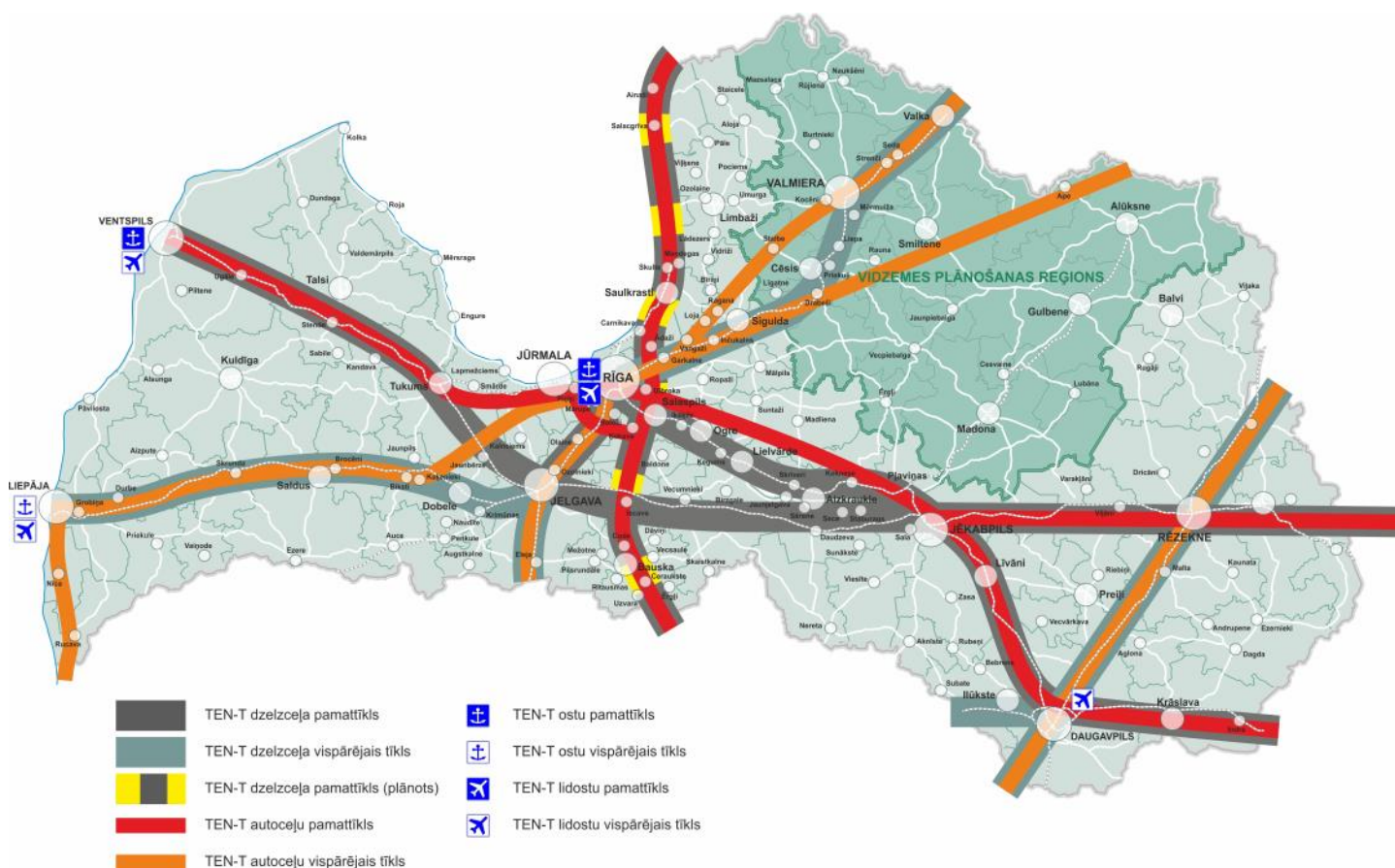
Foto: D. Mucenieks, Alūksnes novada pašvaldība

Vidzemes plānošanas reģionā ir pietiekami blīvi izveidots autoceļu tīkls, kuru ir nepieciešams uzturēt labā tehniskā stāvoklī, lai nodrošinātu autobraucējiem ērtu un drošu pārvietošanos. Ja salīdzina autoceļu garumu uz 1 iedzīvotāju Latvijā ar citām Eiropas valstīm, redzams, ka Latvijā 1 iedzīvotājam par nodokļos samaksāto naudu ir jāuztur krietni garāks ceļa posms nekā, piemēram, Vācijas, Dānijas, Somijas vai Zviedrijas iedzīvotājam. Taču, analizējot sabiedrības pārticības līmeni, redzams, ka IKP uz 1 iedzīvotāju šajās valstīs ir krietni augstāks nekā Latvijā. Vēl ievērojamākas atšķirības šajos rādītājos ir Vidzemes plānošanas reģionā. Vienam Vidzemes iedzīvotājam 2016. gadā bija jāuztur 60 m autoceļa, taču IKP uz 1 iedzīvotāju bija apmēram 3 reizes mazāks nekā Vācijā, kur uz 1 iedzīvotāju ir vidēji 8 m autoceļa.

Atbilstoši lietotāju vajadzībām sakārtota un labā tehniskā stāvoklī uzturēta transporta infrastruktūra ir pamatelements mobilitātes nodroši-

nāšanai. Autoceļu kvalitāte ir nozīmīgākā īstermiņa problēma un ilgtermiņa drauds uzņēmējdarbības attīstībai un konkurētspējas veicināšanai reģionā. Reģionālās nozīmes attīstības centros un to tuvumā koncentrējas ekonomiskās aktivitātes, šīs teritorijas ir blīvāk apdzīvotas, tādēļ ir svarīgi nodrošināt ātrus un ērtus savienojumus starp šiem centriem, un no tiem - uz TEN-T tīklu – autoceļiem, dzelzceļu, ostām, lidostu.

Vidzemes reģionu ieskauj divi Eiropas transporta (TEN-T) pamattīkla koridori, kas ir nozīmīgi pasažieru un kravu tranzīta plūsmām austrumu-rietumu un ziemeļu-dienvidu virzienā, bet reģiona teritoriju šķērso Eiropas visaptverošie vietējās nozīmes transporta koridori (skatīt attēlu). ES mērķis ir pakāpeniski panākt, lai līdz 2050.gadam lielākajai daļai Eiropas iedzīvotāju un uzņēmumu ceļā līdz visaptverošajam transporta tīklam nebūtu jāpavada ilgāk par 30 minūtēm.



Ilustrācija: TEN-T tīkls Latvijā. Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns 2030

Vidzemes reģionā TEN-T visaptverošais transporta tīkls ir sasniedzams 30 minūšu laikā tiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem, kas atrodas teritorijas centrālajā un ziemeļu daļā, taču ilgāks laiks līdz TEN-T transporta tīklam ir nepieciešams tiem, kas atrodas teritorijas dienvidaustrumu daļā.

No reģionālajiem attīstības centriem attālinātās apdzīvotās vietās un lauku teritorijās svarīga ir iespēja nokļūt līdz nepieciešamajiem pakalpojumiem un reģionālās nozīmes transporta koridoriem.



Rīta Merca / Projekta "TENTacle" vadītāja

Mēs dzīvojam ļoti dinamiskā laikā, kad katra minūte, ko pavadām ceļā, ir ļoti svarīga. Darba vieta 30 vai vairāku desmitu kilometru attālumā no mājām ir mūsu ikdiens. Ieguvēji ir gan darba ņēmēji, kas spēj pielāgoties darba tirgus mainīgajām prasībām, gan uzņēmēji, kas rentabli spēj pārvadāt preces un pasažierus. Ar Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāna 2030 izstrādi mēs gribam sniegt savu redzējumu un iespējamus transporta un mobilitātes risinājumus nākotnē, ņemot vērā reģiona ekonomiskās attīstības scenārijus, demogrāfisko situāciju, Vidzemes novadu pašvaldību un uzņēmēju intereses. Mobilitātes plāna izstrāde noris Interreg Baltijas jūras reģiona programmas TENTacle projekta ietvaros (TEN-T pamattīkla koridoru kapitalizācija labklājībai, izaugsmei un kohēzijai). Vidzemes reģiona ekonomiskai izaugsmei ir ļoti svarīga sasaiste ar tuvumā esošo Eiropas transporta pamattīkla TEN-T koridoru Via Baltica. Efektīva un ātra piekļuve pilsētu centriem un transporta mezgliem stiprinās Vidzemes kā tranzītreģiona lomu Ziemeļjūras - Baltijas transporta koridorā. Lai sekmīgi īstenotu tik vērienīgu projektu, tā īstenošanā esam iesaistījuši pašvaldības, transporta un teritoriju plānotājus, uzņēmējus, atbildīgās institūcijas, Satiksmes ministriju un projekta ārvalstu partnerus.

Pasažieru skaits vietējās nozīmes maršrutos VPR ik gadu samazinās, līdzīgi kā tas notiek kopumā valstī (vidēji - 6% gadā). Ņemot vērā demogrāfiskās un ekonomiskās attīstības tendences, ir nepieciešama dažādu veidu sabiedriskā transporta pakalpojumu kombinācija, lai uzlabotu sasniedzamību no mazapdzīvotiem lauku apvidiem un lai pielāgotos reģiona iedzīvotāju vajadzībām. Pieaugot iedzīvotāju labklājībai un vienlaikus samazinoties iedzīvotāju skaitam reģionā, ir sagaidāms, ka samazināsies pieprasījums pēc vietējās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem lauku teritorijās un kā dominējošais transporta veids šajās teritorijās saglabāsies privātā automašīna.



Kristīne Malnača
konsultante transporta nozarē,
SIA "Ardenis"



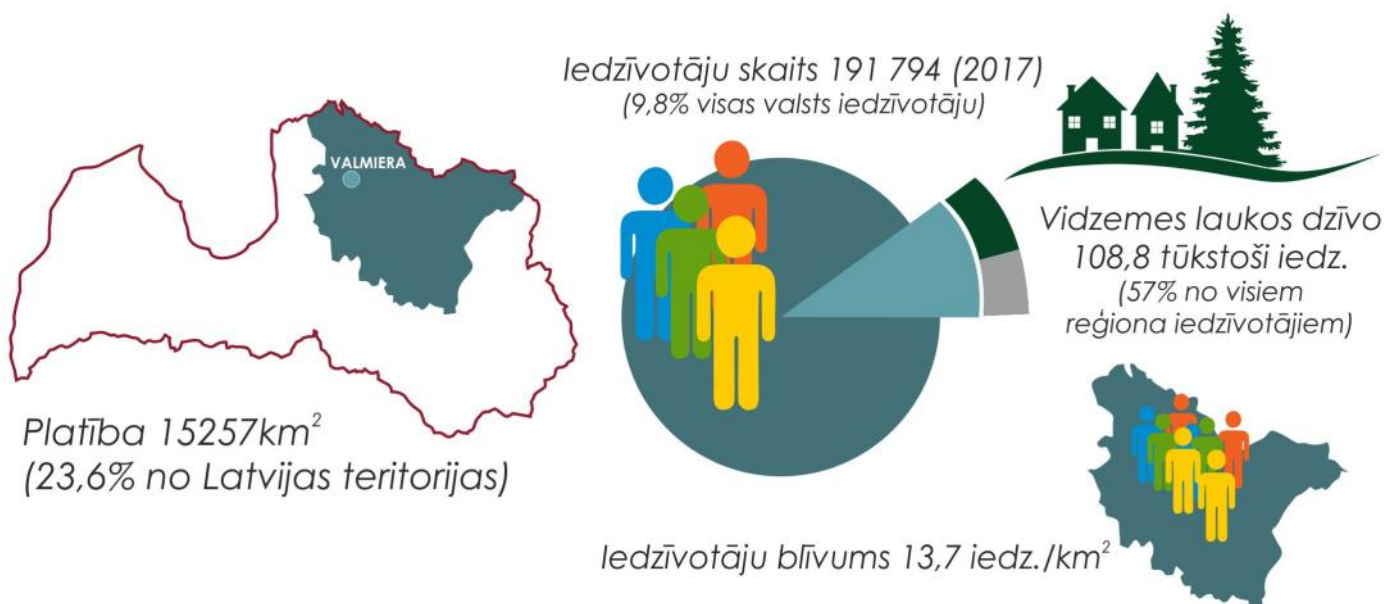
Foto: J. Bušmanis, Burtnieku novada pašvaldība

TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA – PAPILDINOŠS RISINĀJUMS SABIEDRISKAJAM TRANSPORTAM

Š.g. 22. augustā Ministru kabineta sēdē valdība lēma atbalstīt iecerī ieviest **transportu pēc pieprasījuma**, tādējādi uzlabojot sabiedriskā transporta organizēšanas kārtību. Transportu pēc pieprasījuma plānots izveidot teritorijās ar mazu apdzīvotības blīvumu, kur nereti autobusa reisā ir viens pasažieris un atsevišķos reisa posmos bieži vien nav neviena pasažiera. Šādi reisi ar sliktiem rentabilitātes rādītājiem atrodami gandrīz vai katrā pašvaldības teritorijā un jo īpaši attālos pierobežas reģionos. Jāņem vērā arī fakts, ka pasažieru skaits ar katru gadu sarūk. Lai saglabātu iedzīvotājiem pārvietošanās iespējas un ekonomētu zaudējumu kompensācijām paredzētos valsts budžeta līdzekļus, transports pēc pieprasījuma varētu būt laba alternatīva. Īpaši arī tāpēc, ka pārvadātāji reisu varēs izpildīt ar vieglajiem (līdz 8 sēdvietām) auto. Līdz šim likumdošana to nepieļāva. Vai šāda veida pārvadājumi ieviesīsies dzīvē pārāgri spriest, bet Vidzemes plānošanas reģions, kurš ir šīs idejas iesācējs un dibinātājs, ir gatavs uzsākt pilotprojektu.



VIDZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONS



Dati par Vidzemes plānošanas reģionu, 2017

Maz iedzīvotāju - daudz kvadrātkilometru

Vidzemes plānošanas reģions pēc platības ir lielākais reģions Latvijā, tas aizņem 15 257 km² jeb 23,6% no Latvijas teritorijas. Savukārt pēc iedzīvotāju skaita tas ir vismazākais – saskaņā ar Centrālās statistikas biroja datiem, tajā dzīvo tikai 9,8 % no visas valsts iedzīvotājiem. Zemais iedzīvotāju blīvums (vidēji 13,7 iedz./km²) un lielie attālumi starp viensētām Vidzemes plānošanas reģiona attālinātajās lauku teritorijās pastāvīgi ietekmē sabiedriskā transporta pakalpojumus. Tā rezultātā sabiedriskā transporta intensitāte samazinās, jo sabiedriskā transporta reisi vairs nav ekonomiski izdevīgi. Taču mobilitāte ir svarīgs priekšnoteikums iedzīvotāju dzīves kvalitātei un sabiedrības funkcionēšanai. Transporta jomas eksperti secinājuši, ka elastīgas un ilgtspējīgas sabiedriskā transporta sistēmas trūkums ir būtisks elements, kas negatīvi ietekmē ikvienu vietējās teritorijas attīstības stratēģijas ieviešanas gaitu, jo tieši transports nodrošina teritorijas spēju būt konkurētspējīgai un integrētai valsts ekonomikā. Brīva piekļuve pamatpakalpojumiem nodrošina ikvienam

individam zināmu dzīves kvalitāti, t.sk. labklājību, paralēli arī kavējot migrāciju uz lielākām pilsētām.

Vidzemes plānošanas reģionā uz 2017. gada sākumu bija 208 695 iedzīvotāju, un tas ir vienīgais Latvijas reģions, kurā vairāk nekā puse iedzīvotāju dzīvo laukos (108 tūkstoši jeb gandrīz 57% no visiem iedzīvotājiem Vidzemē). Sabiedriskais transports ir svarīgs priekšnoteikums ikvienam iedzīvotājam, bet jo īpaši sociāli mazāk aizsargātām grupām (pensionāri, jaunās māmiņas, personas ar nelieliem ienākumiem, u.c.), sniedzot iespēju nokļūt līdz pamatpakalpojumiem (piem., izglītības iestāde, veselības aprūpe, sociālie pakalpojumi) un darba vietām, kas parasti atrodas lielākajās reģionu vai nacionālās nozīmes pilsētās. Arī Latvijas Nacionālajā attīstības plānā (2014. – 2020.) ir uzsvērts, ka „ikvienam iedzīvotājam jānodrošina iespējas saņemt valsts un pašvaldību pakalpojumus un brīva pārvietošanās”.

Tiesības nokļūt līdz pakalpojumu saņemšanas vietai

Satiksmes ministrijas izstrādātajā vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentā „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam” minēts, ka ikvienam iedzīvotājam ir tiesības uz iespēju vismaz divas reizes dienā nokļūt līdz novada centram. Vidzemes plānošanas reģionā ir vietas, kur sabiedriskais transports kursē tikai divas reizes nedēļā. 2012. gadā SIA „IMINK” (sadarbībā ar VPR) veiktajā pētījumā „Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas”, kas tika īstenots sadarbībā ar reģiona pašvaldībām, atklājās, ka īpaši nozīmīga ir sliktā pieejamība sabiedriskā transporta pakalpojumiem, īpaši Vidzemes centrālajā daļā.

Rūpes par iedzīvotāju laukos nesīs labumu visam reģionam

Nevar noliegt, ka Vidzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas transporta sistēmas veidošanā pastāv būtiskas problēmas, kuras būtu jārisina. Vietējām un reģionālajām pārvaldēm jārod risinājumi, lai attīstītu publiski pieejamus, alternatīvus transporta pakalpojumus, nodrošinot savu iedzīvotāju un viesu brīvu pārvietošanos. Attīstot alternatīvus transporta pakalpojumus, ir iespēja nodrošināt pārvietošanās iespējas tiem, kuriem to līdz šim liedz tradicionālais sabiedriskais transports. Nodrošinot iespēju nokļūt līdz izglītības iestādēm, sporta aktivitātēm, veselības aprūpei, atpūtas iespējām un citiem pakalpojumiem, var tikt veicināta teritorijas pievilcība, vienlaikus rosinot iedzīvotājus palikt dzīvot konkrētajās teritorijās, veicinot uzņēmējdarbību un investoru piesaisti un sekmējot tūristu plūsmu, tādējādi kopumā uzlabojot Vidzemes plānošanas reģiona teritoriju attīstību un konkurētspēju.

Iedzīvotāju gatavību jauniem risinājumiem apliecina arī vēl 2014. gadā organizētā Vidzemes pašvaldību un iedzīvotāju anketēšana, kuras laikā tika uzzināts, vai iedzīvotāji būtu gatavi izmantot šādu sabiedriskā transporta alternatīvu, kamēr pašvaldībām tika vaicāts, vai tās saredz, ka šāds risinājums varētu būtiski uzlabot iedzīvotāju mobilitāti savā teritorijā. Rezultāti rādīja, ka 67% aptaujāto iedzīvotāju uzskata, ka šāds transporta pakalpojums ir nepieciešams.

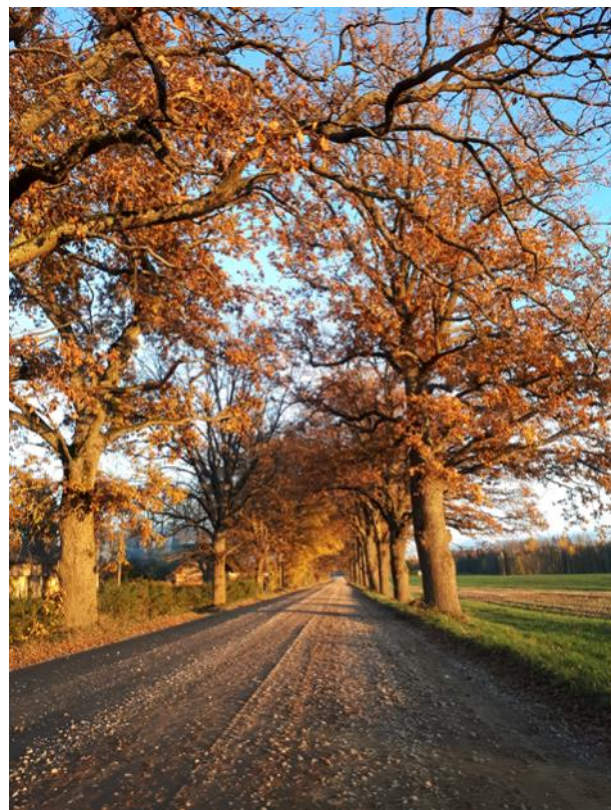


Kas ir transports pēc pieprasījuma?

Jaunais pakalpojums ir papildinošs risinājums ierastajam sabiedriskajam transportam. Tas īpaši efektīvi var tik īstenots vietās, kur sabiedriskā transporta kursēšana nav rentabla, jo bieži vien pieprasījums pēc noteikta reisa nav vienmērīgs - autobuss kursē tukšs.

Vietās, kur sabiedriskais transports nekursē vispār vai arī kursē ļoti reti, iedzīvotājiem ir dota iespēja pieteikt individuālu braucienu sev vēlamā laikā, lai nokļūtu līdz tuvākajam reģiona centram, kur atrodas galvenās pakalpojumu saņemšanas vietas.

Līdz ar izmaiņām valsts normatīvajos aktos, reisu pārvadātāji drīkstēs izpildīt arī ar vieglo automašīnu, tādējādi taupot finanšu resursus.



Lelde Ābele / Projekta "Move on Green" vadītāja

Vidzemes plānošanas reģions 2014.gadā, ieviešot projektu "Pārvietojies zaļi!" (Move on Green), iepazinās ar „transportu pēc pieprasījuma” piemēriem Austrijā, Grieķijā un Apvienotajā Karalistē. Tur šis modelis ļoti veiksmīgi jau darbojas pietiekami ilgi un guvis iedzīvotāju atzinību. Iepazīstoties kā mobilitātes jautājumus risina citviet - lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, radās pārlicība, ka arī pie mums, Vidzemē "transportu pēc pieprasījuma" nākotnes perspektīvā būtu vērtējams kā viens no racionālākajiem risinājumiem. Toreiz pieredzes apmaiņas braucienos līdzī aicinājām arī Vidzemes sabiedriskā transporta pārvadātājus – viņi noticēja! Priecājos, ka ideja nekur nav pazudusi un ir visi priekšnoteikumi, lai to sāktu iedzīvināt Latvijā! Nesenās izmaiņas normatīvajos aktos uzskatu par pirmo soli uz panākumiem!

Projekts MAMBA

Vidzemes plānošanas reģions radis iespēju piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu un kopā ar vēl 9 citiem ārvalstu projekta partneriem strādās pie transports pēc pieprasījuma modeļa pilotēšanas Vidzemē. Lai būtu pilnīgi droši par jaunās iniciatīvas spēju aizstāt klasisko sabiedrisko transportu Latvijā, vispirms jāizpēta pašmāju situācija, kā arī jāuzklausa pieredzējušo ārvalstu partneru viedoklis un atziņas par sastaptajiem šķēršļiem vai problēmām. Liels izaicinājums Latvijā ir juridiskie šķēršļi – lai izmēģinātu transports pēc pieprasījuma pakalpojumu, nepieciešama virkne izmaiņu likumdošanā.

PAR PROJEKTU

Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA)

Finanšu atbalsts: INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programma 2014.–2020. gadam

Istenošanas laiks: 01.10.2017. – 30.11.2020.

Projekta kopējais budžets: 3 539 884.65 EUR

VPR budžets: 239,519.95 EUR

Partnerība: 10 reģioni Eiropā, Latvijā – Vidzemes plānošanas reģions, Vidzemes Augstskola un Autotransporta direkcija

Vidzemē ieviešanai: mobilitātes risinājuma pilotprojekts "Transports pēc pieprasījuma"

Plānotās aktivitātes: vietējās situācijas izpēte; mobilitātes risinājumu datubāzes izveide; pastāvošo juridisko šķēršļu izpēte; sistēmas "transports pēc pieprasījuma" izveide reģionā

Valsts intereses:

- Attīstības programmas 2015.–2020. mērķa „Uzlabot sabiedriskā transporta sasniedzamību un ātrumu” rīcības virziens „Sabiedriskā transporta ātruma un pieejamības uzlabošana”;
- “Latvijas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030. gadam” attīstības prioritāte “Telpiskās attīstības perspektīva”.



Līga Puriņa-Purīte / Projekta "MAMBA" vadītāja

Demogrāfiskās izmaiņas dramatiski ietekmē ne tikai Eiropas reģionālo attīstību, bet tās nopietni skar arī Latviju un Vidzemi. Apvienojumā ar ierobežotajiem finanšu resursiem, nopietni jāizvērtē, kā sabalansēt iespējas ar nepieciešamību. Ikvienam iedzīvotājam ir tiesības brīvi pārvietoties, neskatoties uz to, cik attālinātā reģionā viņš apmeties. Taču valsts subsidētie sabiedriskā transporta reisi kļūst šādās vietas arvien retāki – mēs nevaram atļauties šķērdēt naudu, bet nevaram arī nerūpēties par saviem iedzīvotājiem. Ir jāmeklē inovatīvi un efektīvi risinājumi, lai izveidotu jaunas, labāk koordinētas un integrētas mobilitātes struktūras. MAMBA iestājas par mobilitāti, kad cilvēks tiek nogādāts līdz pakalpojumam un pakalpojums līdz cilvēkam un piedāvā Latvijā pilotēt pavisam jaunu un līdz šim Latvijā neizmēģinātu risinājumu - transports pēc pieprasījuma. Tas, cik lielā mērā tas izdosies, atkarīgs no sinerģijas starp potenciālajiem pasažieriem, pašvaldībām, valsts institūcijām un sabiedriskā transporta pārvadātājiem. Pakalpojums būs jēgpilns, ja tiks ņemtas vērā vietējās vajadzības un iespējas. Ceru, ka pēc pāris gadiem varēsim lepni teikt, ka Vidzemes plānošanas reģions ir palīdzējis saglabāt mobilitātes iespējas ikvienam Latvijas laukos dzīvojošajam.

ATD AR INTERESI IESAISTĀS MAMBA PARTNERĪBĀ



AUTOTRANSPORTA DIREKCIJA

Pēdējos gados reģionālo maršrutu autobusos pārvadāto pasažieru skaits ik gadu kritās par aptuveni 5%, un tas saistīts ar iedzīvotāju skaita samazināšanos Latvijas novados, kā rezultātā sabiedriskā transporta pasažieru kļūst mazāk. Tāpat pieaug arī privāto transportlīdzekļu īpatsvars. 2017. gada pirmajā pusgadā mums ir izdevies nedaudz samazināt pasažieru skaita kritumu – vietējās nozīmes maršrutu autobusos tika pārvadāti 9,3 miljoni pasažieru, kas ir par 2% mazāk, salīdzinot ar analogu periodu pērn. Tomēr Vidzemes plānošanas reģionā šis kritums joprojām ir ļoti liels – 2017. gada pirmajā pusgadā pārvadāto pasažieru skaits sarucis pat par 7%. Apstākļos, kad pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojuma turpina samazināties un nepieciešamā finansējuma apmērs aizvien vēl pieaug, saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu Autotransporta direkcijai kā pakalpojuma pasūtītājai ir jānodrošina sabiedriskā transporta nepārtrauktība un pieejamība visā valstī.

Reģionālajā maršrutu tīklā ir ap 1100 autobusu maršrutu un vairāk nekā 7600 reisu. Lai nodrošinātu reisu izpildi tur, kur ikdienā ir ļoti maz pasažieru, valstij 14% no visiem reisiem jāsedz vairāk nekā 85% no kopējām izmaksām. Ja pirms aptuveni pieciem gadiem no viena pagasta līdz novada centram regulāri brauca, teiksim, 10 iedzīvotāji, tad šogad reisā vai kādā tā posmā brauc vairs tikai 3-4 pasažieri. Tātad pasažieru skaits un arī ienākumi šajā maršrutā samazinājušies vairāk nekā uz pusi, bet tas nenozīmē, ka mēs maršrutu varam slēgt -

joprojām ir cilvēki, kuriem ir jābrauc uz darbavietu, skolu, ir jāapmeklē ārsts vai jātiek līdz veikalam, un daudzviet šis maršruts ir vienīgais savienojums ar novada centru. Ņemot vērā pasažieru skaita samazināšanās tendenci, pastāv liels risks, ka tuvākajā laikā arī tajos maršrutos, kas šobrīd ir salīdzinoši pieprasīti un kuros ir stabila pasažieru plūsma, drīzumā varētu rasties problēmas ar autobusu piepildījumu. Turklāt aizvien vairākos maršrutos pasažieri tiek vesti lielajos autobusos, lai gan, ņemot vērā to skaitu, maršrutu ikdienā varētu apkalpot arī vieglais transportlīdzeklis.

Lai saglabātu iedzīvotājiem mobilitātes iespējas, vienlaikus samazinot nepieciešamo valsts budžeta finansējumu, plānots, ka maršrutos, kur pasažieru ir maz un kur tie visā maršruta garumā vai konkrētā posmā nebrauc regulāri, tiks ieviests transports pēc pieprasījuma. Tas nozīmē, ka konkrēts reiss vai tā posms tiks izbraukts tikai tad, ja pasažieris iepriekš būs iegādājies biļeti vai sazinājies ar pārvadātāju, piesakot transportu. Jāpiebilst, ka te ir runa par dažiem maršrutiem; nav plānots sabiedrisko transportu Latvijas laukos masveidā pārvērst par pakalpojumu pēc pieprasījuma. Šobrīd transports pēc pieprasījuma faktiski ir vienīgā alternatīva tam, lai mēs varētu saglabāt mobilitātes iespējas mazapdzīvotās vietās, jo pretējā gadījumā būs spiesti samazināt reģionālo maršrutu tīklu.

turpinājums nākamajā lappusē

Transports pēc pieprasījuma nebūs kā taksometra pakalpojums, bet kā sabiedriskais transports, kas brauks noteiktā maršrutā un pasažieru apmaiņu veiks konkrētās pieturvietās. Dažos reisos transports pēc pieprasījuma tiks ieviests visa maršruta garumā, bet citos pasažieriem būs jāpiesaka tikai konkrēta posma izpilde, piemēram, jāpiesaka, lai autobuss brauc pēdējos piecus/sešus maršruta kilometrus vai lai autobuss izbrauc loku caur maršrutam blakus esošo ciematu u.tml. Turklāt transports pēc pieprasījuma nākotnē varētu būt efektīvāks veids, kā nodrošināt personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanu. Ņemot vērā, ka daudzviet pasažieru skaits ir piemērots pārvadāšanai ar vieglo transportlīdzekli, plānots, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu turpmāk varēs veikt arī ar vieglo automobili. Šobrīd plānots, ka to varēs izmantot gan kā regulāru sabiedrisko transportu, kas ikdienā kursē maršrutos, kuros ir mazs, taču regulārs pieprasījums pēc pārvadājumiem, kā arī sniedzot *transports pēc pieprasījuma* pakalpojumu.

Autotransporta direkcija kopā ar vairākām citām Latvijas un ārvalstu institūcijām ir iesaistījusies starptautiskā projektā MAMBA. Projekta mērķis ir izstrādāt integrētus reģionālās mobilitātes pārvaldības risinājumus, lai padarītu pieejamākus pakalpojumus attālāku reģionu iedzīvotājiem. Sākotnēji projektā iesaistījās Vidzemes plānošanas reģions, taču, ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtītāja Latvijā ir Autotransporta direkcija un mūsu rīcībā ir visa informācija par maršrutu finansiālajiem rādītājiem, pasažieru plūsmu, kā arī mēs administrējam līgumus ar pārvadātājiem, bija loģiska nepieciešamība projektam piesaistīt arī mūs. Autotransporta

direkcijas pārziņā būs transporta pēc pieprasījuma juridiskā puse – projekta ietvaros mēs pēfīsim Eiropas Savienības likumdošanu saistībā ar mobilitātes nodrošināšanu mazapdzīvotās vietās. Pamatā pēfīsim projektā MAMBA iesaistīto dalībvalstu pieredzi, piemēram, Vācijas, Dānijas, Somijas, Polijas, un tas palīdzēs veiksmīgāk *iedzīvināt* Latvijā transportu pēc pieprasījuma, kā arī izstrādāt priekšlikumus normatīvo regulējumu izmaiņām Eiropas Savienības līmenī. Autotransporta direkcijai šī ir pirmā pieredze saistībā ar iesaistīšanos Eiropas Savienības struktūrfondu līdzfinansētā projektā, un tā noteikti palielinās mūsu redzesloku attiecībā uz citu valstu īstenoto praksi.

Sākotnēji projekta MAMBA ietvaros mēs sadarbspā ar Vidzemes plānošanas reģionu plānojam īstenot transporta pēc pieprasījuma pilotprojektu bez valsts budžeta finansējuma piesaistes, ko vērtējam ļoti pozitīvi. Transporta pēc pieprasījuma pilotprojekts palīdzēs saprast, kas strādā un kas nestrādā, kādi uzlabojumi ir vajadzīgi; mēs varēsim izmēģināt dažādus šī pakalpojuma modeļus – reisu pēc pieprasījuma, galapunktu pēc pieprasījuma, *iebraucienu* pēc pieprasījuma utt. Tāpat projekta ietvaros varēs uzsākt pakalpojuma veikšanu ar vieglo transportlīdzekli, un tas mūsu gadījumā ir liels ieguvums, jo zināsim, kā tas strādā vēl pirms tiek veikti grozījumi normatīvajos aktos attiecībā uz vieglā transportlīdzekļa iesaisti sabiedriskā transporta sistēmā, kā arī būsīm izpētījuši dažādus pārvadājumu modeļus vēl pirms 2021. gada, kad sabiedriskā transporta organizēšanas kārtība Latvijā tiks nedaudz mainīta un kvalitāte – uzlabota.



Vizma Ļeņonova

Autotransporta direkcijas
Juridiskās daļas vadītāja

IDEJU "TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA" KOMENTĒ PASAŽIERU PĀRVADĀTĀJI



Māris Ozoliņš

AS "CATA" valdes priekšsēdētājs



Vispirms gribu norādīt, ka tā bija liela kļūda 2013. gadā atņemt plānošanas reģioniem sabiedriskā transporta plānošanas funkciju, padarot šo procesu centralizētu. Man joprojām līdz galam nav skaidrs, kas tad bija par iemeslu šādām izmaiņām – skaidrs, ka visu problēmu cēlonis ir nepietiekamais finansējums, un tas trūkst joprojām. Taču plānošanas reģioniem bija savas priekšrocības – tie bija salīdzinoši daudz tuvāk iedzīvotājiem, nav šaubu, ka reģioniem ir tiešs kontakts ar pašvaldībām, kas ļauj iniciēt jaunas idejas, sniegt ieteikumus. Arī šobrīd plānošanas reģions dodas uz Rīgu ar konkrētiem ieteikumiem, taču tagad šīs procedūras ir garas un sarežģītas. Un kā tad būs *transporta pēc pieprasījuma* ieviešanas laikā? Šāda veida pakalpojumi vēl vairāk pieprasa decentralizētu pieeju, ciešu sadarbību ar pašvaldībām, jo mēs runājam par katra iedzīvotāja individuālām vajadzībām. Vai to iespējams darīt no Rīgas?

Taču runājot par plānoto *transporta pēc pieprasījuma* pakalpojumu - tā kā kopš 2013. gada pasažieru skaits samazināts, tad šāds pakalpojums varētu būt diezgan loģisks risinājums. Ja katru gadu pasažieru kritums ir vidēji 5%, situācija prasa meklēt alternatīvas, jo, ja mēs runājam par "izmirstošajiem laukiem", joprojām ir jādodomā par tiem cilvēkiem, kas tur vēl palikuši. Jānodrošina viņu iespēja sasniegt sabiedrisko pakalpojumu vietas - gan veselības aprūpes pakalpojumu sniegšanas punktus, gan izglītības iestādes, ar īpašumtiesībām saistītu pakalpojumu sniegšanas vietas, veikalu u.tml. vietas. Daudzviet maršruti ir slēgti jau tagad un cilvēki ir spiesti meklēt jaunas alternatīvas. Tie organizējas t.s. *kopbraukšanā* ar kaimiņiem vai arī iegādājas kādu vecu automašīnu, lai saglabātu minimālas pārvietošanās iespējas.

Paradoksāli, ka iedzīvotāji ir spiesti paši meklēt alternatīvas, lai gan par to būtu jā rūpējas valstij. Latvijā sabiedriskais transports būtībā ir valsts subsidēts pakalpojums iedzīvotājiem, un gribu uzsvērt, ka tieši iedzīvotājiem nevis sabiedriskā transporta pārvadātājiem. Pakalpojums tiek subsidēts, lai saglabātu iedzīvotājam iespēju pārvietoties, ja viņam tāda vēlēšanās būtu – daudzviet Latvijā peļņu sabiedriskā transporta pārvadājumi noteikti nenes. Visi lieliski zinām, ka Rietumeiropā sabiedriskā transporta biļete maksā pat padsmiit eiro, un pat tur sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek subsidēti. Mūsu valstī izmaksas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu neko daudz neatšķiras no pārējām Eiropas valstīm, mūs visvairāk ietekmē iedzīvotāju zemā maksātspēja, tāpēc valstij arī nākas nozarei piešķirt ievērojamus līdzekļus, lai vispār saglabātu pakalpojuma pieejamību.

Kā nozares profesionālis uzskatu, ka pakalpojums neatraujami jāsaista ar personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanu. Šiem cilvēkiem būtu sabiedriskā transporta pakalpojumi jāsniedz savādāk nekā to šobrīd paredz Ministru Kabineta noteikumi – līdz 2021. gadam paredzēts aprikt pilnīgi visu sabiedrisko transportu ar invalīdu pacelājiem. Tas noteikti nav racionāli nedz no finansiāli, nedz arī praktiski. Būtībā sabiedriskā transporta pārvadātājiem jāiegādājas jauni transportlīdzekļi, jo vecajos praktiski nav iespējams ierīkot funkcionējošu papildus aprīkojumu, lai kvalitatīvi sniegtu pakalpojumu – cik nav redzētas butaforijas ķeksīša pēc. Vai varat iedomāties, cik tas izmaksās valsts budžetam? Un vēl – vai kāds ir padomājis, kāda ir ceļu infrastruktūra?

turpinājums nākamajā lappusē

Pirmkārt, vai mums vispār ir tādi apstākļi, kas ļauj, piemēram, personai ratiņkrēslā brīvi nokļūt līdz pieturai? Padomājiet, kādi ir ceļi laukos - tie ir arī salīdzinoši šauri. Ja autobusa šoferim kādā pieturā ir jāizlaiž cilvēks ratiņkrēslā, lai izlaistu pacēlāju, tam jānostājas pretējā brauktuves pusē - būfībā ir aizņemts viss ceļš. Un labi, ja tajā vietā ir vispār piemērota pietura izkāpšanai, jo kā zinām, laukos pieturas var būt arī stabs ceļa malā.

Ieviešot *transports pēc pieprasījuma* pilnīgi noteikti ir jādomā arī par šādu cilvēku pārvadājumiem - tad patiešām būs dubults ieguvums: gan tiks nodrošināta mobilitāte ikvienam Vidzemes iedzīvotājam, gan arī transporta līdzeklis būs pietiekoši noslogots. Esmu bijis ārvalstīs, kur tas jau lieliski funkcionē - esmu pārliecināts, ka arī Latvijā to iespējams īstenot. Mēs esam gatavi iesaistīties!



Oskars Spurdziņš

SIA "VTU Valmiera" valdes priekšsēdētājs



Vērtējot ideju *transports pēc pieprasījuma*, jāsaka, ka tā patiešām ir laba. Vienīgi, īstenojot to Latvijā, jābūt pietiekoši gudriem. Pārnēsot Skandināvijas valstu pieredzi pie mums, jāatceras, ka finanšu resursi pie mums ir ievērojami mazāki. Taču tas, protams, nenozīmē, ka ideja nav iedzīvināma arī pie mums. Galvenais, uz ko gribu vērst uzmanību - pakalpojums jāplāno tā, lai tas nepārvērstos par valsts subsidētu taksometra pakalpojumu. Kaut kā tomēr mūsu valstī diemžēl iegājies, ka to, ko valsts nosacīti bez maksas nodrošina, iedzīvotāji mēdz izmantot neapdomīgi.

Kā pārvadātājs, SIA "VTU Valmiera" noteikti nav pret šo ideju - ir pareizi ikvienam iedzīvotājam nodrošināt pārvietošanās iespējas, gan tam, kurš dzīvo attālākā reģiona nostūrī, gan tam, kuram sabiedriskā transporta pietura ir netālu no mājas un garām brauc autobuss. Šeit stāsts ir pavisam par ko citu - par mūsu rīcībā esošo infrastruktūru. Ir vietas laukos, kur mēs patiešām nevaram piebraukt - to vienkārši tehniski nav iespējams izdarīt. Cik bieži nav dzirdēti stāsti, kad ātrās palīdzības brigādes laukos pamet automašīnu un pie pacienta tālāk dodas kājām. Jau šobrīd izjūtam šāda veida problēmas, atsākot apkalpot skolēnu maršrūtus - tur, kur pašvaldības busiņš varēja izbraukt, vidējas ietilpības autobuss nevar.



Ieteicamās Transporta pēc pieprasījuma īstenošanas teritorijas. Rīcības plāns pakalpojuma "Transports pēc pieprasījuma" ieviešanai Vidzemes reģionā, 2014

turpinājums nākamajā lappusē

Pieņemu, ka līdzīga problēma varētu rasties, īstenojot *transports pēc pieprasījuma* pakalpojumu – cik tālu tiksīm, tik tiksīm. Un bez šī, ir vēl pāris jautājumu. Esmu no tiem, kas uzskata, ka īstenojot šo pakalpojumu, cilvēks nevis jāved tur, kur vien viņš vēlas, jo tad tas ir taksometra pakalpojums, bet gan līdz vietai, kur viņš var iekāpt autobusā un ceļu turpināt, ja vien citādi nav iespējams nokļūt līdz sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanas vietai. Liels izaicinājums būs saprast loģistiku – kā noritēs pieteikšanās, kā pārvadātājs zinās, vai un kur viņam jābrauc. Turklāt ir cilvēku kategorija, kuri izmanto sabiedrisko transportu ar maksas atvieglojumiem un būtībā brauc nevis nepieciešamības vadīti, bet gan vizinās. Šeit noteikti saredzu nepieciešamību iesaistīt pašvaldības, kuri savus iedzīvotājus diezgan labi pārzina un var jau laikus prognozēt, kuri varētu būt *transports pēc pieprasījuma* lietotāji – kuri to varētu izmantot un kuriem tas patiešām būtu būtiski. Un tieši caur pašvaldībām būtu nepieciešams arī informēt vietējos iedzīvotājus par šī pakalpojuma mērķi un lietošanas kārtību.

SIA "VTU Valmiera" varētu pakalpojumu testēt Latvijas pierobežā, Rūjienas novadā. Taču būtiski saprast, ka šī pakalpojuma koordinēšanu

nevar atstāt kādai, piemēram, Rīgā izvietotai centrālei. Koordinatoram ir jāpārzina vietējā situācija. Varbūt šeit lielu atbalstu varētu sniegt pašvaldības sociālais dienests, kas pārzina savus cilvēkus?

Skaidrs ir viens – iniciējot šo jauno ideju, patiešām gribam paveikt ko labu un vajadzīgu. Tikai šobrīd, uzsākot projektu, ir ļoti daudz nezināmo, kas vēl jānoskaidro. Nepieciešama rūpīga situācijas analīze un jāvadās pēc kompleksas plānošanas principa, neko nedarot atrauti, koncentrējoties vien uz savu šauru jomu. Jāatceras, ka demogrāfiskā situācija nav spīdoša un līdzšinējie pakalpojumi, kas izveidoti noteiktam iedzīvotāju skaitam, ir jāpārplāno, nevis izmisīgi jāturpina sacensties par klientiem.

Un pats galvenais atslēgas vārds -ilgtspēja. Mums Latvijā ir ļoti raksturīgi mainīt politiku un aizmirst to, ka līdz tam jau ieguldīts ievērojams resurss. Ir noziedzīgi nākt un pārmainīt visu politiku, noliedzot līdz tam plānoto un paveikto. Neapgalvoju, ka visi jaunienācēji strādā pret sabiedrības interesēm, tomēr pastāv niansas. Ļoti ceru, ka šī brīža politiskais atbalsts nemainīsies un ideju varēs patiešām arī īstenot!



Iepazīsimies!

VIDZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA NODAĻA



Inita Ozoliņa

Sabiedriskā transporta
nodaļas vadītāja

Sabiedriskā transporta nodaļas mērķis ir veicināt kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus tādejādi uzlabojot iedzīvotāju piekļuvi izglītības, ārstniecības, publiskās pārvaldes un citiem pakalpojumiem un nodrošinot Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktās plānošanas reģiona kompetences realizēšanu. Lai šo mērķi izpildītu, vairs nav iespējams strādāt kā līdz šim. Pienācis laiks mainīties, būt elastīgākiem, reaģēt uz pārmaiņām un pasažieru pārvietošanās paradumiem. Uzskatu, ka tieši uz vietas – reģionos iespējams vislabāk redzēt, kur un kad iedzīvotājiem nepieciešams nokļūt. Allaž esam ieklausījušies iedzīvotāju vajadzībās un strādājam ciešā sadarbībā ar savām pašvaldībām. Apzinot, ka es pildu savus pienākumus sava reģiona iedzīvotāju labā, un tas arī kļuvis par manas ikdienas vadmotīvu.



Linda Kerliņa

Sabiedriskā transporta organizators

Kaut arī privāto transporta līdzekļu skaits palielinās un iedzīvotāju skaits samazinās, sabiedriskā transporta pakalpojumi būs nepieciešami arī turpmāk. Izmaksas pieaug, taču sabiedriskajam transportam ir jābūt iedzīvotājiem pieejamam, tāpēc sabiedriskā transporta organizatoru grūtais uzdevums ir atrast līdzsvarotu risinājumu.

Tomēr šis darbs ir ne vien grūts, bet arī interesants, jo katrs gadījums ir vienreizējs un prasa iedziļināšanos. Lai atrastu labāko risinājumu, ir jāveic izpēte, jāanalizē statistikas dati, jāuzzina visu iesaistīto pušu – pašvaldību, skolu, pārvadātāju – viedoklis un bieži situācija jāpārbauda arī dabā, apmeklējot konkrēto vietu. Vislielākais gandarījums ir tad, kad ilgstoši risinātai problēmai ir rasts risinājums un ir redzams mūsu darba rezultāts.



Foto: No pieturvietu apsekošanas plūdu skartajā Varakļānu novadā.



No 2017. gada aprīļa Sabiedriskā transporta nodaļa atrodas jaunās, skaistās telpās, par ko Vidzemes plānošanas reģions pateicas AS "Cata".

Foto: no telpu atklāšanas, lentu griež VPR administrācijas vadītāja Guna Kalniņa-Priede.

ATBILSTOŠI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LIKUMAM PLĀNOŠANAS REĢIONIEM DELEĢĒTAS ŠĀDAS FUNKCIJAS:

- Sadarbībā ar Autotransporta direkciju izstrādāt priekšlikumus iesniegšanai Sabiedriskā transporta padomē attiecībā uz maršrutu tīkla pārzināšanu, kā arī gatavot priekšlikumus sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifu un to izmaiņu noteikšanai
- Noskaidrot un apkopot plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu plānošanas reģiona teritorijā, t.sk. analizēt esošo reģionālo maršrutu tīklu, plānot un pārzināt reģionālās nozīmes maršrutus atbilstoši pasažieru plūsmai, sekot līdz pašvaldību, skolu un citu iestāžu slēgšanai vai atvēršanai un to darba laika izmaiņām, lai ievērtētu izmaiņas sagatavojot grozījumus maršrutu tīklā, ierosināt un iesniegt priekšlikumus Autotransporta direkcijā par jauna maršruta vai reisa atklāšanu, grozīšanu vai slēgšanu u.c.
- Apsekot pieturvietas plānošanas reģiona teritorijā un sniegt priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos
- Piedalīties maršruta apsekošanas komisijā, kas sastāda aktu par autoceļa, ielas vai tā posma tehnisko stāvokli, ja autoceļš vai iela netiek pienācīgi uzturēta, nosakot veicamos pasākumus, kā arī, ja ir paredzēts atklāt reģionālo maršrutu pa autoceļu vai ielu, kur pirms tam maršruti nav bijuši atklāti vai nav veikti pārvadājumi ilgāk par gadu
- Atbilstoši savai kompetencei uzraudzīt likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanā maršrutu tīklā
- Gatavot un sniegt atzinumus normatīvo aktu projektiem sabiedriskā transporta nozarē
- Gatavot un sniegt informāciju plānošanas reģiona Atfīstības padomei, Sabiedriskā transporta komisijai un novadu pašvaldībām par aktuāliem jautājumiem un situāciju sabiedriskajā transportā un sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem reģionā
- Nodrošināt fizisku un juridisku personu iesniegumu izskatīšanu un atbilžu sagatavošanu par kompetencē esošajiem sabiedriskā transporta jautājumiem
- Sagatavot un sniegt pieprasīto informāciju Satiksmes ministrijai, Autotransporta direkcijai un citām institūcijām par sabiedriskā transporta funkciju veikšanu
- Pēc plānošanas reģiona vadības rīkojuma vai pilnvarojuma pārstāvēt plānošanas reģionu un tā vārdā sadarboties ar valsts pārvaldes institūcijām, plānošanas reģiona pašvaldībām, starptautiskajām institūcijām, juridiskām un fiziskām personām sabiedriskā transporta nozarē.

Citas aktualitātes



Sagaidāmas izmaiņas Vidzemes bērnu sociālās aprūpes centru darbībā

Projekta "Vidzeme iekļauj" deinstitucionalizācijas (turpmāk – DI) plāna izstrāde norit pilnā sparā. Līdz ar brīdi, kad plāns būs gatavs, uzsāksies jauns un nozīmīgs projekta ieviešanas etaps. Dokuments tiks izmantots par pamatu plānotajiem infrastruktūras ieguldījumiem, lai attīstītu sabiedrībā balstītus sociālos pakalpojumus reģionā. Tāpēc DI plāna izstrādātāji rūpīgi veikuši līdzšinējās situācijas analīzi, apkopojot informāciju par pašvaldībās dzīvojošajām DI projekta mērķgrupām, līdzšinējo pakalpojumu pieejamību, kā arī plānotajām izmaiņām sociālo pakalpojumu piedāvājumā saskaņā ar veiktajiem individuālajiem personu (projekta mērķgrupu pārstāvju) izvērtējumiem.

[Lasīt tālāk!](#)



NACIONĀLAIS
ATTĪSTĪBAS
PLĀNS 2020



EIROPAS SAVIENĪBA
Eiropas Sociālais
fonds

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

Ratio projekts iepazīst Īrijas pieredzi: kā kļūt par valsti ar visstraujāk augošo ekonomiku Eiropā?

No 2. līdz 5. oktobrim RATIO projekta komanda un eksperti apmeklēja Korkas pilsētu Īrijā, lai iepazītu tīru pieredzi mazo un jaunuzņēmumu (start-up) atbalstam. No izteikti lauksaimnieciskas valsts Īrija pēdējos gados ir kļuvusi par Eiropas visstraujāk augošo ekonomiku un inovāciju līderi MVU segmentā. Valstī ir bāzētas arī vairāku ASV gigantuzņēmumu ražotnes kā Microsoft, Oracle, Sun Microsystems ar milzu eksporta kapacitāti, taču ekonomikas dzinējspēks ir un paliek tūkstoši mazu un vidēja lieluma uzņēmumu, kas izmanto biznesa un inovāciju atbalsta programmas, lai attīstītos par veiksmīgu un konkurētspējīgu uzņēmumu.

[Lasīt tālāk!](#)



European Union
European Regional
Development Fund

Top jauns tūrisma piedāvājums: Livonijas kulinārais ceļš

Pēdējos gados gastronomijas tūrismam pievērsta īpaša uzmanība, atzīstot tā nozīmīgo pievilcības spēku tūristu galamērķu izvēlē. Tāpēc, balstoties uz vēsturisko mantojumu un tradīcijām Livonijas teritorijā, jaunā projekta "Livonijas kulinārais ceļš" ietvaros tiks stiprināta vienota kulinārā mantojuma identitāte un attīstīts gastronomiskā tūrisma piedāvājums Latvijas un Igaunijas teritorijā, radot priekšnosacījumus teritorijai kļūt par pievilcīgu gastronomiskā tūrisma galamērķi ārvalstu un vietējiem apmeklētājiem. Tiks veidots jauns kulinārais maršruts, kas balstīs uz Livonijas ceļu - iekļaujot reģionālo Via Hanseatica kulināro maršrutu „TasteHanseatica” un zīmolu „Latviešu virtuve”, kas apvieno vietas, kur ēdienkartē nobaudāmi vismaz trīs latviešu ēdieni.

[Lasīt tālāk!](#)



Interreg
Estonia-Latvia
European Union



Par izdevumu „VPR Jaunumi”

„VPR Jaunumi” ir Vidzemes plānošanas reģiona izdevums, lai informētu par aktualitātēm reģionā un novados.

Sagatavoja: Anita Āboliņa, sabiedrisko attiecību vadītāja (anita.abolina@vidzeme.lv, tālr. 29454752). Citējot vai pārfrāzējot obligāta atsauce uz “VPR Jaunumi”.

Izdevuma ilustrācijām izmantoti fotoattēli no Alūksnes novada pašvaldības, Burtnieku novada pašvaldības, Smiltenes novada pašvaldības, Valmieras pilsētas pašvaldības, Vidzemes plānošanas reģiona un SIA “VTU Valmiera” arhīva.

Vidzemes plānošanas reģions

Jāņa Poruka iela 8-108, Cēsis, Cēsu novads, LV-4101

Tālr.: 64116014; www.vidzeme.lv;

[T](#)@VidzemesRegions; [f](#)VidzemesPlanosanasRegions

