



## IEVIEŠANAS PLĀNS VIDZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONAM



*Šo projektu līdzfinansējis Eiropas reģionālās attīstības fonds un Interreg IV C programma*

<b>SATURS</b>	
<b>“PĀRVIETOJIES ZAĻI” IEVIEŠANAS PLĀNS VIDZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONAM</b>	
<b>FORMA 1.</b> – MOBILITĀTES JAUTĀJUMI POLITISKAJĀ DIENAS KĀRTĪBĀ REĢIONĀ	3
<b>FORMA 2.</b> – PĀRŅEMŠANAS AKTIVITĀTES “PĀRVIETOJIES ZAĻI” IETVAROS	5
<b>RĪCĪBAS PLĀNS.</b> – “PĀRVIETOJIES ZAĻI” RISINĀJUMU / POLITIKAS IEVIEŠANAI PĒC PROJEKTA BEIGĀM	7
<b>FORMA 3.</b> – NĀKOŠIE SOĻI PĀRŅEMŠANAS PROCESA PABEIGŠANAI	8
<b>FORMA 4.</b> – RĪCĪBAS PLĀNS PĀRŅEMŠANAS PROCESA PABEIGŠANAI	9
<b>FORMA 5 – PIELIKUMI</b>	12
DIVERĒSĀS VIZĪŠU DOKUMENTI (angļu val.)	
✓ <b>Posms 1.</b> - Pārņemšanas komanda	
✓ <b>Posms 2.</b> - Esošās situācijas apraksts	
✓ <b>Posms 3.</b> - Vizītes dienaskārtība	
✓ <b>Posms 4.</b> - Uzraudzības un novērtēšanas ziņojumi	
CITI DOKUMENTI, KAS ATTIECAS UZ SAGATAVOTO RĪCĪBAS PLĀNU	22
✓ Pakalpojuma “transporta pēc pieprasījuma” indikatīvais ieviešanas plāns	24

## ”MOBILITĀTES JAUTĀJUMI POLITISKAJĀ DIENAS KĀRTĪBĀ REĢIONĀ”

Aprakstīt risināmā jautājuma – ilgtspējīga mobilitāte – klātbūtni reģiona politiskajā dienas kārtībā tagad vai nākotnē.

Vidzemes plānošanas reģionam (VPR) ir raksturīgs zemākais apdzīvojuma līmenis Latvijā – 15,3 cilv/ km<sup>2</sup> (vidēji Latvijā - 34,5 cilv/ km<sup>2</sup>) un lielākais lauku iedzīvotāju īpatsvars - 58% (vidēji Latvijā - 36%). Pamatjautājumi, kas tiek skatīti un risināti projekta „Pārvietojies zaļi” ietvaros ar vispārējo mērķi uzlabot Eiropas reģionālās politikas efektivitāti attiecībā uz ilgtspējīgu transportu lauku teritorijās, ir īpaši aktuāli Vidzemes reģionā.

Vajadzībām atbilstoša transporta infrastruktūra ir galvenais priekšnoteikums reģiona sasniedzamībai un ekonomiskai attīstībai. Projekta “pārvietojies zaļi” ietvaros 2013.gadā veiktais pētījums par ilgtspējīgu transportu Vidzemes reģionā sniedz sociāli ekonomiskās vides raksturojumu un analizē esošo transporta infrastruktūru un iedzīvotājiem pieejamos transporta pakalpojumus. Pētījums iezīmē galvenās transporta sistēmas problēmas:

- Vidzemes reģionā ir samērā labi attīstīts autoceļu un dzelzceļu tīkls, taču apgrūtināta teritorijas sasniedzamība ar sabiedrisko transportu, tai skaitā no Cēsīm un Valmieras (reģiona lielākās pilsētas ar attīstītāku iedzīvotāju apkalpes infrastruktūru);
- pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu ir nerentabli, trūkst koordinācijas ar autobusu kustības sarakstiem; nav apzinātas slēgto dzelzceļa līniju izmantošanas iespējas, augsts šaursliežu dzelzceļa sliežu ceļa un tehniskā parka nolietojums;
- pieturvietu pieejamība līdz 2 km nodrošināta tikai 59% no lauku iedzīvotājiem;
- teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu pasažieru pārvadājumos tiek pielietoti autobusi ar ietilpību ap 25 cilvēkiem, kas neatbilst iedzīvotāju prasībām pēc pārvietošanās regularitātes un pārvadātāju iespējām nodrošināt tās bez lielām subsīdijām;
- reģiona iekšējais ceļu tīkls ir pietiekoši blīvs, taču sliktā stāvoklī; trūkst veloceļu;
- nepietiekoši attīstīta likumdošanas un metodoloģiskā bāze transporta sistēmas attīstībai, īpaši attiecībā uz sabiedrisko transportu, kurā ir jābūt ietvertam kritēriju sarakstam transporta attīstības jomā un to indeksācijai atkarībā no tautsaimniecības ekonomikas attīstības;
- izpētītajos Latvijā izstrādātajos plānošanas dokumentos un zinātniskajos rakstos nav pievērsta pietiekoša uzmanība "zaļā transporta" attīstībai. Tas var ietekmēt ekonomiskos rādītājus, piemēram, tūrisma nozari (Latvijā kopumā tā attīstās par 1/4 daļu straujāk nekā Vidzemē).

Tradicionālo sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums Vidzemes reģionā sarūk, jo regulārie sabiedriskā transporta reisi ir ekonomiski neizdevīgi zemās apdzīvotības, lielo

attālumu, sliktā ceļu stāvokļa un pieaugošo sabiedriskā transporta izmaksu dēļ. Kopš 2011.gada turpinās pasažieru skaita samazinājums reģionālajos pārvadājumos, ko ietekmē gan negatīvas iedzīvotāju skaita izmaiņas, gan labklājības līmeņa celšanās. Šo iemeslu dēļ lauku iedzīvotāji nereti izvēlas pārvietoties ar privāto automašīnu. Tas savukārt palielina iedzīvotāju ikdienas izmaksas, un šāda situācija var kalpot kā papildus pamudinājums mainīt dzīves vietu tuvāk pilsētvidei.

Uzsākot projektu "Pārvietojies zaļi" 2011. gadā, viena no Vidzemes plānošanas reģiona funkcijām bija sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošana, organizēšana un pārzināšana savā administratīvajā teritorijā. Vidzemes reģiona attīstības programmā 2007.- 2014. gadam kā viena no stratēģiskajām prioritātēm tika izvirzīta infrastruktūras un pakalpojumu attīstība, un starp tām tika uzsvērtā transporta infrastruktūras attīstība. Veicamo aktivitāšu vidū tika iekļauta kvalitatīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība vietējā un starptautiskajā mērogā, kā arī tika izstrādāts pasākumu saraksts stratēģijas realizācijai un monitoringam.

2013. gada 21. novembrī Saeima pieņēma likumu „Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā”, kas paredz sabiedriskā transporta pakalpojumu administrēšanas sistēmas izmaiņas no 2014.gada 1.janvāra un nosaka no līdzšinējās atšķirīgu sabiedriskā transporta pakalpojumu pārzināšanā un organizēšanā iesaistīto institūciju kompetenci.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma izmaiņām no 2014.gada 1.janvāra Latvijā ir ieviesta vienota sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanas sistēma un galvenos ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pārzināšanu un organizēšanu gan reģionālos starppilsētu, gan vietējās nozīmes maršrutos saistītos jautājumos lēmumus pieņem Sabiedriskā transporta padome. Valsts SIA "Autotransporta direkcija" kompetencē tiek saglabāta sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas funkcija minētajos maršrutos un noteikts, ka Autotransporta direkcija nodrošina Sabiedriskā transporta padomes sekretariāta un izpildinstitūcijas funkcijas atbilstoši padomes nolikumam un lēmumiem, kā arī turpina nodrošināt sabiedriskam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Savukārt plānošanas reģionu kompetencē pamatā ietilpst viedokļa sniegšana par Autotransporta direkcijas izstrādātā maršrutu tīkla un tā grozījumu projektu, maršrutu tīkla izmaiņu iniciēšana, kā arī plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļu par maršrutu tīklu noskaidrošana un apkopošana. Tādējādi no 2014.gada 1.janvāra Vidzemes plānošanas reģions vairs neveic sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāja funkcijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma izpratnē.

Visi reģionālie un starppilsētu pasažieru pārvadājumi tiek dotēti no valsts budžeta, savukārt skolēnu pārvadājumi un citi nepieciešamie vietējie pārvadājumi ir pašvaldību pārziņā.

2012.gadā ir veikts pētījums sabiedriskā transporta (ST) pakalpojumu uzlabošanai Vidzemē, kurā ir sniegtas konceptuālas rekomendācijas sabiedriskā transporta vienotā multimodālā maršrutu tīkla izveidošanai VPR teritorijā, ir izstrādāta sabiedriskā transporta modelēšanas sistēma, kura paredzēta esošā ST modelēšanai, kā arī tā optimizācijas iespēju novērtēšanai, un sagatavotas rekomendācijas ST tīkla tālākai attīstībai, t.sk. veidojot ST ritošā sastāva bāzi pielāgotu dažādu lielumu pasažieru plūsmām, piemēram, ar lielas, vidējas un mazas ietilpības autobusiem.

VPR ir izveidota tematiskā darba grupa „Transporta un pieejamības attīstība Vidzemē”, kura piedalās VPR ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2014.-2030. gadam un attīstības programmas 2014.-2020. gadam gatavošanā. Transporta un pieejamības attīstības darba grupa kopā ar pašvaldību pārstāvjiem ir aktualizējusi reģiona stiprās un vājās puses transporta un pieejamības jautājumos. Tradicionālie pasažieru pārvadājumu veidi – satiksmes autobuss, vilciens - un to reisu skaits tiek samazināti lauku teritorijās ekonomisko apsvērumu dēļ. Reta apdzīvotība, lieli veicamie attālumi, iedzīvotāju skaita samazinājums un lielas pārvadājumu izmaksas ir galvenie faktori, kas liek meklēt jaunus risinājumus iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai reģionā. Šādā situācijā piemērots risinājums ir modelis "transporta pēc pieprasījuma" (TPP). Darba grupas uzdevums ir meklēt jaunus

risinājumus mobilitātes paaugstināšanai reģionā, tajā skaitā ietverot arī TPP modeli.

Forma

## ”PĀRŅEMŠANAS AKTIVITĀTES “PĀRVIETOJIES ZAĻI” IETVAROS”

Galveno pārņemšanas aktivitāšu (īstenoto vai sagaidāmo) kopsavilkums, gan politikas veidošanā, gan ieviešot konkrētas labās prakses vai daļu no tām.

Transports pēc pieprasījuma ir uz pasažieri orientēta sabiedriskā transporta forma, kurai raksturīgi elastīgi maršruti un laika grafiki un kurā tiek izmantoti mazi vai vidēja lieluma koplietošanas transportlīdzekļi, kuri uzņem un nogādā pasažierus atbilstoši viņu vajadzībām.

TPP modelis kā sabiedriskais transports tiek izmantots mazapdzīvotās lauku teritorijās, no pašvaldību centriem attālinātās teritorijās, kur regulārie pasažieru pārvadājumi nav dzīvotspējīgi, vai teritorijās, kurās netiek, piedāvāti regulārie pasažieru pārvadājumi.

Veidojot konkrētu TPP modeli, ir svarīgi ņemt vērā sekojošus aspektus:

- Kā notiks pieprasījumu saņemšana un pārvadājumu koordinēšana (dispečeru centrs vai zvans šoferim, interneta vietne un/vai telefons)
- Kādi maršruti tiks piedāvāti. Vai iedzīvotāji tiks uzņemti mājās un nogādāti līdz vēlamajam galamērķim vai iedzīvotāji tiks uzņemti noteiktos punktos un nogādāti līdz noteiktām vietām (autoosta, sabiedriskā transporta gala pietura, pagasta centrs u.tml.)
- Kā tiks veikta samaksa par pakalpojumu (par katru braucienu vai vienreizēja mēneša/gada maksa)
- Cik lielas būs pakalpojuma izmantošanas iespējas (lrobežots skaits mēnesī vai bez limita)

Projekta “Pārvietojies zaļi” gaitā bija iespēja iepazīties ar 6 dažādiem TPP modeļiem, kuri tiek īstenoti partneru reģionos.

Griekijas reģionā Tesalī tika prezentēts algoritms, kas nodrošina TPP pakalpojumu interneta vietnē. Starp pilsētām Larisa un Volosa kursē vilciens, taču, lai nokļūtu līdz dzelzceļa stacijai, tiek piedāvāts pakalpojums „transports pēc pieprasījuma”. Multimodālajā transporta modelī ietilpst sekojoši transportlīdzekļu veidi:

- vilciens, kas kursē pēc noteikta grafika, un
- autobuss, kurš reaģē uz pieprasījumu un nogādā pasažierus uz/no vilciena stacijas katrā pilsētā.

Interneta vietnē ir ievietota karte katrai pilsētai, kurā atzīmēta TPP apkalpojošā teritorija un pasažieru uzņemšanas punkti. Pasažieris interneta vietnē var izvēlēties sev tuvāko punktu un nosūtīt pieprasījumu, norādot vēlamo laiku izbraukšanai no sava izvēlēta sākumpunkta, kā arī norādot galamērķi. Pakalpojuma sniedzējs nodrošina, ka 15 minūšu laikā šajā izvēlētajā sākumpunktā ieradīsies autobuss un nogādās pasažieri līdz vilciena stacijai, bet otrā pilsētā pasažieris tiks sagaidīts stacijā un nogādāts ar autobusu līdz galamērķim. Par šo pakalpojumu pasažieris norēķinās internetā ar virtuālo naudu, iegādājoties vienu biļeti visam maršrutam. Pakalpojuma sniedzēju aprēķini liecina, ka šāds pakalpojums viņiem nenes zaudējumus, ja pasažieru galapunkti atrodas ne tālāk kā 7km no dzelzceļa stacijas.

Austrijā Burgenlandes reģionā tika tuvāk iepazīts TPP modelis, ko īsteno četras vietējās

pašvaldības. Projekta ieviešanas nepieciešamības pamatojums bija nemitīgā izdevumu samazināšana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem un autobusu pakalpojumu slēgšana, kas sabiedrību bija novedusi pie transporta problēmām reģionos, ierobežojot vietējo iedzīvotāju mobilitāti. TPP pakalpojuma ieviešanai tikai izveidota asociācija „Dorf Bus”, kura sniedz iedzīvotājiem transporta pakalpojumus „no durvīm līdz durvīm”, kad tie viņiem ir nepieciešami. „Dorf-Bus” kursē no pirmdienas līdz piektdienai laika posmā starp 7.00 un 16.30. Pēc bērnudārzu un skolu apkalpošanas no rīta, autobuss sniedz pakalpojumus pārējiem (galvenokārt gados vecākiem) ciemu iedzīvotājiem. Trīs reizes nedēļā noteiktā laikā autobuss kursē uz novada centru Gusingu. Pieprasījums ir jāveic pa telefonu, zvanot šoferim. Par brauciena laiku pasažieri vienojas ar šoferi.

Nemot vērā pastāvošo likumdošanu, Austrijā TPP nav sabiedriskā transporta elements, bet kā alternatīva ir iekļauta mobilitātes stratēģijas un plānošanas dokumentos. Reģionālās valdības atbalsta TPP ieviešanu kā alternatīvu veidu iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai vietās, kur tradicionālie sabiedriskā transporta pakalpojumi nav ekonomiski izdevīgi. Nacionālā valdība arī piedāvā līdzfinansējumu TPP ieviešanai caur dažādām programmām (30-50% apmērā), ja viens no mērķiem ir CO2 samazināšana, piemēram, transportlīdzekļa ar alternatīvu dzinēju iegādei.

Reģionu pārstāvji kā galvenos ieguvumus, ieviešot TPP pakalpojumu, min sekojošo

- TPP uzlabo pieejamību sabiedriskā transporta pakalpojumiem teritorijās, kurās tradicionālie pasažieru pārvadājumi ir stipri ierobežoti vai nav pieejami;
- nodrošina mobilitātes iespējas visām iedzīvotāju grupām;
- reaģē uz iedzīvotāju vajadzībām;
- videi draudzīgs risinājums;
- drošs transporta pakalpojums;
- ekonomiski izdevīgāks risinājums.

Austrijā un citviet aplūkotās pieredzes ļauj labāk saprast TPP darbības principus un dažādās modeļu iespējas, kuras pašvaldības pielāgo savas teritorijas īpatnībām un iedzīvotāju vajadzībām.

Projekta partneru pieredze ir palīdzējusi definēt galvenos priekšnosacījumus TPP ieviešanai Vidzemē:

- zems pieprasījums noteiktā teritorijā un laikā, tādēļ tradicionālais sabiedriskais transports nav efektīvs;
- ir pieejams publiskais finansējums alternatīviem sabiedriskā transporta pakalpojumiem;
- ir izveidots piemērots juridiskais un regulējošais ietvars, lai finansētu un darbotos TPP;
- ieinteresēto pušu savstarpēja sadarbība, lai ieviestu TPP pakalpojumu.

## RĪCĪBAS PLĀNS

### PĀRVIETOJIES ZAĻI” RISINĀJUMU / POLITIKAS IEVIEŠANAI PĒC PROJEKTA BEIGĀM

\* *Projekts “Pārvietojies zaļi” beidzas 2014. gada decembrī, bet iegūto pieredzi var un vajadzētu turpināt attīstīt partneru reģionos arī pēc projekta beigām.*

*Iespējams, ka daži pārņemšanas procesi, kuri uzsākti MOG ietvaros, nav pabeigti līdz 2014. gada decembrim, un iespējams turpināt pārņemt vēl citas prakses un pilnveidot politikas dokumentus turpmāk.*

## ”NĀKOŠIE SOĻI PĀRŅEMŠANAS PROCESA PĀBEIGŠANAI”

Kopsavilkums par veicamajiem darbiem, kas nepieciešami, lai pabeigtu prakses pārņemšanu, gan politikas veidošanā, gan ieviešot konkrētas labās prakses vai daļu no tām.

Lai virzītu tālāk ideju par TPP modeļa ieviešanu Vidzemē, projektā “Pārvietojies zaļi” iesaistītie VPR speciālisti ir uzrunājuši reģiona administrāciju, vietējo pašvaldību vadītājus, valsts SIA “Autotransporta direkcija” vadību, pārvadātājus un transporta asociācijas un, snieguši prezentācijas par TPP, kā piemērotu sabiedriskā transporta pakalpojumu modeli un par citu Eiropas reģionu pieredzi, ieviešot TPP pakalpojumu. Ir apzinātas ieinteresētās institūcijas, kuras būtu gatavas turpināt darbu pie TPP ieviešanas Vidzemē.

Pēc vairākām tikšanās ar vietējo pašvaldību pārstāvjiem dažu pašvaldību vadītāji (Alūksnes novads, Jaunpiebalgas novads, Madonas novads, Naukšēnu novads) ir izrādījuši interesi par TPP pilotprojekta ieviešanu šajās teritorijās.

VPR ir uzsācis priekšizpēti par TPP pakalpojuma ieviešanu Vidzemes reģionā. Pētījuma mērķis ir izanalizēt iedzīvotāju pārvietošanās iespējas ar sabiedrisko transportu Vidzemes reģionā, novērtēt alternatīva pakalpojuma „Transports pēc pieprasījuma” lietderību un ieviešanas iespējas.

Kā pirmais no veicamajiem uzdevumiem ir lauku iedzīvotāju anketēšana, lai noskaidrotu viņu pārvietošanās paradumus un uzzinātu iedzīvotāju viedokli par nepieciešamajām izmaiņām, kuras uzlabotu viņu pārvietošanās iespējas. Anketēšana ir uzsākta 2014.gada jūnijā. Anketēšanas rezultāti ir apkopoti 2014.gada oktobrī. Lielākā daļa respondentu (67%) ir gatavi izmantot TPP pakalpojumu. Iedzīvotāji ir snieguši ziņas par saviem braukšanas paradumiem, norādījuši iemeslus, kādēļ regulārais sabiedriskais transports nespēj apmierināt viņu vajadzības, kā arī atzīmējuši savas vēlmes, ko viņi sagaida no sabiedriskā transporta.

Tāpat aptaujātas ir pašvaldības, lai noskaidrotu viņu domas par iedzīvotāju mobilitātes iespējamiem risinājumiem, tam nepieciešamo un pieejamo finansējumu. Apkopotās atbildes liecina, ka vairums pašvaldību (75%) ir ieinteresētas TPP pakalpojuma ieviešanā. Pašvaldībām aktuāls jautājums ir par TPP pakalpojuma finansēšanas avotiem. Kā iespējamie finansēšanas avoti tiek minēti sekojošie: iedzīvotāju maksa, valsts līdzfinansējums un pašvaldību līdzfinansējums.

Priekšizpētes ietvaros ir plānots izanalizēt juridisko ietvaru pasažieru pārvadājumiem Latvijā, veikt ekonomiskos aprēķinus TPP pakalpojuma izveidošanai un sniegšanai, kā arī izvērtēt TPP ietekmi uz esošajiem regulārajiem pasažieru pārvadājumiem.

2014.gada beigās taps rīcības plāns TPP ieviešanai Vidzemes reģionā. 2015.gadā tiek plānots uzsākt pilotprojekta ieviešanu VPR pašvaldībās.

VPR saskata iespējas aizstāt regulāros sabiedriskā autobusa maršrutus mazapdzīvotās teritorijās ar TPP pakalpojumu. Šāds risinājums būtu uz iedzīvotāju vajadzībām orientēts pakalpojums un ļautu efektīvāk izmantot pasažieru pārvadājumiem paredzēto valsts finansējumu.

VPR vēlas panākt, ka TPP tiek iekļauts vienotajā pasažieru pārvadājumu koncepcijā kā sabiedriskā transporta pakalpojums, kurš var pretendēt uz valsts līdzfinansējumu.



*Forma 4*

## ”RĪCĪBAS PLĀNS PĀRŅEMŠANAS PROCESA PABEIGŠANAI”

<b>LABĀ PRAKSE/ POLITIKAS INSTRUMENTS, KAS TIEK PĀRŅEMTS</b>	<i>Transports pēc pieprasījuma</i>
LABĀS PRAKSES IZCELSMES VIETA – Valsts, reģions	Austrija, Burgenlande
IMPORTĒJOŠAIS PARTNERIS:	Vidzemes plānošanas reģions
EKSPORTĒJOŠAIS PARTNERIS:	Burgenlandes reģions

VEICAMIE UZDEVUMI	PRASKTISKIE SAGATAVOŠANAS DARBI	NEPIECIEŠAMIE PARTNERI/ DALĪBNIEKI <sup>1</sup>	IZMAKSAS (EUR) UN IZMAKSU VEIDI <sup>2</sup>	FINANSĒTĀJS	LAIKA GRAFIKS	Kontaktpersona
1. Iedzīvotāju un pašvaldību anketēšana	Ir izstrādātas anketas par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem un anketas pašvaldību aptaujai par mobilitātes iespējām konkrētā teritorijā	Centrālā statistikas pārvalde, pašvaldības	3 500	VPR	2014 May-October	N/A
2. Priekšizpētes veikšana par TPP ieviešanu Vidzemē. Rīcības plāna izstrāde.	Ir sagatavots darba uzdevums. Nolīgts konsultants.	Konsultants	4 000	VPR	2014 September-December	N/A
3. VPR ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2014.-2030.gadam un attīstības programmas 2014.-2020.gadam gatavošana	Iekļaut TPP kā vienu no sabiedriskā transporta pakalpojumu veidiem iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai reģionā	VPR speciālisti	n/a	VPR	2014 November-2015 January	N/A
4. Vienotās pasažieru pārvadājumu koncepcijas izstrāde	Iekļaut TPP kā vienu no sabiedriskā transporta pakalpojumu veidiem iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai lauku teritorijās	SM, ATD	n/a	VPR	2015	N/A
5. TPP pilotprojekta ieviešana	Nepieciešams atrast finansējumu pilotprojekta ieviešanu, vienoties ar pašvaldībām, kuras būtu gatavas piedalīties.	Pašvaldības, finansētāji, pasažieru pārvadātājs..	Investīciju izmaksas 86 000 EUR Ikgadējās izmaksas 208 000 EUR	Nav zināms	2015-2017	N/A

<sup>1</sup> Politikas veidotāji, pakalpojuma sniedzēji, pētnieciskās institūcijas, uzņēmējdarbības pārstāvji, MVU, sociālie partneri.

<sup>2</sup> Personāla izmaksas, tehnisko līdzekļu izmaksas, ārpakalpojumi, investīcijas.

Forma 5

## **”PIELIKUMI”**

---

- *Divpusējo vizīšu dokumenti*
- *Citi dokumenti, kas attiecas uz sagatavoto rīcības plānu*

1.Pielikums

## ” DIVPUSĒJO VIZĪŠU DOKUMENTI”

---

\* *levietojiet projekta gaitā sagatavoto dokumentu kopijas (angļu valodā).*

STAGE 1

## ”TRANSFER TEAM DOCUMENT”

PARTNER REPORTING:	P11-Vidzeme
--------------------	-------------

DATE:	26 November, 2013
-------	-------------------

GOOD PRACTICE TO BE TRANSFERRED <sup>3</sup> :	Transport on demand	
ORIGIN OF THE GOOD PRACTICE- Country, Region	Austria, Burgenland	
IMPORTING PARTNER:	P11-Vidzeme	
EXPORTER PARTNER:	P8-Burgenland	
MEMBERS OF THE TRANSFER TEAM ON THE SIDE OF THE IMPORTING PARTNER	Name and Surname	Profile <sup>4</sup>
	Lotars Dravants	Head of the public transport and planning department, Vidzeme planning region
	Andrejs Celapiters	Chairman of Madona municipality, member of the public transport service commission at Vidzeme planning region
	Ivo Osenieks	Director of the association of the carriers of passengers
	Martins Malcenieks	Transportation engineer at passenger carrier company “CATA”
	Laimis Savejs	Chairman of Jaunpils municipality, member of the public service transport commission at Vidzeme planning region

<sup>3</sup> One document must be accomplished per each Good Practice being imported.

<sup>4</sup> Information must be provided on the professional role of each member of the transfer team: political representative/ future project leader of the experience at local level as operator of.../ technical agent/ technological expert/ external expert for x/y, etc.

	Lelde Abele	Project manager, Vidzeme Planning Region
	Kristine Malnaca	Transport expert, Vidzeme Planning Region
	Name and Surname	Profile <sup>5</sup>
MEMBERS OF THE TRANSFER TEAM ON THE SIDE OF THE PARTNER EXPORTING	Martina Jauck	Head of the “Mobility center Burgenland”
	Martin Frühwirth	Mayor of Kleinmurbisch village

<sup>5</sup> Information must be provided on the professional role of each member of the transfer team: political representative/ future project leader of the experience at local level as operator of.../ technical agent/ technological expert/ external expert for x/y, etc.

STAGE 2

## ”STATE OF THE ART REPORT”

(max. 4 pages)

PARTNER REPORTING:	P11-Vidzeme
--------------------	-------------

DATE:	26 November, 2013
-------	-------------------

GOOD PRACTICE TO BE TRANSFERRED <sup>6</sup> :	Transport on demand
ORIGIN OF THE GOOD PRACTICE- Country, Region	Austria, Burgenland
IMPORTING PARTNER:	P11-Vidzeme
EXPORTER PARTNER:	P8-Burgenland

### ANALYSIS OF CONTEXT AND NEED IN THE IMPORTING REGION WITH REGARD TO THE TARGET GOOD PRACTICE

#### Perspectives which might be achieved thanks to the good practice transfer

It is foreseen in the Latvian transport development strategy that the public transport should ensure access to the district centre twice a day. In many districts traditional public transport cannot fulfil this requirement for economic reasons. Scheduled daily routes are not cost-effective due to low population in rural areas, scattered houses and great distances between the farmsteads, community centres and district centres.

Transport on demand might be a good solution for given situation. It could supplement or replace traditional public transport in rural areas to ensure access to basic public services or to become a link to traditional public transport routes.

#### Minimum technical conditions needed for successful transfer

The operator (bus owner) who provides a service “transport on demand”.

Means of communication (mobile phone, internet) to place and receive orders.

#### Regulatory and legal framework obstacles/ facilities

Current legislation does not foreseen alternatives for public transport apart from those stated

<sup>6</sup> One document must be accomplished per each Good Practice being imported.

in the law. Amendments in the legislation might be needed to allow carriage of passengers by minibuses.

Financing sources for the service should be identified.

#### Expenditure items that must not be omitted or disregarded to ensure the success of transfer

Steps to be taken and expenditures to be allocated to:

- perform feasibility study and prepare a mobility concept
- create an institution for management of the service
- find an operator (bus purchase, driver's salary)
- create and maintain dispatcher service

#### Key factors associated with the local context: particularities to remark

There are many farmsteads (country estates) in rural areas in Vidzeme being far apart from each other and far from parish centre and district centre. Cost effective solution is sought to cover remote areas with public transport or related services.

#### Time needed for the transfer

Implementation of the service – 24-36 months.

#### Risks of undesirable effects during the transfer process

- Institutional support
- Cost of the service

#### Structure scheduled for the study visit jointly organized with exporting partner

Visit of the mobility centre in Eisenstadt.

Visit to Klainmurbisch village where transport on demand is in operation for four years already. Meeting with the representatives of the village. Introduction with the service in operation.

Presentation of calling system for transport on demand.

Discussions.

#### List of specific questions on the GP to be transferred to ask to the exporting region

1. Legal framework under which transport on demand operates.
2. Does ToD have a status of public transport?
3. What are financial sources?
4. Is there statistics about number of passengers served, annual km driven etc.?

#### Conditions of collaboration for transfer: requirements and wishes of the Exporting Region

Evaluation of the applicability of ToD in given conditions. Implementation experience.

#### Adequacy foreseen of the Good Practice to the regional/local context

Transport on demand seems to be a good solution to provide mobility for inhabitants in rural areas in Vidzeme region where traditional public bus services are limited.



**STAGE 3**
**"IN SITU VISIT" MINUTE**

(max. 4 pages)

**MINUTE**  
**MOVE ON GREEN- BILATERAL/MULTILATERAL MEETING**  
**Place: Burgenland /Austria**  
**Date: 26. Nov. 2013**

<b>GOOD PRACTICE TO BE TRANSFERRED:</b>	Demand related public transport system for four villages in Southern Burgenland
<b>ORIGIN OF THE GOOD PRACTICE- Country, Region</b>	Austria / Burgenland
<b>IMPORTING PARTNER:</b>	Vidzeme Planning Region, Latvia
<b>EXPORTER PARTNER:</b>	Austria / Burgenland

Participants (importing partner) <sup>1</sup>	
Name and Surname	Profile
Kristīne Malnača	project MOG expert
Lotārs Dravants	Head of the public transport and planning department
Andrejs Ceļapīters	Chairman of Madona Municipality, Member of the Public Transport Service Commission at Vidzeme Planning Region
Laimis Šavējs	Chairman of Madona Municipality, Member of the Public Transport Service Commission at Vidzeme Planning Region
Ivo Ošeniēks	Director of the "The Association of carriers of passengers"
Mārtiņš Malceniēks	Transportation engineer at passenger shipping company "Cata"
Lelde Abele	Project Manager Development and projects department Vidzeme Planning Region

Participants (exporting partner)	
Name and Surname	Profile
Martina Jauck	Head of the “Mobility Center Burgenland”
Martin Frühwirth	Mayor of the village “Kleinmürbisch”; that is part of the GP

Minute of the meeting	
Day 1	
	Transfer from Latvia
Day 2	
Study visit	<p>09:30 Meeting Hotel de France/Vienna</p> <p>09:30 – 10:40 Transfer to Eisenstadt; on the way: presentation of different mobility projects in this region:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Outlet Centre-Parndorf Shuttle</li> <li>• Ne'Mo: Neusiedl Mobil</li> <li>• Communitybusses Purbach and Breitenbrunn</li> <li>• Nextbike bike rental</li> <li>• Neusiedler Seecard: servicecard including free public transport for tourists in the region</li> </ul> <p>11:00: Visit of the Mobility Centre in Eisenstadt            11:30 lunch in Eisenstadt (Restaurant Haydnbräu)            12:30 – 14:10: Transfer to Inzenhof (GH Kurta)– Southern Burgenland</p> <p>On the way: presentation of the “micro-public transport – funding system in Burgenland”</p> <p>14:10 – 17:30: Meeting in Inzenhof with Mr. Martin Frühwirth (major of Kleinmürbisch) on the spot-check, information on the GP; Presentation of Calling System for Transport on Demand</p> <p>17:30 – 19:30 Transfer to Vienna</p>
Day 3	
	Transfer back to Lettland

### MONITORING REPORT OF THE STATE OF TRANSFER OF GPs MOVE ON GREEN

Date:

GOOD PRACTICE BEING TRANSFERRED:	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mobile Mail Service (HU)</li> <li>✓ Village caretaker service (HU)</li> <li>✓ DorfBus Transport on Demand (AT)</li> </ul>
ORIGIN OF THE GOOD PRACTICE- Country, Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Hungary, Central Transdanubian (Mobile Mail Service)</li> <li>✓ Hungary, Central Transdanubian (Village caretaker service)</li> <li>✓ Austria, Burgenland (DorfBus Transport on Demand)</li> </ul>
IMPORTING PARTNER:	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Hungary, Central Transdanubian (Mobile Mail Service, Village caretaker service)</li> <li>✓ Austria, Burgenland (DorfBus Transport on Demand)</li> </ul>
EXPORTER PARTNER:	Vidzeme Planning Region

Participants (importing partner)	
Name and Surname	Profile
Akos Szepvolgyi	Manager, Central Transdanubian Regional Innovation Agency
Fekete Gyorgy	Project manager, Central Transdanubian Regional Innovation Agency
Martina Jauck	Head of the "Mobility center Burgenland"
Participants (exporting partner)	
Name and Surname	Profile
Lelde Abele	Project manager, Vidzeme Planning Region
Kristine Malnaca	Transport expert, Vidzeme Planning Region
Lotars Dravants	Head of the public transport and planning department, Vidzeme planning region

State of the transfer	
STATE OF TRANSFERS IN MARCH 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “Mobile mail service” as presented in Hungary supplemented by cash withdrawal and bill payment options would be of high interest in rural areas in Vidzeme. Latvian post is interested in extending their current “mobile mail service” in a cost-effective manner and local municipalities and the Ministry of Regional Development are looking for ways to improve accessibility to basic services in rural areas. The dialogue between the Ministry of Regional Development and Latvian Post to be initiated. Financial costs of the service to be evaluated. Implementation and operating costs for a new service – cash withdrawal –to be considered. Financial sources for the service provided to be identified. “Mobile mail service” option will be presented to the local municipalities and the Ministry of Regional Development in spring 2014.</li>   <li>- It is foreseen in the Latvian transport development strategy that the public transport should ensure access to the district centre twice a day. In many districts traditional public transport cannot fulfil this requirement for economic reasons: low population in rural areas, scattered houses and great distances between the farmsteads, community centres and district centres. “Transport on demand” might be a good solution for given situation. It could supplement or replace traditional public transport in rural areas to ensure access to basic public services or to become a link to traditional public transport routes. Steps to be taken and expenditures to be allocated to: 1) perform feasibility study; 2) develop intelligent system for providing transport-on-demand services and connection of multimodal transport links; 3) create/determine an institution for management of the service; 4) find an operator.</li> </ul> <p><i>AUGUST 2014.</i></p> <p><i>It has been decided by VPR to move on with the implementation of one good practice – transport on demand as it has received political support at regional and national levels.</i></p> <p><i>In Vidzeme Planning Region (VPR) we have started feasibility study about transport on demand implementation in Vidzeme region. Surveying of local inhabitants in rural areas and representatives of local municipalities started in July .</i></p> <p><i>The purpose of surveying was to find out inhabitants’ necessity to use this new service in future and municipalities’ possibilities co-financing new service.</i></p> <p><i>We presented our idea to Road Transport Administration. The future vision is to develop this service at national level and to integrate “transport on demand” service into common public transport network in Latvia.</i></p>
	<p><u>September 2014.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The surveying of local inhabitants in rural areas and representatives of local municipalities has been completed. The analysis of the</li> </ul>

<p>STATE OF TRANSFERS IN SEPTEMBER 2014</p>	<p>responses received has started and is expected to be finished by the end of October 2014.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- It has been decided to conduct a further study and to prepare an action plan for ToD implementation in Vidzeme region with the help of external experts contracted through public procurement procedure.</li> <li>- Vidzeme planning region is working on development of planning documents for the next 7 years. It is suggested to include actions related with Transport on demand service development in Vidzeme under the “Transport and logistics” priority.</li> <li>- Road Transport administration has agrees to include Transport on Demand service in the Transport Mobility Strategy for the next planning period, after 2020, at national level.</li> <li>- The vision of the structure of common public transport network was presented in MOG final conference in Brussels by the representative from Road Transport administration. The proposed structure includes Transport on demand service in sparsely populated rural areas</li> </ul>
<p>STATE OF TRANSFERS IN NOVEMBER 2014</p>	<p>VPR has prepared a regional policy document “Development programme 2014-2020 for Vidzeme planning region”. Under the priority 5 “Accessible region” one of the two objectives is to increase the number of public transport users. The document contains numerous tasks that can help to increase mobility of inhabitants. Implementation of transport on demand service is stated as one of the tasks to be carried out. The development programme is still under revision and is expected to be approved in January 2015.</p> <p>The responses of inhabitants and local municipalities have been summarized. The majority of respondents support implementation of ToD service in Vidzeme.</p> <p>The action plan for ToD implementation in Vidzeme region is under preparation. It includes the following: legal framework evaluation, drafting of ToD service scheme, and financial analysis. The action plan is expected to be completed by the end of December 2014.</p>
<p>PENDING ACTIVITIES TO BE DONE AFTER PROJECT END TO COMPLETE THE TRANSFER</p>	<p>Following activities are scheduled to complete the transfer of the good practice “transport on demand”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ to amend laws and regulations so that transport on demand becomes part of public transport service and eligible for public funding;</li> <li>▪ to implement pilot project in the chosen municipalities in 2016-2017:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- define the service model with respect to business, operational and social dimensions,</li> <li>- establish a Transport Dispatch Center (TDC)</li> <li>- ToD software adaptation and training,</li> <li>- conduct a communication and marketing campaign targeted to all stakeholders</li> </ul> </li> </ul> <p>to implement ToD service in the whole Vidzeme region in 2018.</p>

*2.Pielikums*

## **“CITI DOKUMENTI, KAS ATTIECAS UZ SAGATAVOTO RĪCĪBAS PLĀNU”**

---

## **PAKALPOJUMA „TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA” IEVIEŠANAS INDIKATĪVAIS PLĀNS**

Lai ieviestu TPP pakalpojumu VPR, ir identificēti sekojoši veicamie uzdevumi:

- 1) Izveidot juridisko bāzi:
  - a. noteikt „transporta pēc pieprasījuma” pakalpojumu kā sabiedriskā transporta formu;
  - b. noteikt kārtību, kādā TPP pakalpojums tiek organizēts.
- 2) Noteikt teritorijas, kurās tiks sniegts TPP pakalpojums:
  - a. pārskatīt regulārā sabiedriskā transporta maršrutus, izvērtēt to lietderību un rentabilitāti;
  - b. gūt pašvaldību piekrišanu;
  - c. saskaņot plānotās izmaiņas ar ATD.
- 3) Definēt TPP pakalpojuma izpildes kārtību:
  - a. noteikt pakalpojuma pieejamības laiku;
  - b. izvēlēties dispečeru pakalpojuma sniedzēju.
- 4) Izveidot dispečeru dienestu:
  - a. izstrādāt programmatūru;
  - b. nolīgt darbinieku;
  - c. iegādāties nepieciešamo tehnisko aprīkojumu;
  - d. veikt apmācību.
- 5) Identificēt finanšu avotus:
  - a. noteikt maksu par braucienu;
  - b. noteikt kārtību, kādā kompensēs izdevumus pārvadātājam un no kādiem finanšu avotiem.
- 6) Izvēlēties pārvadātāju:
  - a. sagatavot darba uzdevuma aprakstu;
  - b. veikt iepirkumu (vai uzdot sniegt pakalpojumu esošā līguma ietvaros);
  - c. veikt apmācību šoferiem.
- 7) Veikt informatīvo kampaņu iedzīvotājiem (mārketings).

	2015												2016												2017											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1. Izveidot juridisko bāzi:	◆												◆																							
a. noteikt TPP kā sab. transporta formu,																																				
b. noteikt kārtību, kā organizēt TPP																																				
2. Noteikt TPP teritorijas:													◆												◆											
a. pārskatīt regulārā sab. tp. maršrutus,																																				
b. gūt pašvaldību piekrišanu,																																				
c. saskaņot plānotās izmaiņas ar ATD.																																				
3. Definēt TPP pakalpojuma izpildes kārtību:																									◆											
a. noteikt pakalpojuma pieejamības laiku,																																				
b. izvēlēties dispečeru pakalpojuma sniedzēju.																																				
4. * Izveidot dispečeru dienestu:	◆												◆																							
a. izstrādāt programmatūru,																																				
b. nolīgt darbinieku,																																				
c. iegādāties nepieciešamo tehnisko aprīkojumu,																																				
d. veikt apmācību.																																				
5. Identificēt finanšu avotus:													◆												◆											
a. noteikt maksu par braucienu,																																				
b. noteikt kārtību izdevumu kompensēšanai																																				
6. Izvēlēties pārvadātāju:																									◆											
a. sagatavot darba uzdevuma aprakstu,																																				
b. veikt iepirkumu (vai esošā līguma ietvaros)																																				
c. veikt autovadītāju apmācību.																																				
7. Veikt informatīvo kampaņu.													◆												◆											
8. TPP pilotprojekts	◆												◆												◆											
a. noteikt teritoriju																																				
b. identificēt iesaistītās puses																																				
c. identificēt finanšu avotus																																				
d. izveidot darbības modeli																																				
e. sniegt pakalpojumu																																				
9. Pilotprojekta darbības novērtējums																									◆											
10. TPP darbības uzsākšana VPR teritorijā																									◆											